

ÍNDICE

1.	ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA.....	3
1.1.	ANTECEDENTES.....	3
1.2.	METODOLOGÍA.....	4
2.	SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO.....	6
2.1.	INSTALACIONES PORTUARIAS EXISTENTES.....	6
2.2.	FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO.....	8
2.3.	SERVICIOS AL USUARIO.....	15
2.4.	ACCESIBILIDAD Y COMUNICACIONES.....	15
3.	EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y CLASIFICACIÓN DE LOS USOS NECESARIOS.....	17
3.1.	ACTIVIDADES PORTUARIAS PREVISTAS. IDENTIFICACIÓN DE NECESIDADES.....	17
3.1.1.	<i>Actividad pesquera.....</i>	17
3.1.2.	<i>Actividad náutico-deportiva.....</i>	17
3.1.3.	<i>Actividades complementarias.....</i>	17
3.2.	ACTUACIONES NECESARIAS PARA ESTAS ACTIVIDADES.....	18
3.3.	CLASIFICACIÓN USOS PREVISTOS.....	18
3.3.1.	<i>Uso pesquero-mejillonero.....</i>	19
3.3.2.	<i>Uso náutico-deportivo.....</i>	19
3.3.3.	<i>Uso mixto pesquero-náutico-deportivo.....</i>	19
3.3.4.	<i>Uso complementario.....</i>	19
3.3.5.	<i>Uso de infraestructura básica.....</i>	20
4.	DELIMITACIÓN Y ASIGNACIÓN DE LAS DISTINTAS ÁREAS. JUSTIFICACIÓN DE SU UTILIZACIÓN.....	21
4.1.	ÁREA PESQUERO-MEJILLONERA.....	21
4.1.1.	<i>Extensión del área.....</i>	21
4.1.2.	<i>Justificación de su uso.....</i>	21
4.2.	ÁREA NÁUTICO-DEPORTIVA.....	21
4.2.1.	<i>Extensión del área.....</i>	21
4.2.2.	<i>Justificación de su uso.....</i>	22
4.3.	ÁREA MIXTO PESQUERO-DEPORTIVA.....	22
4.3.1.	<i>Extensión del área.....</i>	22
4.3.2.	<i>Justificación de su uso.....</i>	22
4.4.	ÁREA PARA USOS COMPLEMENTARIOS.....	22
4.4.1.	<i>Extensión del área.....</i>	22
4.4.2.	<i>Justificación de su uso.....</i>	23
4.5.	ÁREA DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.....	23
4.5.1.	<i>Extensión del área.....</i>	23
4.5.2.	<i>Justificación de su uso.....</i>	24
4.6.	TABLA RESUMEN DE ASIGNACIÓN DE ÁREAS.....	24
5.	DEFINICIÓN DE ZONAS DE PROTECCIÓN.....	25
5.1.	RED NATURA 2000.....	25
5.1.1.	<i>Zona de Especial Protección para las aves (ZEPA).....</i>	26
5.1.2.	<i>Lugar de Importancia Comunitaria (LIC).....</i>	26
5.2.	ZONAS RAMSAR.....	27
5.3.	ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN DE LOS VALORES NATURALES.....	29
5.4.	FIGURA DE PROTECCIÓN DE PATRIMONIO.....	29
5.5.	FIGURAS CONTEMPLADAS EN EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL.....	30
5.6.	FIGURAS CONTEMPLADAS EN EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL.....	30
5.7.	FIGURAS CONTEMPLADAS EN LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO.....	31
6.	PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.....	32
6.1.	ZONA DE SERVICIO TERRESTRE.....	33
6.2.	ZONA DE SERVICIO DE AGUAS DEL PUERTO.....	33

7.	EFFECTOS DEL DOCUMENTO DE DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS Y SUS MODIFICACIONES	33
7.1.	ALCANCE Y EFECTOS.....	34
7.2.	VIGENCIA Y MODIFICACIONES.....	35
7.3.	DISPOSICIÓN TRANSITORIA	35

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 Rianxo 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 término municipal de Rianxo se encuentra en la provincia de A Coruña, situado en el fondo de la ría de Arousa. Limita al norte con los municipios de Lousame y Rois, al oeste con Boiro, al este con Dodro y Catoira (provincia de Pontevedra) a través del puente sobre el río Ulla, y al sur con la ría de Arousa. Constituye una zona de transición entre la sierra del Barbanza, el valle de Quintáns y el estuario del Ulla. Tiene una superficie de 59 km² y está formado por seis parroquias: Asados, O Araño, Isorna, Leiro, Rianxo y Taragoña. Su población es de 11.826 habitantes (fuente Instituto Nacional de Estadística, INE, 2010).

El puerto de Rianxo se encuentra ubicado entre la dársena de Setefogas y Punta Fincheira. Se trata de un puerto estrechamente vinculado al núcleo urbano y en contacto con él.

En los últimos años se han realizado una serie de actuaciones para la mejora de los espacios destinados a la actividad pesquera-mejillonera, que han conllevado a un cambio de la geometría en planta del puerto con

respecto a la que se presentó en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios vigente y aprobado en el año 2007. Estas modificaciones consistieron en la construcción de nuevos pantalanes y nuevos departamentos de usuarios de las actividades pesqueras y mejilloneras más acordes con los tiempos actuales.

La creciente demanda de instalaciones náutico-recreativas ha obligado a Portos de Galicia a plantearse la necesidad de incrementar el número de plazas de atraque para estas embarcaciones. Para la construcción de los nuevos pantalanes se ha establecido una zona de reserva al norte del puerto.

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 Rianxo".

2. SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO

El puerto de Rianxo se encuentra situado en la ensenada del mismo nombre, al sur de la provincia de A Coruña, en el interior de la ría de Arousa y con unas coordenadas geográficas 42° 39' N y 09° 49' W.

La ensenada de Rianxo, entre la dársena de Setefogas y Frincheira, tiene 1,0 m de abra y 1,5 m de saco, con fondos máximos de 4,7 m en BMVE (bajamar viva equinoccial) en la zona media de su boca. Toda la bahía es limpia, con pocas piedras situadas cerca de tierra, en donde las zonas de fondeo son abrigadas respecto de todos los vientos a excepción del proveniente de suroeste, en los que recalca mucha mar. Se puede acceder sin peligro navegando rumbo noreste a media milla de la costa norte de la ría, pasando la punta de Chazo, y poniendo rumbo a la punta del rompeolas orientado a oeste.

Para la caracterización de los vientos se han utilizado los datos facilitados por la estación de Vilagarcía (4260), de la red de Meteorología Portuaria (REMPOR). Los vientos dominantes a lo largo del año son los de procedencia nor-nordeste 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.

Posee 341 plazas de amarre para embarcaciones, 22 son de uso público, reservadas para tránsitos. Dispone de muelle de espera de 122 m de longitud.

2.1. INSTALACIONES PORTUARIAS EXISTENTES

El puerto está conformado por distintas zonas con diversas actividades. Sus instalaciones, como se dijo anteriormente, comienzan al norte en Setefogas y finalizan al sur en Punta Fincheira. La actividad principal es la pesquera–mejillonera, si bien se considera que el uso náutico–recreativo tiene un gran potencial de crecimiento. También existen distintos astilleros y superficies para el almacenamiento de embarcaciones en tierra.

Cuenta con una superficie terrestre de 110.964,97 m², y una superficie total de explanada de 90.954,77 m², de los cuales, actualmente existen 61.112,00 m² libres. En cuanto a las superficies de agua, destaca una superficie de lámina de agua de 440.955,72 m², con una superficie de agua abrigada de 177.099,00 m². La longitud total de diques con la que cuenta es de 766,15 m, la de pantalanés es de 451,61 m. Dispone también de una longitud de atraque en muelle de 1.163,18 m.

