



XUNTA DE GALICIA
CONSELLERÍA DE
POLÍTICA TERRITORIAL,
OBRAS PÚBLICAS E VIVENDA


Portos
DE GALICIA

PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE RIANXO



Junio de 2004

ÍNDICE GENERAL

0. ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA.....	3
0.1. ANTECEDENTES	3
0.2. METODOLOGÍA	4
1. SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO Y SUS NECESIDADES.....	5
1.1. INSTALACIONES PORTUARIAS ACTUALES	5
1.2. FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO	6
1.2.1. Pesca - acuicultura	6
1.2.2. Navegación deportiva	8
1.2.3. Actividades complementarias.....	8
1.3. SERVICIOS PORTUARIOS QUE PROPORCIONA RIANXO	9
1.4. ACCESIBILIDAD Y COMUNICACIONES	10
2. PERSPECTIVAS DE DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y CLASIFICACIÓN DE USOS NECESARIOS PARA LAS MISMAS	11
2.1. ACTIVIDADES PORTUARIAS PREVISTAS. NECESIDADES	11
2.1.1. Pesca - acuicultura	11
2.1.2. Navegación deportiva	12
2.1.3. Actividades complementarias.....	12
2.2. ACTUACIONES NECESARIAS PARA ESTAS ACTIVIDADES	13
2.3. CLASIFICACIÓN DE USOS PREVISTOS	15
2.3.1. Uso Pesquero-Mejillonero	15
2.3.2. Uso Náutico-Deportivo	15
2.3.3. Uso para Infraestructuras básicas del puerto	15
2.3.4. Uso para Activ. Complementarias Portuarias.....	15
2.3.5. Uso General.....	16
3. DELIMITACIÓN DE LAS ÁREAS DE LA ZONA DE SERVICIO Y JUSTIFICACIÓN DE SU UTILIZACIÓN	17
3.1. ÁREA PESQUERO-MEJILLONERA	17
3.2. ÁREA NÁUTICO-DEPORTIVA.....	17
3.3. ÁREA DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS	18
3.4. ÁREA DE ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS	18
3.5. ÁREA DE USO GENERAL	19
4. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO	20
4.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE	20
4.2. ZONA DE SERVICIO DE AGUAS DEL PUERTO.....	20
5. EFECTOS DEL PLAN Y SUS MODIFICACIONES	21
5.1. ALCANCE Y EFECTOS.....	21
5.2. VIGENCIA Y MODIFICACIONES.....	22
6. INDICE DE PLANOS	23

1. Memoria

0. ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA

0.1. ANTECEDENTES

El municipio de Rianxo cuenta con 11.780 habitantes, según datos del Instituto Gallego de Estadística, y está situado en la margen norte de la ría de Arousa. Su puerto ha sido tradicionalmente un importante centro pesquero, y aún mantiene este carácter, junto con una intensa actividad marisquera y, sobre todo, mejillonera. Al mismo tiempo, dado que la actividad turística del municipio ha experimentado un importante crecimiento en los últimos años, el puerto de Rianxo ha visto también incrementada su demanda de atraques para embarcaciones recreativas.

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

Entre otras instalaciones, el puerto de Rianxo cuenta con lonja, suministro de combustible, rampas de varada, grúa, oficina de Portos de Galicia y pantalanes para el atraque de embarcaciones menores pesquero – mejilloneras, así como instalaciones para el atraque de embarcaciones deportivas.

El Ente Público Portos de Galicia ha analizado las posibilidades de utilización de la zona de servicios del puerto de Rianxo, así como sus necesidades de ampliación, con el fin de tratar de garantizar el uso racional y eficaz de sus instalaciones y superficies, evitar las interferencias innecesarias entre los distintos usos y sentar las bases para una planificación adecuada de las futuras actuaciones que pueda ser necesario acometer.

El resultado de este trabajo se formaliza en el presente ***“Plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Rianxo”*** que se redacta según lo previsto en el artículo 96 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y Prestación de Servicios en los puertos de interés general, y en el artículo 19.2 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, “de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre.

