

**DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS
PORTUARIOS DEL PUERTO DE MOAÑA (PONTEVEDRA)**

INDICE

MEMORIA:

- 1.- ANTECEDENTES Y METODOLOGIA
- 2.- SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO
- 3.-EVOLUCION DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y CLASIFICACION DE LOS USOS NECESARIOS
- 4 DISTRIBUCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS
- 5 DEFINICION DE ZONAS DE PROTECCION
- 6 PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO PORTUARIA
- 7 EFECTOS DEL DOCUMENTO DE DELIMITACION DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS Y SUS MODIFICACIONES

ANEXOS:

- ANEXO Nº1: REPORTAJE FOTOGRÁFICO
- ANEXO Nº2: DESLINDE DEL DOMINIO PUBLICO MARITIMO-TERRESTRE
- ANEXO Nº3: ACTAS DE TRANSFERENCIA Y ADSCRIPCION.
- ANEXO Nº4: FLOTA DEL PUERTO.
- ANEXO Nº5: CONCESIONES Y AUTORIZACIONES.

PLANOS:

- 01.- SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO
- 02.- ESTADO ACTUAL
- 03.- DELIMITACIÓN ZONA DE SERVICIO
- 04.- DELIMITACIÓN DE USOS



MEMORIA



INDICE

MEMORIA:

- 1.- ANTECEDENTES Y METODOLOGIA
- 2.- SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO
- 3.-EVOLUCION DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y CLASIFICACION DE LOS USOS NECESARIOS
- 4 DISTRIBUCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS
- 5 DEFINICION DE ZONAS DE PROTECCION
- 6 PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO PORTUARIA
- 7 EFECTOS DEL DOCUMENTO DE DELIMITACION DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS Y SUS MODIFICACIONES

1.- ANTECEDENTES Y METODOLOGIA

1.1.- ANTECEDENTES.

La costa gallega posee una extensión aproximada de 1.720 km, de los cuales unos 800 km son de acantilados y 300 km de playas; a lo largo de toda ella se distribuyen 128 puertos e instalaciones portuarias, de las cuales 122 puertos están gestionados por el ente público autonómico PORTOS DE GALICIA. Dichos enclaves, originariamente ligados a actividades pesqueras y de transporte y descarga de mercancías, evolucionaron con el paso del tiempo hacia complejos industriales y mercantiles que ampliaron su campo de actividades y respondieron a la demanda de la comunidad concentrada en su área de influencia. Además en Galicia el sistema portuario tiene una importancia vital no sólo dentro de la estructura socioeconómica sino también dentro de su estructura territorial: una parte significativa de los núcleos de población están volcados hacia el mar, siendo el puerto el nexo de unión entre ambos a lo largo del límite geográfico de la costa. El espacio portuario adquiere, por tanto, una función urbanística vertebradora del territorio.

1.2.- METODOLOGÍA

El presente documento tiene por objeto la delimitación y ordenación de usos del área portuaria de Moaña, en la provincia de Pontevedra, en cumplimiento de las disposiciones 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 que se establece la necesidad de que los puertos dispongan de un documento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios. Para ello se define la previsión de usos en el ámbito, justificando la necesidad o conveniencia de los usos previstos con el objetivo último de ordenar la previsión de los usos de cara a fortalecerlos y generar una base sólida sobre la que se produzca un desarrollo y competitividad de las actividades que se desenvuelvan en el ámbito portuario.



Imagen nº1: Vista General Puerto de Moaña

El ente público PORTOS DE GALICIA ha analizado las posibilidades de utilización de la zona de servicio del puerto de Moaña, así como sus necesidades, 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.

Para el desarrollo de la presente Delimitación de Espacios y Usos Portuarios se propone una metodología de análisis de la evolución y del estado actual del Puerto de Moaña, para ello se ha realizará un estudio del encuadre histórico, demografía y economía, accesibilidad y comunicaciones, infraestructuras portuarias, condicionantes medioambientales y legislación aplicable.

Atendiendo a los resultados del análisis de las variables citadas se identificarán las necesidades, y en base a ello, se establecerá la propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del puerto de Moaña, basándose en criterios de distribución funcional y eficaz que favorezcan el uso racional del espacio portuario.

El presente documento se ha estructurado como sigue:

a) Situación actual del puerto de Moaña.