El Paseo da Ribeira o de Manuel Antonio es utilizado como paseo urbano y como principal acceso a la zona portuaria. El frente urbano se encuentra bastante consolidado en esa zona, existiendo varias edificaciones que no mantienen la alineación del vial y que provocan un estrechamiento que dificulta los accesos y salidas de la zona portuaria.

Las instalaciones portuarias propiamente dichas comienzan, desde el acceso principal al puerto desde la ciudad, en la parte situada más al Norte del mismo, con un pequeño dique que abraza la dársena de Setefogas, continuando a lo largo de un vial de 450 m de longitud del cual parte el muelle en T. Dicho muelle, utilizado fundamentalmente por la flota mejillonera, consta de dos alineaciones, ambas de 100 m, siendo la segunda perpendicular a la primera en el extremo de ésta. Actualmente, existen numerosos vehículos estacionados sobre la superficie del muelle, así como en todo el cantil de la zona de paseo y destinada a uso de Infraestructura Básica.

Desde la glorieta, que da fin al Paseo da Ribeira y comienzo al Paseo do Porto, parte el dique de abrigo. Adosados a este se encuentran dos rampas de varada. La primera de ellas se encuentra situada a 80 m desde el cambio de alineación del paseo y tiene una forma trapezoidal, cuyo lado de mayor longitud (lado tierra) mide 51,20 m, con una superficie de 1.850 m². Adosada a esta rampa se sitúa otra rampa de ancho constante de 20,50 m, con una superficie de 1.200 m². A 110 m de distancia se dispone un espigón de alineación perpendicular al dique por su parte exterior y con una longitud de 100 m.

Estas instalaciones se verán modificadas con las actuaciones que Portos de Galicia tiene previsto ejecutar mediante concesión para mejorar el servicio a las embarcaciones náuticas – recreativas, para las que se ha establecido un espacio de reserva, definido en el plano 6, Delimitación de Usos Previstos. La disposición de los pantalanés en esta zona podrá variar en función de la demanda y de las nuevas necesidades que surjan, así como de los requerimientos funcionales que se produzcan.

Existe también una zona destinada a servicios complementarios a la actividad portuaria donde se ubican distintas concesiones. Es en esta área donde se encuentran la lonja, los edificios de departamentos, los astilleros y edificios de usos múltiples.

De dicha zona parte el pantalan para uso pesquero-mejillonero, recientemente construido en el interior de la dársena. Posee 109 plazas distribuidas como se especifica en la tabla siguiente. Además de este pantalan existen otros dos para el mismo uso ubicados también en el interior de la dársena.

DISTRIBUCIÓN DE PLAZAS	
DIMENSIONES (m)	UNIDADES
12,00x5,00	20
16,00x6,45	57
18,00x6,95	20
20,00x7,45	12
TOTAL	109

Al sur de las antedichas instalaciones existe una gran explanada, donde se sitúa un segundo cantil de atraque de 160 metros de longitud. Flanqueando el cantil se disponen dos rampas de acceso al mar, una al norte, de 15 metros de ancho y 50 metros de longitud con una superficie de 770 m², asociada a los edificios de departamentos, la lonja y a operaciones de descarga y mantenimiento de las embarcaciones mejilloneras; y otra al sur, de 15 metros de ancho y 67 metros de longitud con una superficie de 1.025 m², asociada a las concesiones de astillero y varadero de embarcaciones situadas a continuación.

En el espacio situado a continuación se localizan los pantalanes que prestan el servicio de atraque a las embarcaciones deportivas y pesqueras de menor porte. La distribución que presentan sus 118 plazas se observa en la siguiente tabla.

DISTRIBUCIÓN DE PLAZAS		
TIPO DE AMARRE	TAMAÑO (m)	UNIDADES
A	6,00x2,50	10
B	8,00x3,00	45
C	10,00x3,50	40
D	12,00x4,00	20
E	14,00x6,00	2
F	16,00x8,00	1
	TOTAL	118

Al sur del dique existe una explanada con una rampa de uso mixto pesquero-deportivo, así como otras instalaciones vinculadas a la actividad náutico-recreativa. Cerrando el conjunto se sitúan las instalaciones de la Estación Depuradora de Aguas Residuales (E.D.A.R.) situada en el extremo sur del límite de la Zona Portuaria, enlazando con la zona de playas que se extiende hacia el este.

2.2. FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO

2.2.1. Actividad pesquera

La flota pesquera de Rianxo consta de 341 embarcaciones según los datos del Registro de buques pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia, que se desglosan en las siguientes actividades:

- 197 embarcaciones dedicadas a artes menores
- 144 buques de acuicultura y actividades auxiliares

La siguiente tabla muestra los principales registros de embarcaciones:

DESCRIPCIÓN		Nº BARCOS	TRB	GT	POTENCIA CV	POTENCIA KW
CALADERO NACIONAL	ARTES MENORES	197	378,11	281,72	2.932,79	2.156,77
(Cant/Noroeste)						
Totales		197	378,11	281,72	2.932,79	2.156,77
BUQUES DEDICADOS A ACUICULTURA/AUXILIARES		144				

Tabla nº 1: Flota pesquera con base en el puerto de Rianxo.
Fuente: www.pescadegalicia.com (Consellería do Mar)

La evolución de los kilogramos vendidos en la lonja de Rianxo y sus importes correspondientes durante los últimos diez años, desde el 2001 al 2010, es estudiada en la siguiente tabla.

Año	Kilos	Importe €	Min. €/Kg	Máx. €/Kg	Medio €/Kg
2001	81.916,67	329.141,81	0,6	22,41	4,02
2002	618.775,92	1.478.898,8	0,4	36,27	2,39
2003	716.399,96	2.762.683,8	0,5	37,37	3,86
2004	811.089,25	4.054.252,6	0,3	71,35	5
2005	946.644,74	5.104.185,0	0,15	74,65	5,39
2006	337.721,76	2.483.929,6	0,3	115	7,35
2007	768.136,38	3.872.689,4	0,5	90	5,04
2008	1.229.724,2	5.838.471,5	0,8	88	4,75
2009	1.040.570,9	5.636.731,4	0,35	90,35	5,42
2010	687.614,48	4.889.231,8	0,5	63	7,11
TOTAL	7.238.594,32	36.450.215,7			

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

En cuanto a la cantidad vendida, se puede observar una clara tendencia ascendente hasta el año 2006, año en que se produce una fuerte caída. Desde ese momento las ventas tienden a subir hasta el año 2008, año a partir del cual comenzará un comportamiento descendente hasta la actualidad. La evolución de los kilogramos descargados se muestra en el siguiente gráfico.