0.2. METODOLOGÍA

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

1. Situación actual del puerto y sus necesidades.
2. Perspectivas de desarrollo de las actividades portuarias y clasificación de usos necesarios para las mismas.
3. Delimitación de las áreas y justificación de su utilización.
4. Propuesta de delimitación de la zona de servicio.
5. Efectos del plan y sus modificaciones

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. Se ha partido de una selección de cinco (5) usos básicos, elaborada teniendo en cuenta lo especificado en los artículos 94 y 96 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y Prestación de Servicios en los puertos de interés general, y las características de los tráficos descritas en el apartado 1. En el apartado 4 se incluyen la propuesta de ampliación de la zona de servicios que derivan del análisis antes realizado y las ampliaciones previstas. Finalmente, el apartado 5 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 ***“Plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Rianxo”***.

1. SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO Y SUS NECESIDADES

1.1. INSTALACIONES PORTUARIAS ACTUALES

El puerto de Rianxo se encuentra situado a 42° 39' N y 9° 49' W, en la margen norte de la Ría de Arousa.

Sus instalaciones comienzan en el pequeño dique que abriga 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 ml., siendo la segunda perpendicular a la primera en el extremo de ésta.

A continuación, y adosados al dique de abrigo (420 ml. + 100 ml.) se encuentran la rampa de varada y un espigón de alineación perpendicular a dicho dique por su parte exterior y con una longitud de 100 m.

La parcela situada junto a la dársena abrigada por el dique alberga la zona destinada a servicios complementarios a la actividad portuaria y concesiones, donde se encuentra la lonja, los edificios de departamentos y concesiones administrativas, seguida de la explanada donde se ubican las nuevas rampas de descarga. A continuación, las concesiones destinadas a astillero y varadero de embarcaciones, las instalaciones náutico-deportivas y los pantalanés que prestan el servicio de atraque a las embarcaciones deportivas.

El contradique que cierra la dársena consta de una alineación de 380 ml y otra perpendicular a la anterior de 140 ml. De la primera alineación parten dos pantalanés destinados a las embarcaciones menores de la flota pesquero-mejillonera.

1.2. FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO

1.2.1. Pesca – acuicultura

La flota mejillonera con base en el puerto de Rianxo consta de 132 embarcaciones según los datos del Registro de buques pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia, aprobado por Orden de 8-08-2003. Esta flota, según los datos de los conciertos firmados por Portos de Galicia con las Asociaciones de Mejilloneros que operan en el puerto, realiza su actividad en un total de 333 bateas situadas en la Ría de Arousa. Las toneladas descargadas en los últimos años evolucionaron con una clara tendencia ascendente, con un total de 25.000 tn. descargadas en el año 1998, 26.000 tn. en 1999, 28.000 tn. en 2000 y aproximadamente 30.000 tn. en 2001, lo que da una idea de la importancia de este sector en el puerto de Rianxo.

La flota pesquera con base en el puerto de Rianxo es, según los datos del Registro de buques pesqueros de la Comunidad, de 281 embarcaciones, con esloras que varían entre los 2,50 m. de las embarcaciones auxiliares, los 4 m de las embarcaciones artesanales más pequeñas, y los más de 9-10 m de las mayores (datos de esloras obtenidos de la Cofradía de Pescadores “Virxe do Carmen”)