En este apartado se analiza la situación actual del puerto, en lo relativo a encuadre histórico, infraestructuras, instalaciones actuales y futuras, tráfico, flota, etc..

b) Evolución de las actividades portuarias y clasificación de usos necesarios.

En este apartado se prevé la evolución que sufrirán las actividades portuarias en las instalaciones y se realizará una clasificación de los usos adecuados a esa previsión.

c) Delimitación y asignación de las áreas. Justificación de su utilización.

En este apartado se justifican la delimitación y asignación de superficies de las áreas propuestas para cada uno de los usos previstos. La clasificación de los usos y actividades portuarias se realizará de acuerdo a lo especificado en los artículos 69 y 72 del Texto Refundido de la Ley de Puertos de Estado y de la Marina Mercante.

d) Definición de las zonas de protección.

En este apartado se incluye un análisis de la existencia o no de zonas de protección tanto a nivel patrimonial como a nivel medioambiental.

e) Propuesta de delimitación de la zona de servicio.

En este apartado se propone una delimitación de la zona de servicio como resultado del análisis realizado en los apartados precedentes y las ampliaciones previstas, en caso de que las hubiese.

f) Efectos de la delimitación y sus modificaciones.

En este apartado se establece el alcance, los efectos, condiciones de vigencia y procedimiento de realización de modificaciones de la delimitación.



Cada uno de estos apartados será desarrollado 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 los espacios y usos portuarios de Moaña.

2.- SITUACION ACTUAL DEL PUERTO

2.1.- SITUACIÓN

Moaña es un municipio situado en la parte meridional de la comarca del Morrazo en la provincia gallega de Pontevedra, en el noroeste de España. Su población es de 19.336 habitantes según el censo del año 2011 (datos Instituto Nacional de Estadística año 2011). La extensión del municipio es de 35,6 km² lo que le da una densidad poblacional de 552hab./km² (datos Instituto Nacional de Estadística año 2011).

Es uno de los cinco municipios enclavados geográficamente en la península del Morrazo que separa la ría de Vigo de la de Pontevedra, junto con Cangas, Marín, Bueu y Vilaboa. En su suelo se ubica la mayor elevación del Morrazo, el monte Faro de Domaio de 624 m de altitud. Su costa acoge playas, como la de Domaio, a Borna, A Xunqueira o la de O Con (bandera azul), que combinan el uso turístico con la producción de marisco, e industrias relacionadas con la mar. Sus aguas se utilizan para la cría del mejillón y otras especies.

La historia de Moaña está estrechamente relacionada con el mar. Junto con la pequeña explotación agrícola y ganadera (minifundista), la industria principal siempre ha sido la pesca y los derivados de la misma.

En la costa de Moaña, desde el estrecho de Rande hasta los confines con Cangas do Morrazo, se abren un sinfín de playas, algunas estrechas y otras muy anchas y llanas. Todas ellas gozan de aguas tranquilas, ideales para el cultivo del berberecho "o croque", y otros bivalvos. El mejillón tiene un papel importante en los cultivos marinos que van creciendo en diversidad de especies que explotan.

La economía de Moaña siempre ha estado relacionada con el mar. Esta relación ha abarcado, y abarca, a todos los sectores económicos. Las actividades propias del sector primario se completan con el industrial y servicios que tienen su base en las actividades marítimas, bien en la propia población o en las vecinas, destacando la ciudad de Vigo, y el cercano complejo urbano que forman Marín y Pontevedra.

El sector primario, ocupa a un 14,7% de la población activa (datos año 2007 Instituto Nacional de Estadística).

La pesca de altura no tiene su sede en los puertos del municipio, sino que radica en Vigo. La pesca de bajura se realiza con pequeñas embarcaciones dentro de la ría teniendo capturas, en marisco, de nécora, pulpo o camarón y en pescado de pescadilla, faneca, congrio o barbada utilizándose masas y trasmallos. Se comercializa en las lonjas de Vigo y Meira (Moaña).

El marisqueo a pie, que se realiza en las playas de Meira y Moaña, es una actividad realizada mayoritariamente por mujeres. Se recogen berberecho, almeja fina, almeja babosa, navaja, bigaro y reló. Es un sector muy poco profesionalizado que viene siendo utilizado como una fuente suplementaria de ingresos en los hogares. El marisqueo a flote se centra en las especies de almeja babosa, almeja rubia, El cultivo en viveros flotantes se centra en la cría de mejillón en batea.