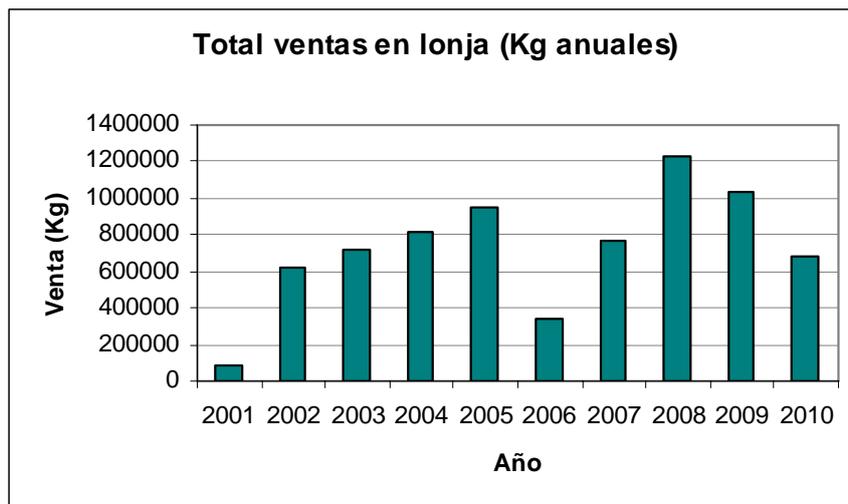


Gráfico nº 1: Evolución histórica de los kilos vendidos en lonja de 2001 al 2010.
Fuente: www.pescadegalicia.com (Consellería do Mar)

A continuación se muestra la evolución del valor unitario medio. En el gráfico se observa un aumento del precio medio por kilogramo en aquellos años en que las cantidades vendidas son menores. Del mismo modo, observamos un aumento del valor en los últimos años debido a la subida de precios general.

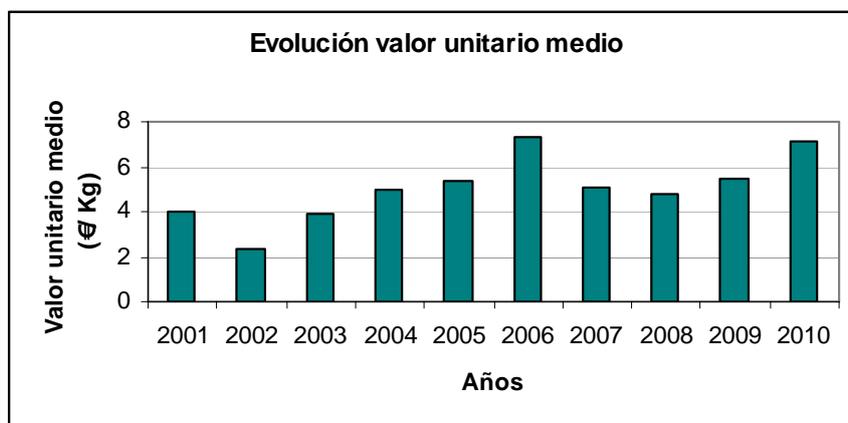


Gráfico nº 2: Evolución histórica del valor unitario medio (€/Kg).
Fuente: Datos www.pescadegalicia.com (Consellería do Mar)

A pesar del ascenso de los precios unitarios medios en aquellos años en los que el número de ventas es menor, la evolución de los ingresos obtenidos gracias a las ventas sigue el mismo comportamiento que la evolución de las cantidades vendidas en lonja. Este modelo se puede observar en el gráfico número tres.

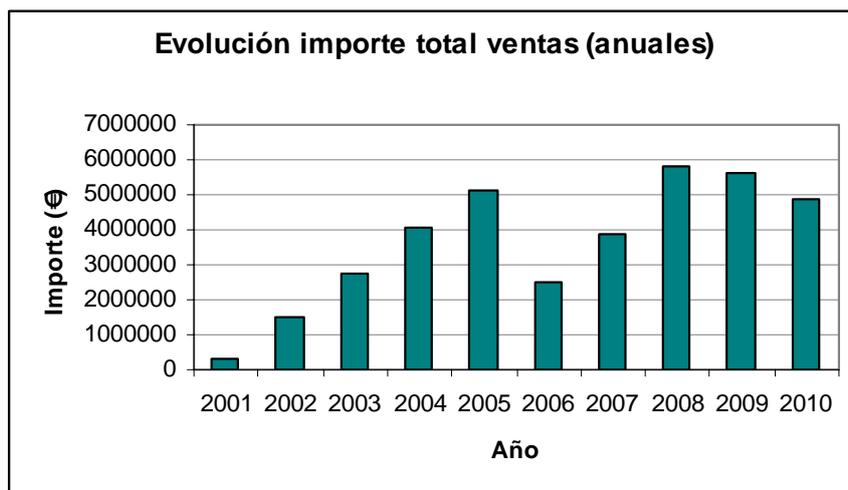


Gráfico nº 3: Evolución histórica del importe total de los Kg vendidos anualmente.
Fuente: www.pescadegalicia.com (Consellería do Mar)

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. A pesar de ello, si se puede observar un comportamiento bastante definido en la evolución de precios unitarios máximos, que se corresponde con la trayectoria seguida por los precios unitarios medios.

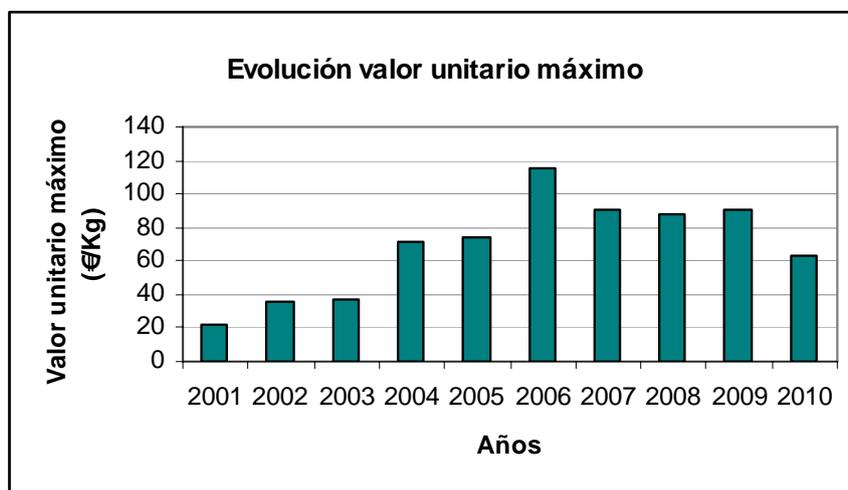


Gráfico nº 4: Evolución histórica del valor unitario máximo (€/Kg).
Fuente: Datos www.pescadegalicia.com (Consellería do Mar)

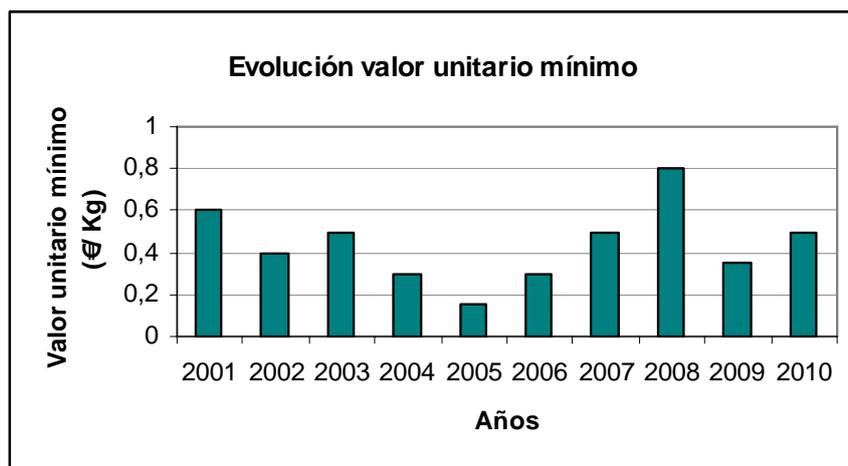


Gráfico nº 5: Evolución histórica del valor unitario mínimo (€/Kg).
Fuente: Datos www.pescadegalicia.com (Consellería do Mar)

Las principales especies vendidas en la lonja de Rianxo en los últimos cinco años son el berberecho, la volandeira y las almejas japonesa, babosa y fina.