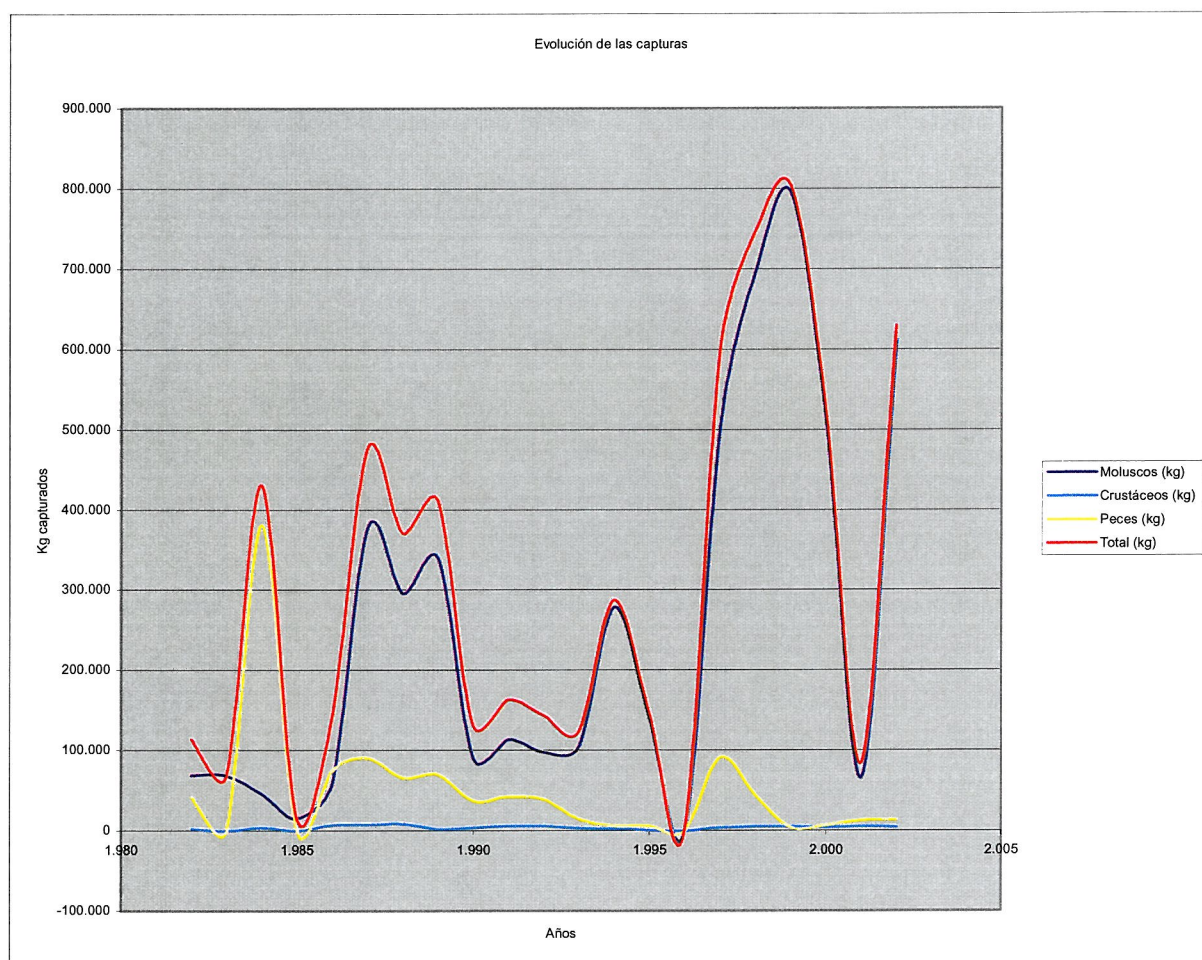
En el siguiente cuadro se refleja la evolución de los desembarcos de pesca y su valor declarado en primera venta:

<i>Año</i>	<i>Moluscos (kg)</i>	<i>Crustáceos (kg)</i>	<i>Peces (kg)</i>	<i>Total (kg)</i>	<i>Valor 1ª venta (miles de pta.)</i>	<i>Valor (miles de €)</i>
1.982	69.164	2.814	42.174	114.152	41.644	250
1.983	68.735	--	--	68.735	28.820	173
1.984	46.245	4.292	380.769	431.306	31.416	189
1.985	15.465	--	--	15.465	8.904	54
1.986	59.776	7.102	74.523	141.401	55.393	333
1.987	378.214	7.824	90.662	476.700	77.926	468
1.988	295.962	8.502	66.391	370.855	46.706	281
1.989	338.669	2.119	70.123	410.911	54.712	329
1.990	89.845	3.793	37.572	131.210	47.688	287
1.991	114.388	6.200	42.774	163.362	101.395	609
1.992	98.361	6.036	39.725	144.122	79.522	478
1.993	105.559	3.479	14.777	123.815	68.654	413
1.994	279.141	2.480	5.814	287.435	227.984	1370