2.2.- ENCUADRE HISTÓRICO

Las primeras noticias de ocupación humana de estas tierras corresponden al hacha de época achelense (75.000 a. C.) que se encontró en la parroquia de San Martiño. En las parroquias de Domaio, O Carme, Meira y Tirán también se han encontrado útiles de sílex así como restos de asentamientos que abarcan desde el Neolítico al Medieval. En O Regueiriño (Domaio) se halló un importante yacimiento correspondiente al Neolítico final y en A Fontenla (Domaio) se documentó por primera vez en Galicia la presencia de elementos de la Cultura del vaso campaniforme fuera de ambientes funerarios. En Meira, Domaio y Tirán hay petroglifos (grabados rupestres) relevantes (cómo los de Montealegre, a Borna, As Cidades, Pozo Garrido, A Escada, Os Remedios, etc.) y se han hallado herramientas y armas de cobre y bronce.

La cultura castreña esta ampliamente representada en el municipio. Los Castros de Montealegre en Domaio, As Cidades en Meira, O Castro en San Martiño y Os Remedios en Tirán son los más importantes. En todos ellos se aprecian fuertes indicios de romanización.

En la Edad Media Moaña estuvo bajo la jurisdicción episcopal de Iria Flavia y Santiago de Compostela. En el siglo VII los ataques Normandos provocaron una pérdida de población en todo el Morrazo, pero a partir del siglo XII, cuando el arzobispo Xelmírez estableció un buen plan de defensa de la costa se dio un nuevo resurgir de la población. De estas fechas son las iglesias de San Martiño y de San Xoán de Tirán. Familias como los Meira, los Valadares o los Soutomaio, a partir del siglo XIV controlan el municipio. Es de destacar el episodio de la destrucción de la torre de Meira dentro de segunda guerra Irmandiña (1467-69).

En el siglo XVII la introducción del maíz cambia la economía de tal forma que el 90% de la superficie cultivada es para este vegetal, lo cual hace que surjan un sinfín de molinos por todos los ríos y regatos de la comarca. En todo ese tiempo la pesca ha sido una actividad fundamental en la economía del municipio, pero en el siglo XVII la llegada de los conserveros catalanes buscando sardina genera un crecimiento demográfico y económico muy destacable. Estos invierten muchas de las ganancias en edificaciones, tanto civiles (pazos) cómo religiosas (iglesias).

En 1702 se produce la batalla de Rande y las fuerzas inglesas y holandesas toman y saquearán Domaio, Meira y Tirán. Cien años después (1809) se libran batallas en estas tierra contra el invasor francés.

Hasta el siglo XIX las parroquias de Meira, Moaña y Domaio no tenían jurisdicción propia, sino que pertenecían al Ayuntamiento de Cangas. Es a raíz de la reorganización de Galicia cuando se constituye el ayuntamiento de Meira, que integraba a cuatro parroquias: Santa Baia de Meira, San Pedro de Domaio, San Martiño de Moaña y San Xoán de Tirán. esto sucede en octubre de 1836. En 1874 se cambia el nombre del municipio por el de Moaña y se traslada la capitalidad del mismo. Posteriormente se crea la parroquia de la Virgen del Carmen en 1955.

El siglo XX entra en Moaña con la creación del puerto y la carretera comarcal, lo que abre definitivamente su economía al mar y a las actividades que a él se deben. En la primera mitad del siglo XX hay un fuerte desarrollo del asociacionismo civil, con el nacimiento de las primeras sociedades agrarias y organizaciones sindicales, como la de los canteros o la de los marineros con su Alianza Mariñeira. Ya con la II República se produce una incremento de la organización obrera, gracias a la cual se crean nuevos sindicatos de pescadores como Solidaridade Mariñeira, relacionada con la CNT. Florece en Meira la industria de hilanderas que realiza diferentes labores de cordelería que ocuparía todos los años centrales del siglo XX centrande su mayor pujanza en las décadas de los años 30 y 40 donde llego ha haber más de 700 trabajadores, haciendo crisis en los años 60 con la entrada de los productos sintéticos. Esta industria,

que ocupaba mucha mano de obra femenina, dio lugar a un movimiento sindical que tenía a la asociación Sociedad de Hiladoras y Oficios Varios, La Defensora como máxima expresión. Tras varias movilizaciones, que acabaron con una huelga, consiguieron la jornada de ocho horas. Sus líderes, Enedina Esperón González y Juan Eugenio Gallo San José que fueron representados después de la Guerra Civil.