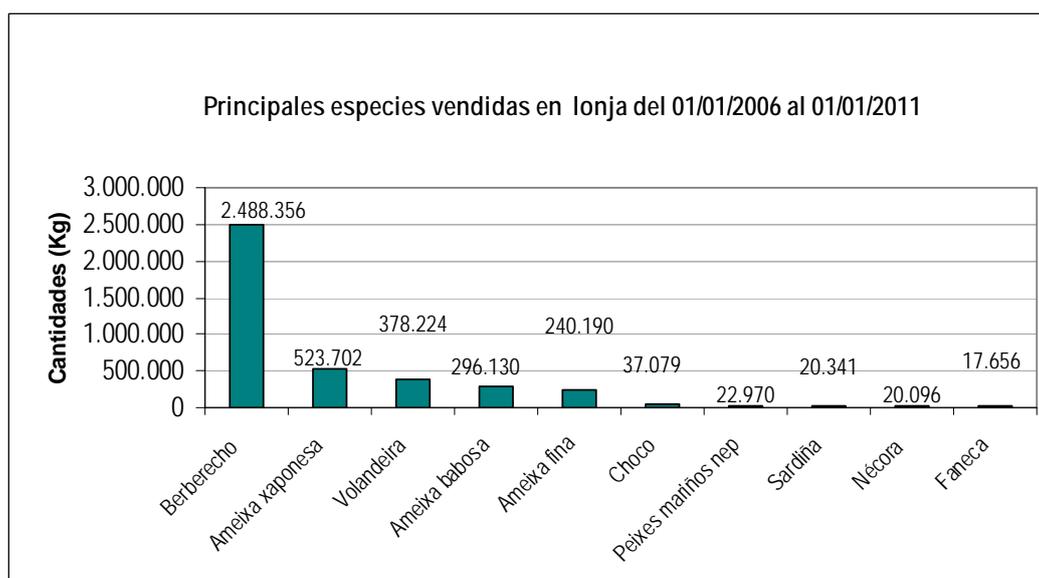


Gráfico nº 6: Principales especies vendidas en la lonja de Rianxo del 2006 al 2010.
Fuente: www.pescadegalicia.com (Consellería do Mar)

A continuación se procede a analizar la evolución de la producción mejillonera en el puerto de Rianxo. Para ello se dispone de datos suministrados por el Servicio de Análise e Rexistro de la Secretaría Xeral do Mar entre los años 2009 y 2011. Estos datos pueden observarse en la tabla y gráfico siguientes:

Año	Producción Anual Mejillones (kg)
-----	----------------------------------

2009	7.070.780
2010	5.326.440
2011	11.569.045
TOTAL	23.966.265

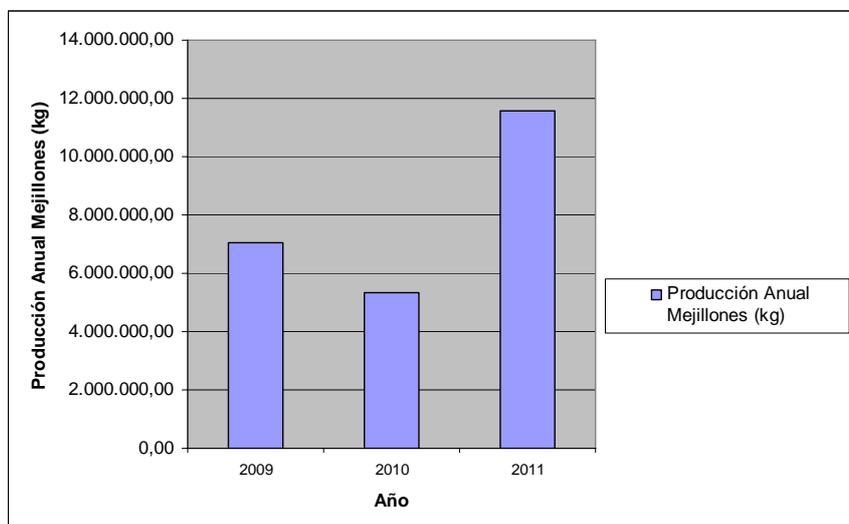


Gráfico nº 7: Evolución de la producción anual de mejillón en el puerto de Rianxo del 2009 al 2011.

Fuente: Servizo de Análise e Rexistro (Consellería do Mar)

Por otro lado, se dispone de información del número de bateas existente desde 1997 hasta 2011. Las asociaciones mejilloneras existentes en Rianxo han pasado en este período de 3 a 4, siendo las primeras la Asociación A Ría, Aspromeri y Rianxeira y la de nueva creación Aimex. El número de bateas que tiene cada una de ellas ha variado a lo largo de los años, tal y como se verá en la tabla siguiente.

Año	nº de bateas por asociación				Total bateas
	A Ría	Aspromeri	Rianxeira	Aimex	
1997	9	247	76	-	332
1998	9	255	76	-	340
1999	3	266	73	-	342
2000	3	264	77	-	344
2001	3	255	78	-	336
2002	3	252	78	-	333
2003	3	249	81	-	333
2004	3	254	84	-	341
2005	3	256	83	-	342
2006	3	257	82	-	342
2007	5	257	82	-	344
2008	5	259	82	-	346
2009	7	246	95	-	348
2010	11	243	66	41	361
2011	11	239	67	45	362

Como se aprecia en el gráfico siguiente, la evolución del número de bateas ha sufrido oscilaciones entre los años 1997 y 2011. Se aprecia que el año de mayor número será el 2011, habiéndose registrado un incremento entre los años 1997 y 2000, y un posterior descenso desde aquella fecha hasta el año 2003. A partir del año 2004 se produce una recuperación, aumentando la cifra en los años posteriores.

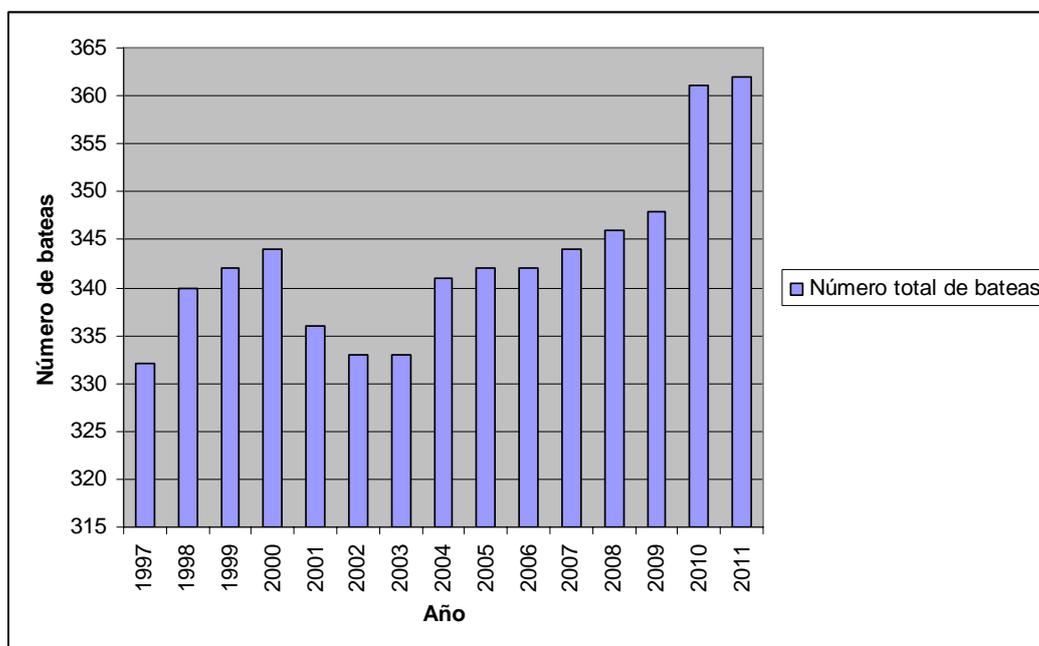


Gráfico nº 8: Evolución del número de bateas en el puerto de Rianxo de 1997 al 2011.
Fuente: www.pescadegalicia.com (Consellería do Mar)

2.2.2. Actividad náutico-deportiva

La actividad náutico-deportiva está presente oficialmente en el puerto de Rianxo desde Julio de 1992, año en que se inauguran las primeras instalaciones para dicha actividad. A lo largo de los años posteriores el Club Náutico de Rianxo ha contado con numerosas ampliaciones. Las instalaciones que gestiona el Club Náutico de Rianxo se encuentran recogidas en una autorización temporal que se renueva periódicamente.