1.995	140.563	450	6.010	147.023	95.314	573
1.996	--	--	--	--	--	--
1.997	505.591	4.350	91.215	601.156	345.408	2076
1.998	699.413	5.663	43.999	748.475	528.920	3179
1.999	794.729	5.586	3.952	804.267	997.054	5992
2.000	512.066	4.379	6.772	523.217	392.446	2359
2.001	66.575	5.530	12.512	84.617	54.948	330
2.002	611.485	4.451	13.705	629641	259.979	1.563

Del examen de los datos anteriores se desprende que el peso de la pesca desembarcada oscila con una ligera tendencia a la baja, salvo algunas fluctuaciones puntuales (años 1984 y 1994). Esto se refleja claramente en el gráfico siguiente.

Como se puede observar en la gráfica, la captura de moluscos tiene una clara tendencia al alza, con algunos descensos puntuales como el registrado en el año 2.001, debidos a variaciones coyunturales que no influyen en la tendencia total ascendente.



1.2.2. Navegación deportiva

Rianxo cuenta con instalaciones náutico recreativas con capacidad para 83 plazas de amarre, dotadas de servicio de suministro de agua y energía, siendo un puerto con antigua tradición en la náutica recreativa, especialmente a lo que se refiere a embarcaciones tradicionales.

1.2.3. Actividades complementarias

Por último destacar que la actividad portuaria a que nos referimos en los párrafos anteriores requiere una serie de actividades complementarias para el correcto mantenimiento de las embarcaciones, tales como talleres de todo tipo, efectos navales, 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.

1.3. SERVICIOS PORTUARIOS QUE PROPORCIONA RIANXO

Como instalaciones complementarias de los muelles descritos en el punto 1.1, dispone Rianxo de una instalación de suministro de combustible que suministra anualmente unos 580.000 litros de combustible líquido.

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

Para la venta de las capturas se dispone del edificio de la lonja con un total de 732,50 m² contruidos, dotado de oficinas, aseos, sala de reuniones, almacenes y local para cámara de frío, siendo de 419,06 m² la superficie destinada a sala de ventas.

1.4. ACCESIBILIDAD Y COMUNICACIONES

Rianxo está comunicada con la cercana vía rápida del Barbanza, que enlaza con la autopista A-6 que une A Coruña y Vigo.

El acceso al puerto se realiza 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.

2. PERSPECTIVAS DE DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y CLASIFICACIÓN DE USOS NECESARIOS PARA LAS MISMAS

2.1. ACTIVIDADES PORTUARIAS PREVISTAS. NECESIDADES

2.1.1. Pesca - acuicultura

Del análisis de los datos que figuran en el apartado 1.2. se concluye que es previsible un aumento en el volumen de capturas descargadas, ya que la evolución de los últimos años revela una tendencia al alza muy leve, con algunas fluctuaciones puntuales.

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

Por otra parte, el desarrollo de la industria de cultivo de mejillón, especialmente de la que tiene como base el puerto de Rianxo, ha progresado de forma importante en los últimos años, superando en crecimiento y en valor añadido relativo a las capturas de pesca fresca.

Estos cambios necesitan grandes aportaciones de capital y una compleja organización. Es necesario prestar los servicios de mantenimiento de las flotas y artes de pesca y proporcionar a los barcos el avituallamiento y pertrechos necesarios.

El puerto es centro de actividades logísticas para preparación, comercialización y distribución de las capturas hacia las zonas de consumo.

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

De todo ello se desprende la necesidad de equipar el puerto de Rianxo con instalaciones modernas para realizar con la máxima eficacia las operaciones descritas anteriormente de modo adecuado.