En la segunda mitad del siglo XX se produce un desarrollo de la economía con un crecimiento de la actividad pesquera, la construcción naval y la industria de transformación de productos del mar, a la vez que se comienza el cultivo del mejillón y del berberecho. Aprovechando el tirón turístico de Cangas, Moaña empieza a explotar sus recursos en este campo, creando complejos turísticos como el da A Fraga o el campo de golf de Domaio a la vez que logra acondicionar playas con bandera azul.

El siglo XXI trae a Moaña una mejora sustancial de las comunicaciones, tan importante como lo fue la autopista y el puente del Rande en los años 70 del siglo XX (libre de peaje para los tráficos Moaña-Vigo desde el 1 de junio de 2006), con la vía rápida del Morrazo y el desarrollo de puertos deportivos, en Domaio y Moaña centro que potencian el turismo.

2.3.- DEMOGRAFÍA Y ECONOMÍA

El número de empadronados en el año 2011 en el municipio es de 19.336 habitantes de los cuales 9.498 son hombres y 9.838 son mujeres (datos Instituto Nacional de Estadística año 2011) . La población extranjera supone tan solo un 1,9% de la población total siendo su procedencia el 50,7 % de Europa, el 42,4 % de América Latina, el 6,1% de África y el 0,8% de Asia (datos Instituto Nacional de Estadística año 2011).

Según los datos del año 2007 obtenidos de la Tesorería de la Seguridad Social, la actividad económica del municipio de Moaña está centrada en el sector servicios ocupando este un 45,0 % de la actividad total, lo sigue el de la industria con un 23,7 % , el de la construcción con un 16,5% y el de agricultura y pesca con un 14,7 %.

2.4.- ACCESIBILIDAD Y COMUNICACIONES

La principal vía de acceso a Moaña y a su puerto es el Corredor do Morrazo CG-4.1 que desde la salida de Domaio de la Autopista del Atlántico AP-9 recorre toda la península por su parte central con varios enlaces a diferentes carreteras locales y la carretera autonómica PO-551 que une Moaña con Cangas y la PO-313 que la une con Marín, y de allí por autovía (PO-11), con la cercana Pontevedra, capital de la provincia.

La vía rápida tiene en Moaña los siguientes enlaces; Domaio, Meira, Broullón y Ameixoadá

Mediante el puente de Rande, que salva los 1.500 m el estrecho del mismo nombre donde se produjo la histórica batalla de Rande, comunicando Moaña con Vigo, el sur de Galicia, la meseta y Portugal.

La comunicación interna del puerto de Moaña se realiza a través de la Avda. de José Costa Alonso en la parte de muelle pesquero y la Avda. de Concepción Arenal en el Puerto Deportivo.

2.5.- ANÁLISIS DE LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS EXISTENTES

El puerto de Moaña se encuentra situado en la Provincia de Pontevedra, con las coordenadas geográficas 42º 16.5' N de latitud y 08º 44.1' W de longitud.

El puerto de Moaña fue transferido a la Comunidad Autónoma de Galicia mediante el Real Decreto 3214/1982, de 24 de julio, sobre el traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado en materia de puertos. Sus límites en aquel momento se plasmaron en las actas de entrega realizadas en cumplimiento del referido real decreto y se extendían desde la rampa de Paredes, muelle de pasajeros, muelle pesquero, dique del muelle de Con. El acta de entrega del puerto y el plano que la acompañaba se incluye en el Anexo nº 3 del presente documento.

En fecha 16 de febrero de 2005 se firma Acta de Adscripción a la Comunidad Autónoma de Galicia de los bienes de dominio público marítimo-terrestre necesarios e imprescindibles para la ejecución de las obras de la concesión administrativa para la construcción y explotación de instalaciones para la náutica recreativa que suponen una superficie de 69.897,71m². Se incluye en el Anexo nº 3 del presente documento copia del acta de entrega y plano que la acompañaba.

El puerto de Moaña posee 261.871,25 m² y abarca la franja costera limitada por el dique-muelle de Con, la Avda de José Costa Alonso y Avda de Concepción Arenal hasta pasada la rampa da Ramona. Dentro del ámbito coexisten diversas actividades, siendo la actividad principal la pesquera – mejillonera y la náutico-deportiva.