En el primer trimestre de 1993, se amplió el pantalán con seis nuevos módulos, lo cual añadió la disponibilidad de otros cuarenta puestos de atraque. En el año 1996 se realizó una nueva ampliación, por adición de un módulo flotante de hormigón armado, dispuesto en T al final del pantalán; con ello se generaron tres nuevos amarres, uno grande y dos pequeños. A mediados del 2002 se ejecutó una última ampliación de instalaciones consistente en el fondeo de tres módulos de hormigón y un pantalán de enlace.

En la actualidad cuenta con 118 plazas de amarre, 77 de las cuales se encuentran ocupadas por socios del Club Náutico de Rianxo. Las 41 restantes son gestionadas por el club. Todas ellas están dotadas de suministro de agua y energía.

Debido a la creciente demanda de atraques para dichas embarcaciones, está prevista la construcción de nuevas instalaciones al servicio de la actividad náutico-recreativa, así como nuevas superficies en tierra de apoyo y servicio a estas embarcaciones, y mejora de sus condiciones de abrigo.

2.2.3. Actividades complementarias

Por último, cabe destacar que las actividades portuarias a las que nos referimos en los párrafos anteriores requieren una serie de actividades complementarias para el correcto mantenimiento de las embarcaciones, tales como talleres de todo tipo, astilleros, etc., y, lo que es más importante, para la preparación, venta, difusión y distribución de la pesca, generando en conjunto un valor añadido que supera al valor de la pesca desembarcada.

2.3. SERVICIOS AL USUARIO

El puerto de Rianxo disponía de una instalación de suministro de combustible, pero el concesionario ha renunciado de forma oficial recientemente, y desde 2009 ya no existe suministro con instalación fija, sino únicamente mediante camiones cisterna. En la actualidad se encuentra en trámite una nueva concesión, situada en la explanada portuaria de uso complementario, junto a los astilleros. Su ubicación puede apreciarse en el plano 6, Delimitación de Usos Previstos.

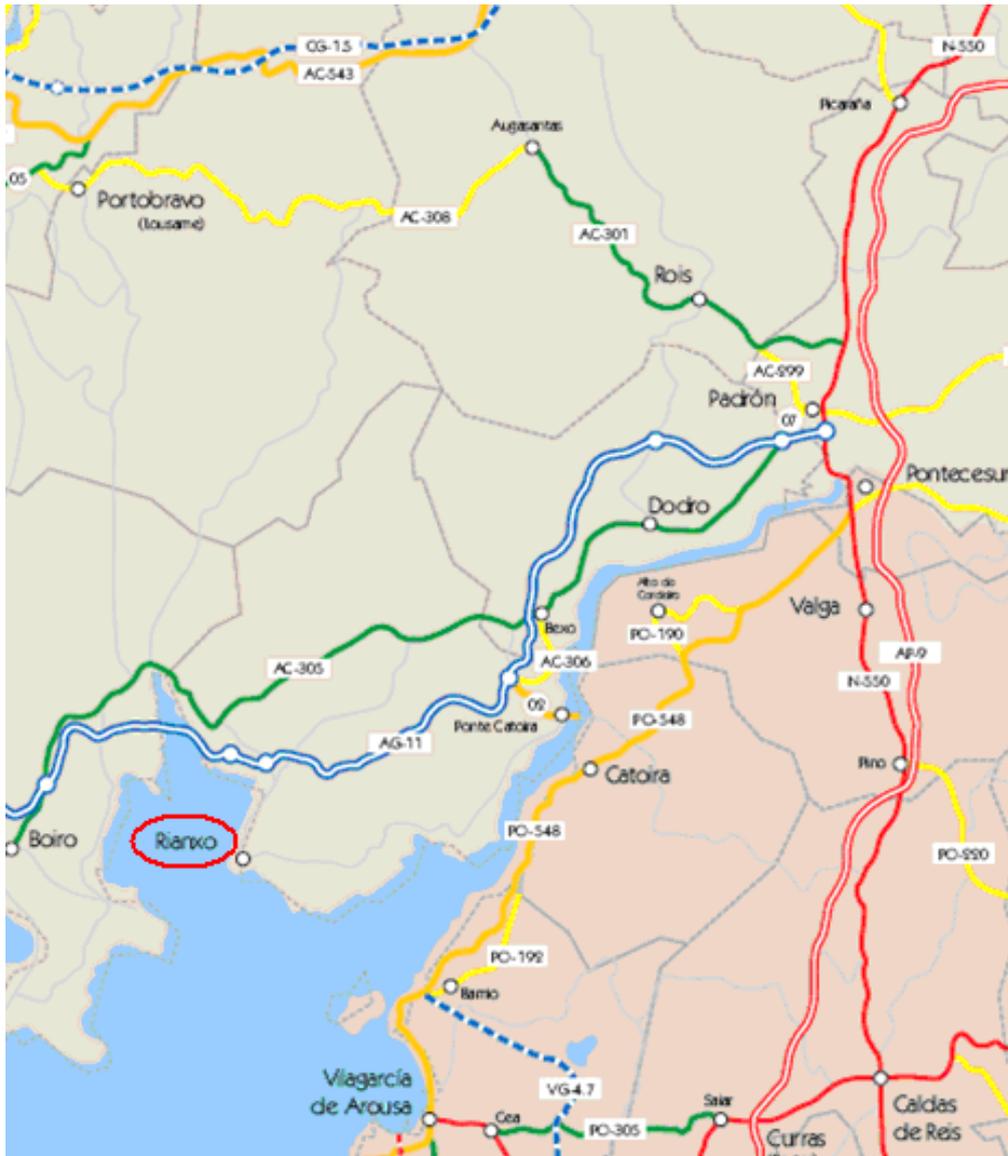
Existen además tomas de agua y energía, así como grúas para la descarga del mejillón, rampa de varada y rampas de descarga.

Para la venta de las capturas se dispone de un edificio de lonja.

2.4. ACCESIBILIDAD Y COMUNICACIONES

El puerto de Rianxo está comunicado con la autovía del Barbanza (AG-11) que enlaza con la autopista AP-9 que une A Coruña y Vigo.

A partir de la AG-11, el acceso al puerto se realiza por la carretera provincial CP-7202, a través del centro del casco urbano, con las dificultades que ello conlleva, por un estrecho vial, y con la circunstancia agravante de que, especialmente en la temporada de verano, el vial de acceso soporta una gran intensidad de tráfico y peatones, lo que dificulta el acceso fluido a las instalaciones portuarias.