2.1.2. Navegación deportiva

Existe en Rianxo una actividad considerable en cuanto a navegación deportiva y deportiva, siendo numerosas las embarcaciones de recreo fondeadas en la dársena, además de las que ocupan plazas de atraque en los pantalanes gestionados por el Club Náutico. En consecuencia, las embarcaciones deportivas y las menores dedicadas a la pesca se encuentran mezcladas y fondeadas en toda la dársena, por lo que se considera necesaria la ordenación de los fondeos y la dotación de nuevos espacios tanto deportivos como pesquero-mejilloneros con dotaciones de servicios adecuadas, de modo que se separen claramente los usos y se eliminen interferencias.

2.1.3. Actividades complementarias

Las actividades auxiliares necesarias para el correcto desarrollo de las actividades pesqueras, mejilloneras y deportivas 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.).

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.

2.2. 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 y dispuestos de forma que dichas actividades puedan desarrollarse eficazmente y sin interferencias.

Para conseguirlo es necesario planificar la utilización de los espacios disponibles y, cuando las instalaciones y espacios existentes no sean adecuados, proceder a su acondicionamiento o ampliación.

Dentro de esta línea se precisa acondicionar la zona de servicios, planificar la utilización de las infraestructuras y explanadas disponibles y, en algunos casos, proceder a su ampliación.

Una vez que ya está en servicio la nueva lonja del puerto de Rianxo, se considera que con la instalación de pantalanés para el atraque de las embarcaciones menores de pesca en el espacio de reserva previsto para esta flota así se encontrarán cubiertos los objetivos y necesidades más importantes de la flota pesquero-mejillonera de Rianxo a corto plazo.

Se plantea también, para aumentar el atraque existente y mejorar las condiciones de trabajo de la flota pesquero-mejillonera, la prolongación del espigón de alineación perpendicular al dique de abrigo, la cual se halla en fase de estudio.

Para cubrir la demanda existente en Rianxo de servicios para embarcaciones deportivas se plantea la reordenación de los espacios disponibles para dotar de mayor línea de atraque, así como de una zona de marina seca y aparcamientos para usuarios.

Por otra parte, y para aprovechar al máximo las posibilidades de la dársena de Rianxo y facilitar la ordenación de la misma, se pretende solucionar los problemas de abrigo existentes en algunas zonas con el cierre de la bocana de la dársena mediante la prolongación del contradique sur, solución que en la actualidad se encuentra en fase de estudio.

Se plantea así mismo la creación de un nuevo vial que atraviese la parcela colindante a la concesión otorgada al Concello de Rianxo con destino a parque público, de modo que se facilite la fluidez del tráfico portuario que accede a la zona pesquero-mejillonera, sin que éste tenga que pasar por la glorieta situada a la entrada de la misma.

Se prevé una Zona de Reserva para una futura ampliación del relleno del Paseo da Ribeira, con el objeto de posibilitar la mejora de los accesos al puerto de Rianxo, denominada en los planos como “Zona de Reserva para futuras actuaciones”.

2.3. CLASIFICACIÓN DE 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 (5) usos básicos a establecer en la zona terrestre, elaborada teniendo en cuenta lo especificado en los artículos 94 y 96 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y Prestación de Servicios en los puertos de interés general, y las características de los tráficos descritos.

Los usos básicos definidos son los siguientes:

2.3.1. 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 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.

2.3.2. Uso Náutico-Deportivo

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

2.3.3. Uso para Infraestructuras Básicas del Puerto

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

2.3.4. Uso para Actividades Complementarias Portuarias

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, talleres, etc.

2.3.5. Uso General

En las áreas destinadas a uso general se permite el desarrollo de cualquier tipo de actividad portuaria dentro de las contempladas por la legislación vigente en materia de puertos.

Se permitirán las actividades culturales, educativas, recreativas, y especialmente aquellas actividades destinadas a mejorar la integración y relación con la ciudad, así como las destinadas a dotaciones y equipamientos que mejoren la interrelación puerto-núcleo urbano.