Todo el ámbito del puerto es utilizado como paseo urbano y como principal acceso a la zona portuaria. El frente urbano se encuentra totalmente consolidado en esa zona.

En Punta Cortés el puerto cuenta con un dique de abrigo 250 metros de longitud con posibilidad de atraque en su cara interior, usado principalmente por la flota pesquera – mejillonera. Pasado el dique el área portuaria continúa por la Avda de José Costa Alonso, una zona que actualmente funciona como acceso y paseo urbano con la excepción de una rampa de varada de uso pesquero-marisquero. Esta zona se encuentra totalmente acondicionada para los usos que actualmente se llevan a cabo en ella al encontrarse totalmente urbanizada y delimitada para la realización de distintas actividades: paseos en bicicleta, paseos a pie, observación del paisaje marítimo y actividades pesqueras, accesos a la zona de agua,

Llegados al muelle de Mosquería existe una zona de uso náutico – deportivo en la que se ubica una nave y una rampa destinadas a actividades relacionadas con la práctica deportes náuticos.

En el muelle de Mosqueira la actividad a realizar en sus 300 metros de longitud es la de pesquero-marisquera, a excepción de una pequeña zona en la que se realizan actividades de uso complementario. Este muelle posee posibilidad de atraque en sus dos caras

En el punto de encuentro de la Avda. de José Costa Alonso con de la Avda. de Concepción Arenal se halla un muelle de 100 metros de longitud donde coexiste la actividad pesquera con la comercial portuaria. En el inicio del muelle se encuentran las instalaciones de la terminal marítima de Moaña, que en la actualidad se encuentran en explotación, así como el pantalán de acceso a las embarcaciones de transporte de viajeros.

Pasado este muelle, y paralelo a la Avda de Concepción Arenal, se encuentra una zona de 31.356m² de lámina de agua y 1.345 m² en tierra destinada a la explotación de actividades náutico deportivas con capacidad para 347 amarres.

La zona portuaria situada en las cercanías de la Avda. de Concepción Arenal continúa con la estética y uso de la zona de la Avda. de José Costa Alonso funcionando como acceso y paseo urbano a excepción de una rampa situada al final del límite portuario que es utilizada para actividades pesqueras-marisqueras.

En la parte final del puerto existe una zona de aparcamiento de 10.030 m² que hasta la fecha estaba siendo utilizada por vehículos externos a la actividad portuaria.

2.6 RELACIÓN DE AUTORIZACIONES PORTUARIAS

A continuación se presenta una tabla de las actuales autorizaciones portuarias:

REFERENCIA	AÑO	TIPO ACTIVIDAD	TÍTULO	USUARIO
13-21-12-A-1	2012	Comercial	Instalación terraza (ampliación plazo)	LOPEZ ALONSO,JESUS MANUEL
13-21-08-B-1	2008	Comercial	Subministración de combustible a embarcaciones desde camión cisterna	GASOLEOS RIAL, S.L
13-21-09-G-1	2009	Servicios varios	Servicio al pasajero	NAVIERA MAR DE ONS, S.L
13-21-12-A-2	2012	Comercial	Ocupación de parcela para instalación de una caseta para evaluación de la calidad del mejillón	OPMEGA
13-21-08-A-2	2008	Industria Marisquera	Parcela para instalación de caseta para evaluación de la calidad del mejillón	ASOCIACION MEXILLOEIROS RIA NOSA
13-21-12-A-3	2012	Comercial	Instalación de terraza	ALONSO GARCIA,ANA BELEN
13-21-12-A-4	2012	Comercial	Instalación de terraza	LOPEZ ALONSO,JESUS MANUEL
13-21-09-A-7	2009	Industria Marisquera	Caseta para evaluación de la calidad del mejillón	FEDER. ASOC MEXILLOEIRA DE AROUSA E NORTE
13-21-10-A-7	2010	Comercial	Ocupación de parcela para instalación de una caseta desmontable para evaluación de la calidad del mejillón	RUA BOUBETA,JESUS
13-21-09-G-2	2009	Servicios varios	Autorización servicios al pasaje	NAVIERA ILLA DE ONS, S.L.
13-21-12-A-5	2012	Comercial	Instalación de terraza	CRUZ CARRO,MARIA JOSE
13-21-12-A-6	2012	Comercial	Instalación de terraza	ANTEPAZO ROMERO,PABLO
13-21-11-B-1	2011	Comercial	Suministro combustible a embarcaciones	PETROCELTA, S.A.
13-21-12-A-7	2012	Comercial	Instalación de terraza	D'2, C.B.
13-21-11-B-2	2011	Comercial	ocupación temporal para instalación de un quiosco desmontable	IGLESIAS ALVAREZ,ANA
13-21-12-B-1	2012	Comercial	Explotación de los servicios públicos de la terminal marítima de Moaña	CRUZ CARRO,MARIA JOSE
13-21-12-B-2	2012	Comercial	Subministración de combustible a embarcaciones desde camión cisterna	GASOLEOS SAN ALBERTO S.L.
13-21-11-A-1	2011	Usos Varios	Ocupación de parcela para instalación de una caseta desmontable para evaluación de la calidad del mejillón	ASOCIACION MEXILLOEIROS RIA DE VIGO
13-21-11-A-2	2011	Comercial	Instalación de terraza	LOPEZ ALONSO,JESUS MANUEL
13-21-11-A-3	2011	Comercial	Instalación de terraza	CRUZ CARRO,MARIA JOSE
13-21-11-A-4	2011	Comercial	Instalación de terraza	D'2, C.B.