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

3.1. ACTIVIDADES PORTUARIAS PREVISTAS. IDENTIFICACIÓN DE NECESIDADES

3.1.1. Actividad pesquera

Del análisis de los datos analizados en el punto 2.2 se concluye un descenso gradual en el volumen de capturas de descargas en los últimos años.

Sin embargo, el valor unitario medio de las especies capturadas aumenta desde el 2008. Este aumento de valor es producido por el aumento de precios. Sin embargo, el importe total de ingresos anuales desciende desde el mismo año, efecto del descenso en las ventas de pesca fresca.

En cuanto a la actividad mejillonera, se ha registrado un aumento importante en el año 2011, con una producción actual de 11.569.045 kg.

Dado que la actividad pesquera-mejillonera se mantiene e incluso desciende ligeramente en algunos casos, se considera que no es preciso realizar una modificación de las superficies destinadas a este uso.

3.1.2. Actividad náutico-deportiva

Existe en Rianxo una actividad considerable en cuanto a navegación recreativa y deportiva, siendo numerosas las embarcaciones de recreo que ocupan plazas de atraque en los pantalanes gestionados en la actualidad por el Club Náutico de Rianxo.

Dado que las plazas de amarre existentes son insuficientes para la demanda surgida, está prevista la instalación de nuevas instalaciones náutico-recreativas, hecho que se contempla en el presente documento de delimitación de espacios y usos portuarios. Los espacios portuarios destinados a uso náutico-recreativo en el plan de usos vigente se consideran insuficientes, por lo que se plantea su reubicación, así como el aumento del número de plazas de amarre para estas instalaciones, llegando a un total de 285.

3.1.3. Actividades complementarias

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

Se necesita además dotar al puerto de un sistema viario operativo y adecuado para los tráficos internos generados por estas actividades, así como facilitar tanto el acceso como la salida de los vehículos a las instalaciones portuarias.

3.2. ACTUACIONES NECESARIAS PARA ESTAS ACTIVIDADES

Tal como se indica en los epígrafes anteriores, se ha producido en el puerto un incremento de la demanda de instalaciones náutico–recreativas, lo que hace necesario modificar la asignación de los usos prevista en el vigente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Rianxo.

El objetivo de la modificación de asignación de usos es la separación de las instalaciones náutico–recreativas de las pesquero–mejilloneras, de modo que se asignarán espacios independientes a cada una de ellas, incrementando las superficies destinadas a estas zonas y aumentando las longitudes de pantalanes, ya que las disponibles en la actualidad son claramente insuficientes.

Así, se encuentra en estudio la prolongación del espigón en dirección perpendicular al contradique que conforma la dársena y otro abrigo flotante, que servirán de resguardo a las futuras instalaciones náutico–recreativas que se instalarán en esta zona. Asimismo, se prevé la disposición de aproximadamente 180-200 amarres en varios pantalanes. Otra de las actuaciones previstas consiste en el relleno de las rampas existentes, actualmente de uso pesquero–mejillonero, y que servirá para dar soporte a las instalaciones náuticas en tierra.

Las actividades portuarias descritas con anterioridad también precisarán de zonas asociadas de marina seca y aparcamientos de vehículos privados para usuarios de las embarcaciones, de modo que se garantice un servicio completo y adecuado.

Junto a los astilleros, está prevista la instalación de una estación de suministro de combustible, que permitirá el abastecimiento a todo tipo de embarcaciones, ya que como se ha indicado anteriormente, la ubicación actual no era adecuada debido a los problemas de calado que presenta el muelle.

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.

3.3. CLASIFICACIÓN USOS PREVISTOS

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

- Uso pesquero–mejillonero.

- Uso náutico-deportivo.
- Uso mixto pesquero-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.

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 mejillón desde los buques y su posterior manipulación, almacenaje y comercialización, así como la prestación de los servicios necesarios para las flotas y en general cualquier actividad necesaria para el mejor funcionamiento del sector.

3.3.2. Uso náutico-deportivo

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

3.3.3. Uso mixto pesquero-náutico-deportivo

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

3.3.4. Uso complementario

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

Por lo tanto, en las áreas a las que se asigna este uso se prevé el desarrollo de cualquiera de las actividades complementarias a las portuarias necesarias para el correcto funcionamiento y desarrollo del puerto, tales como almacenes, construcción y reparación naval y sus suministros, efectos navales, cetáceas, viveros, instalaciones de acuicultura, 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 la defensa de las instalaciones portuarias. También incluye las áreas destinadas al acceso y permanencia de vehículos, ambos necesarios para desarrollar las actividades portuarias en condiciones de seguridad y comodidad.

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

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

4.1. **ÁREA PESQUERO- MEJILLONERA**

4.1.1. **Extensión del área**

Comprende los pantalanos que se ubican en el interior de la dársena, y que dan servicio a más de 400 embarcaciones. Se incluye también dentro de este uso, la explanada portuaria ubicada entre las zonas de actividades complementarias que se describirán más adelante. Dicha zona comprende una de las dos rampas situadas en dirección perpendicular al muelle, de dimensiones aproximadas 50 m x 15 m.

Del mismo modo, el muelle en T existente que se dispone en perpendicular al Paseo Marítimo también se adscribe al uso mixto pesquero-mejillonero. En dicho muelle actualmente atracan diversas embarcaciones de uso pesquero-mejillonero.

El área pesquero-mejillonera incluye también el edificio de la lonja, que acoge también la cofradía de pescadores y el centro de la tercera edad, que actualmente no posee título de ocupación.

La superficie asignada al uso pesquero-mejillonero es de 10.309,25 m².

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**

Se asigna dicho uso a las futuras instalaciones náutico-recreativas que se pretenden construir. Así, comprenderá el área de reserva definida en la lámina de agua para la mejora del abrigo y para instalaciones flotantes de amarre o atraque. Las ocupaciones en tierra existentes en la actualidad (una de las dos básculas existentes y las dos rampas existentes) se mantienen.

La superficie asignada al uso náutico-deportivo es de 7.035,23 m².

Debe indicarse que la disposición de los pantalanes podrá variar en función de la demanda y de las necesidades que surjan así como de los requerimientos funcionales que se produzcan.

4.2.2. Justificación de su uso

Se asignan al uso náutico–deportivo las zonas descritas con anterioridad a efectos de evitar interferencias con el resto de las actividades portuarias que se desarrollan en Rianxo, 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 Rianxo de las instalaciones náutico–deportivas adecuadas.

4.3. ÁREA MIXTO PESQUERO-DEPORTIVA

4.3.1. Extensión del área

Comprende los pantalanes para el amarre de embarcaciones pesqueras y deportivas y la rampa situada en dirección perpendicular a la explanada para actividades pesquero-mejilloneras, de dimensiones aproximadas 67m x 15 m.

Por último cabe destacar la inclusión en dicha área de la rampa utilizada mayoritariamente por el Club Náutico de Rianxo y por la Escuela de Vela (no de uso exclusivo), situada en la zona sur del puerto.

La superficie asignada al uso mixto pesquero-deportivo es de 1.909,32 m².

4.3.2. Justificación de su uso

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

4.4. ÁREA PARA USOS COMPLEMENTARIOS

4.4.1. Extensión del área

Comprende la superficie formada por los departamentos de usuarios existentes, excepto parte de uno de ellos que como se ha visto en el apartado anterior se adscribe al uso náutico–recreativo. En esta zona también se incluye a la escuela de remo y la capilla de San Bartolomeu.

La futura instalación de suministro de combustible se situará también en la zona de usos complementarios, junto a los astilleros.