3. DELIMITACIÓN DE LAS ÁREAS DE LA ZONA DE SERVICIO Y 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 2.3.

3.1. ÁREA PESQUERO-MEJILLONERA

Extensión del área:

Comprende el muelle en T, las rampas de varada y descarga situadas en la cara exterior del dique, así como el espigón perpendicular al mismo dique y su prolongación en el caso de que se ejecute. Incluye también la explanada y rampas de descarga situados en el interior de la dársena, y los dos pantalanos existentes para el atraque de embarcaciones menores.

Justificación de su uso:

Se asignan las instalaciones descritas anteriormente a la actividad pesquero-mejillonera al ser la que en la actualidad se desarrolla en estas zonas, con el objetivo de destinarlas exclusivamente al uso descrito para eliminar interferencias, y favorecer asimismo la ordenación y mejora de estos espacios.

3.2. ÁREA NÁUTICO-DEPORTIVA

Extensión del área:

Comprende las actuales instalaciones de las concesiones náuticas existentes en Rianxo, más una parte de la explanada adyacente que se destinará a aparcamientos y servicios varios para servicio a las instalaciones náutico deportivas.

Justificación de su uso:

La zona reservada a usos náutico deportivos coincide fundamentalmente con la que se destina en la actualidad a dichos usos, ampliándose en las explanadas adyacentes para dotarla de un espacio de reserva para futuras ampliaciones y servicios necesarios para su correcta explotación (zona de varada, aparcamiento, etc.)

3.3. ÁREA INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS PORTUARIAS

Extensión del área:

Comprende los viales perimetrales y de acceso a la zona portuaria, así como los diques que abrigan la dársena y el acceso a los mismos.

Justificación de su uso:

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 permiten el acceso a las instalaciones portuarias, así como facilitan la agilidad y comodidad de todas las operaciones que se desarrollan en el puerto de Rianxo.

3.4. ÁREA DE ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS DEL PUERTO

Extensión del área:

Comprende las explanadas y edificios destinados a albergar instalaciones para actividades complementarias a las portuarias (talleres, varaderos, astilleros, lonja, departamentos, almacenes y concesiones en general), estando compuesta por varias parcelas muy distintas entre sí tanto en el tamaño como en la forma, pero que se encuentran situadas alrededor de la zona de mayor actividad portuaria.

Justificación de su uso:

Se trata de zonas que en la actualidad están ocupadas por servicios diversos portuarios, complementarios a las diversas actividades desarrolladas en el puerto, o que en la actualidad son zonas residuales no utilizadas pero que por su ubicación se consideran ideales para el establecimiento de industrias o actividades que complementen los servicios que se prestan a los usuarios del puerto.

3.5. ÁREA DE USO GENERAL

Extensión del área:

Comprende las zonas de explanada integradas en la zona urbana, situadas entre la dársena de Sete Fogas y la glorieta de reparto de tráfico ubicada en el arranque del dique de abrigo, así como la parcela otorgada en concesión al Concello de Rianxo para la construcción de un parque público, y la explanada situada después de la zona reservada a usos náutico-deportivos.

Justificación de su uso:

Se trata de zonas de contacto con el núcleo urbano, estando destinadas fundamentalmente a dotaciones y equipamientos que mejoren la interrelación puerto-núcleo urbano, si bien puede autorizarse en las mismas cualquiera de los usos permitidos por la legislación vigente

4. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

4.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

La delimitación de la zona de servicio propuesta en el presente Plan de Utilización comprende el conjunto de las áreas a las que se ha asignado alguno de los usos básicos definidos en el apartado 2.3. Esta delimitación se justifica con los argumentos expuestos para la asignación de dichos usos.

De esta forma, la zona de servicios que se propone es el resultado de incrementar la actual zona de servicio con las nuevas superficies que se obtendrán cuando se ejecuten las actuaciones propuestas y descritas en 2.2.