La parcela del edificio de la Casa de la Cultura (edificio de usos múltiples-auditorio) también se destina a uso complementario, incluyendo los espacios libres situados en las inmediaciones del mismo.

Del mismo modo, la zona de los astilleros con sus rampas asociadas y superficies terrestres también se adscribe al uso de actividades complementarias a las portuarias, así como toda la superficie de explanada existente al sur de estas instalaciones, incluyendo la depuradora de aguas residuales. De esta forma, quedan incluidas dentro de este uso la zona de marina seca y la explanada en la que en la actualidad se sitúa el Club Náutico de Rianxo y la escuela de vela.

La superficie asignada al uso complementario es de 51.462,73 m².

4.4.2. Justificación de su uso

Las actividades portuarias descritas plantean la necesidad de actividades complementarias para su correcto funcionamiento y desarrollo tales como almacenes, construcción y reparación naval y sus suministros, efectos navales, cetáceas, viveros, instalaciones de acuicultura, transformación y manipulación de la pesca, avituallamiento, comercial y distribución, ocio y hostelería, aparcamiento, etc.

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.

4.5. ÁREA DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

4.5.1. Extensión del área

Comprende el vial principal del puerto, desde la dársena de Setefogas hasta la zona donde terminan las instalaciones portuarias, en la zona de la depuradora. Así, se incluye todo el cantil del muelle, y las zonas de jardines y espacios libres y peatonales vinculadas al casco urbano de Rianxo. Se ha previsto también una zona de reserva en previsión de futuras ampliaciones del paseo marítimo.

El vial que limita por el este con las parcelas de uso complementario y que colinda con la zona urbana de Rianxo también tendrá uso de infraestructuras básicas.

Por otro lado, el dique y el contradique que conforman la dársena de abrigo y el espigón que se prolongará para el resguardo de las instalaciones náutico-deportivas también tendrán, por su carácter, la consideración de infraestructuras básicas.

La superficie asignada al uso de infraestructuras básicas es de 37.660,13 m².

4.5.2. Justificación de su uso

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

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

Se considera fundamental para el correcto desarrollo de las actividades portuarias el mantenimiento, conservación y mejora de estas infraestructuras que se consideran como básicas, ya que facilitan la agilidad y comodidad de todas las operaciones que se desarrollan en el puerto.

4.6. TABLA RESUMEN DE ASIGNACIÓN DE ÁREAS

A continuación se presenta una tabla resumen comparativo de la asignación de áreas actualmente vigente y la prevista por el presente documento, indicando las variaciones producidas sobre las superficies asignadas a los distintos usos:

ASIGNACIÓN DE ÁREAS (m ²)				
Uso	Superficie Vigente	Superficie Prevista	Variación	
			m ²	%
Pesquero-Mejillonero	19.936,88	10.309,25	9.627,63	48,29
Náutico-Deportivo	6.784,21	7.035,23	251,02	3,70
Mixto Pesquero-Deportivo	0	1.909,32 (nuevo uso)	1.909,32	-
Complementario	32.594,32	52.214,54	19.620,22	60,20
Infraestructuras básicas	22.829,55	35.681,54	12.851,99	56,30
General	23.923,61	0 (desaparece)	23.923,61	-
<i>TOTAL</i>	106.068,57	107.149,88		

En los planos nº5 y nº6 se reflejan de modo gráfico las modificaciones descritas.

Las variaciones de superficie en tierra de la zona de servicio se deben a que las delimitaciones de las distintas áreas se encuentran referenciadas a topografías diferentes, siendo la de los usos previstos un nuevo levantamiento topográfico del área portuario que ha permitido mejorar la definición de la delimitación terrestre de la zona de servicio.

5. DEFINICIÓN DE ZONAS DE PROTECCIÓN

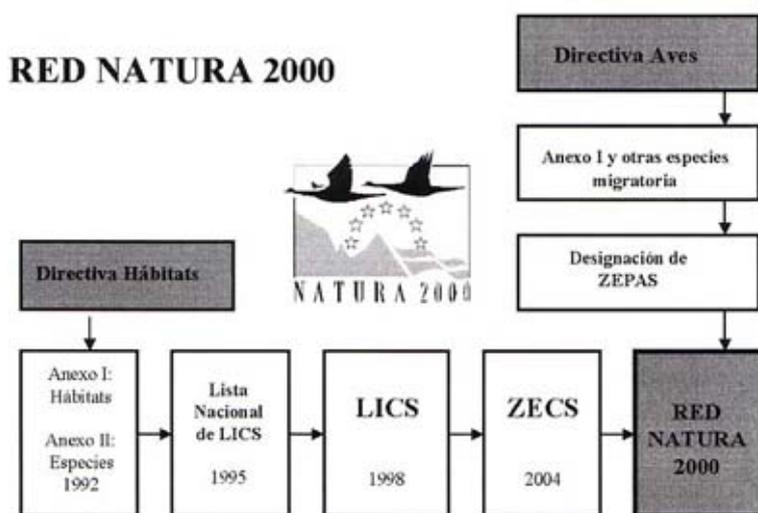
En este apartado se lleva a cabo el estudio de zonas de protección, tanto a nivel patrimonial como a nivel de medio ambiente, comprobando que el puerto de Rianxo no se encuentra incluido en ninguna de ellas.

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 Rianxo 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 Rianxo, objeto del presente documento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro del grupo de lugares de importancia comunitaria (LIC), según la catalogación de regiones LIC gallegas.



5.2. ZONAS RAMSAR

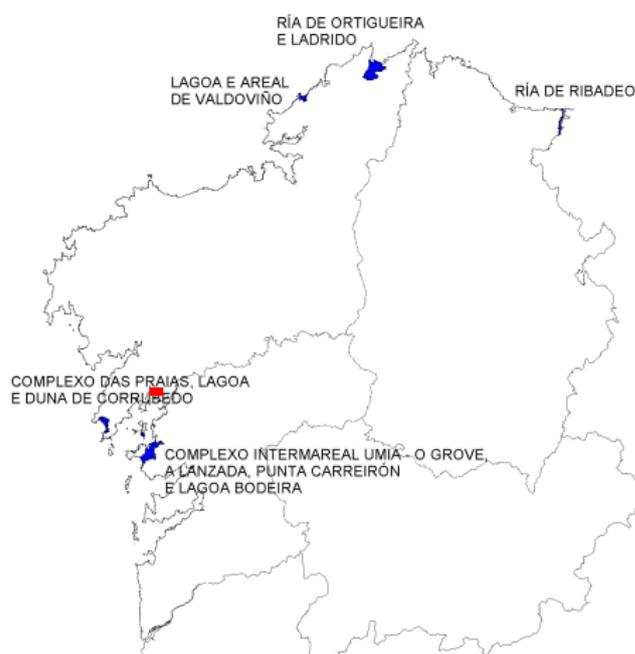
La Lista Ramsar integra las zonas húmedas más importantes del mundo desde el punto de vista de su interés ecológico y para la conservación de la biodiversidad.

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
- Ría de Ribadeo.

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



5.3. ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN DE LOS VALORES NATURALES

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

La Resolución del 30 de abril de 2004, de la Dirección Xeral de Conservación da Natureza (Diario Oficial de Galicia número 95, do 19 de mayo) dispone la publicación, en el Diario Oficial de Galicia, la cartografía donde se recogen los límites de los 73 espacios naturales declarados Zonas de Especial Protección de los Valores Naturales por el Decreto 72/2004, del 2 de abril (Diario Oficial de Galicia número 69, do 12 de abril).

El puerto de Rianxo 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 religioso. Se trata de la capilla de San Bartolomeu, situada en las proximidades de la lonja antigua. La capilla se sitúa en una parcela ajardinada, originariamente ubicada en un islote, que se incorporó a la zona portuaria tras los distintos rellenos efectuados para construirlo.

En el planeamiento urbanístico vigente en el Concello de Rianxo, Normas Subsidiarias Municipales de fecha 11/07/1985 no existe catálogo de elementos protegidos. Únicamente se recoge un precatálogo en el que no se encuentra incluida dicha capilla.

En las Normas Complementarias y Subsidiarias de Planeamiento Provincial de la provincia de A Coruña, tampoco aparece catalogada la Capilla de San Bartolomé.

En la actualidad se encuentra en redacción un nuevo Plan Xeral de Ordenación Municipal del Concello de Rianxo, si bien todavía no ha sido aprobado. En dicho Plan deberá establecerse el tipo de protección sobre este elemento.

En ausencia de catalogación vigente por parte del Concello en sus N.S.M.P. y de las NN.SS. de planeamiento provincial, se considera que en suelo urbano, en caso de que el elemento vaya a ser protegido, la protección se circunscribirá únicamente al propio elemento.

En el presente documento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios se prevé una zona de influencia del elemento religioso de 390,11 m², que incluye tanto el edificio de la propia capilla como la parcela sobre la que se asienta.

5.5. FIGURAS CONTEMPLADAS EN EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL

Como ya se ha mencionado anteriormente, en el Concello de Rianxo la figura de planeamiento vigente son las Normas Subsidiarias aprobadas el 11 de julio de 1985, 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 Rianxo se encuentra incluida dentro del elemento 'Núcleo de Identidad del Litoral: Rianxo'. 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 Rianxo 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 Rianxo 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 1989.

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. 22/09/1997, si bien no existe deslinde en el tramo de Paseo da Ribeira (Paseo Marítimo). En dicho anejo se incluyen también el acta y plano de reversión al Estado de los bienes de dominio público marítimo terrestre en el puerto de Rianxo, afectados por el proyecto de la dirección general de Costas "Regeneración del Borde Litoral del Entorno de Rianxo".

En el Anexo nº 3 se adjunta copia del Acta de Transferencia de 1982 y del Acta de Adscripción de 1989.

Dentro de la zona de servicio actual se encuentran 2 concesiones situadas alejadas de la zona portuaria de Rianxo:

- Concesión otorgada a Benito Losada Tubío, por O.M. de 9 de septiembre de 1964 para la construcción de un taller de carpintería de ribera y rampa varadero.
- Concesión otorgada a José María García Castelo por O.M. de 29 de noviembre de 1968 para la ampliación de una fábrica de maderas y construcción de un muelle en la playa de Torre Taragoña.

Las instalaciones de estas concesiones, transferidas en el marco de las transferencias del Estado a la Comunidad Autónoma de Galicia en materia de puertos, han dejado de existir en la actualidad, debido a la ejecución de un paseo marítimo en la zona por parte de la Demarcación de Costas del Estado en Galicia.

En estas condiciones, las instalaciones mencionadas, alejadas de la zona portuaria de Rianxo e integradas en una zona de paseo y esparcimiento para la ciudadanía en general, no poseen en la actualidad interés para fines específicamente portuarios, considerándose innecesaria su permanencia en el dominio público adscrito a la Comunidad Autónoma de Galicia.

A este respecto, Portos de Galicia remitió a la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Transportes en febrero de 2007 escrito oficial en el que se indicaba la innecesariedad de dichas concesiones y se adjuntaban los expedientes y la documentación necesaria para su traslado a la Dirección General de Costas, con objeto de revertir al estado la zona de servicio correspondiente a estas 2 concesiones. Con posterioridad al trámite de Información Pública y posterior aprobación del presente Documento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios en el Puerto de Rianxo, se dará reinicio al trámite de solicitud de reversión de las concesiones indicadas.

En el Anexo nº 2 se incluye el citado escrito con su plano de localización adjunto. La localización de las concesiones también se refleja en el plano de deslinde incluido en el Anexo nº 2.

6.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

La delimitación de la zona de servicio propuesta en el presente Documento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios comprende el conjunto de las áreas a las que se ha asignado alguno de los usos básicos definidos en el apartado 3.3. Esta delimitación se justifica con los argumentos expuestos para la asignación de dichos usos. La delimitación de la zona de servicio terrestre puede apreciarse en el plano número 3.

6.2. ZONA DE SERVICIO DE AGUAS DEL PUERTO

De acuerdo con la disposición adicional primera del RDL 2/2011, *“Cuando aún no se haya delimitado la zona de servicio mediante la aprobación de un Plan de Utilización de Espacios Portuarios o de un instrumento de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, se considerará zona de servicio de los puertos de competencia estatal el conjunto de los espacios de tierra incluidos en la zona de servicio existente a la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y las superficies de agua comprendidas en las zonas I y II delimitadas para cada puerto a efectos tarifarios, de acuerdo con la normativa vigente”*.

Así pues, el artículo 15.7 de la (derogada por el RDL 2/2011) Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establece que la Zona de las aguas portuarias incluidas en la Zona de Servicio, como zona I, abarca los espacios incluidos dentro de los diques de abrigo y las zonas necesarias para las maniobras de atraque y 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.

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

La zona de servicio presenta un resguardo de 250 metros al norte del dique sur-norte que será ampliado para la construcción de las nuevas instalaciones náutico-deportivas, de 50 metros al oeste del dique principal del puerto y de 170 metros al sur de éste. 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.

7.3. DISPOSICIÓN TRANSITORIA



En virtud de lo establecido en el artículo 59.2 del TRLPEMM, el documento de Delimitación de los espacios y usos portuarios tiene carácter supletorio del Plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto por lo que a la legitimación de obras en la zona portuaria se refiere.

Ante la solicitud del Concello de Rianxo de que se fijen unas mínimas determinaciones urbanísticas para las construcciones a realizar en la zona portuaria sujetas a control preventivo municipal, mientras no entre en vigor el correspondiente Plan especial de ordenación portuaria se aplicarán con carácter transitorio las disposiciones siguientes:

1. Gestión y tutela de las zonas de servicio del puerto de Rianxo (sistema general portuario): cualquier actuación en el suelo, de carácter 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 (Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante –Real decreto legislativo 2/2011, de 5 de septiembre; Ley 22/1988, de 28 de julio, de costas y el Reglamento general para su desarrollo y ejecución) y en el documento de Delimitación de los espacios y usos portuarios del puerto de Rianxo.
3. Altura: la altura máxima de las edificaciones (de coronación o a la cornisa) será de 10 metros, exceptuándose de esta delimitación aquellas instalaciones singulares destinadas al servicio del puerto, tales como depósitos, silos, torres de iluminación y balizamiento, etcétera, cuya altura estará debidamente justificada.
4. Normas estéticas: las edificaciones deberán integrarse estéticamente en el conjunto del puerto, sin provocar roturas con el entorno, por diseño, color, remates, etcétera, debiéndose cumplir con la normativa dictada por la Dirección General de Patrimonio de la Xunta de Galicia en la zona que sea de aplicación así como, en general, con toda cuanta normativa que regule este aspecto de la edificación.

Santiago de Compostela, abril 2013

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Jefe del Departamento de Planificación Portuaria

La Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos
Jefa del Área de Explotación y Planificación Portuaria

Fdo. Andrés Cervantes Refojos

Fdo. Ana Isabel Calzadilla Bouzón