No se modifica la actual delimitación de los bienes de dominio público marítimo-terrestre adscritos a la Comunidad Autónoma de Galicia.

4.2. ZONA DE SERVICIO DE AGUAS DEL PUERTO

La Zona de las Aguas Portuarias incluida en la Zona de Servicio abarca los espacios incluidos dentro de los diques de abrigo y las zonas necesarias para las maniobras de atraque y revido donde no existan éstos. En nuestro caso se ha seguido ese criterio con los resguardos necesarios.

No se modifica sustancialmente la superficie de agua actualmente adscrita a la Comunidad Autónoma de Galicia, si bien se prevé una zona de reserva para la posible prolongación del dique de abrigo que podrá exceder ligeramente la zona adscrita.

5. EFECTOS DEL PLAN Y SUS MODIFICACIONES

5.1. ALCANCE Y EFECTOS

- 1) Los dos contenidos básicos del presente Plan son la delimitación de la Zona de Servicio y la previsión de usos para sus distintas áreas.

Por lo que se refiere a los usos previstos, puede considerarse que la asignación de estos tiene un carácter puramente instrumental en el Plan, a fin de llegar de una forma razonada a la delimitación de la Zona de Servicio.

De ahí que las modificaciones que Portos de Galicia pudiera efectuar en la utilización de la Zona de Servicio, no tendrán que exigir necesariamente la redacción de una modificación del Plan de utilización, salvo que aquellas afectaran sustancialmente a la justificación de la delimitación contenida.

- 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 o autorizar en dichas áreas otros usos o actividades no previstos en los tipos básicos, siempre que tengan carácter provisional 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 Plan de utilización en las diversas áreas de la zona de servicios, que supongan alteración de los usos básicos asignados por aquel, exigirán su modificación cuando la superficie de un área de usos básicos modificada exceda de un 15% del área.

- 4) La distribución de actividades dentro de cada área se ha efectuado de forma puramente indicativa, pudiendo incluirse nuevas actividades o modificar el sector o modo en que se desarrollan las previstas, sin modificar el Plan de Utilización, siempre que no se varíen los usos básicos del área.

5.2. VIGENCIA Y MODIFICACIONES

1ª.- Las determinaciones del Plan de Utilización tendrán vigencia hasta que sean modificadas o anuladas.

2ª.- 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 substanciales del Plan de Utilización se ajustarán a las mismas reglas y procedimiento previsto para la aprobación del plan.

3ª.- Se consideran modificaciones puntuales del Plan de Utilización 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 previstos para la aprobación del presente Plan de Utilización, si bien reducirán su contenido a justificar la modificación concreta que planteen a la delimitación y usos afectados, sin que deban someterse nuevamente a informe de las Administraciones Urbanísticas y demás órganos ajenos a Portos de Galicia.

Las modificaciones puntuales se incorporarán a la documentación del presente Plan de utilización como un Anexo.

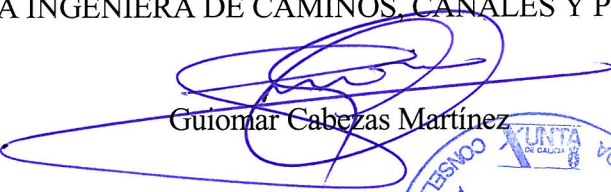
4ª.- El desarrollo de los proyectos de Obras Portuarias contempladas básicamente en este Plan de Utilización, se consideran sujetas a las disposiciones anteriores y por tanto sus modificaciones sólo se consideran substanciales cuando afecten a algún uso básico en más del 15% o cuando se incluya alguna 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.

6. INDICE DE PLANOS

1. *Situación del puerto en la actualidad.*
2. *Delimitación de la zona de servicio.*
3. *Plano de usos.*

Santiago de Compostela, junio de 2004

LA INGENIERA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS


Guiomar Cabezas Martínez




LA INGENIERA DIRECTORA

Ana Isabel Calzadilla Bouzón

2. Planos