REFERENCIA	AÑO	TIPO ACTIVIDAD	TÍTULO	USUARIO
13-21-11-A-5	2011	Comercial	Instalación de terraza	LA BATEA, C.B.
13-21-11-A-6	2011	Comercial	Instalación de terraza	CORRALES MIRANDA, CONCEPCION
13-21-11-B-3	2011	Comercial	Ocupación parcela para instalación grúa descarga de mejillón	SOCOMGAL, S.C.L
13-21-11-A-7	2011	Comercial	Instalación de terraza	ALONSO GARCIA, ANA BELEN
13-21-11-B-4	2011	Comercial	Subministro combustible a embarcaciones	GALP SERVIEXPRESS S.L.U.
13-21-11-B-5	2011	Comercial	Ocupación con báscula de pesaje camiones y caseta servicio báscula y evaluación mejillón	SOCOMGAL, S.C.L

Tabla nº2: Relación de Autorizaciones Portuarias en el Puerto de Moaña año 2012

(Fuente Portos de Galicia)

2.7 SERVICIOS PORTUARIOS QUE PROPORCIONA EL PUERTO DE MOAÑA

El puerto de Moaña dispone de instalación de suministro de combustible fija así como tres autorizaciones de suministración de combustible desde camión cisterna para las embarcaciones que utilizan el puerto. Existen además tomas de agua y energía.

Así mismo existen grúas para la descarga del mejillón, rampas de varada, báscula de pesaje de camiones y zonas de servicio para el pasaje que utiliza las embarcaciones destinadas al transporte de viajeros.

2.8 FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO

2.8.1. Pesca - acuicultura

Según los datos del Registro de buques pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia (www.pescadegalicia.com), la flota pesquera con base en el puerto de Moaña consta de 178 embarcaciones desglosadas en las siguientes actividades:

DESCRIPCION	BARCOS	ARQUEO TRB	ARQUEO GT	POTENCIA PCV
CALADERO NACIONAL ARTES MENORES	118	217,49	156,66	2.443,50
CALADERO NACIONAL CERCO	3	26,86	30,03	310
DEDICADOS A ACUICULTURA-AUXILIARES	57	1.642,66	1.802,20	10.636
BUQUES TOTALES	178	1.887,01	1.988,89	13.389,50

La flota usuaria del puerto de Moaña es principalmente la destinada al traslado de mejillón. Las asociaciones mejilloneras existentes en el Puerto de Moaña en la actualidad son 4: Socomgal, Asociación de Productores mexilloeiros de Moaña, CIES Artensanais Sociedade Cooperativa Galega y Asociación de Mexilloeiros Ria de Vigo.

año	SOCOMGAL, S.C.L	ASOCIACION DE PRODUCTORES MEXILLOEIROS DE MOAÑA	CIES ARTESANAIS SOCIEDADE COOPERATIVA GALEGA	ASOCIACION MEXILLOEIROS RIA DE VIGO	Total bateas
2004	172	66	0	62	300
2005	179	63	0	55	297
2006	182	66	0	53	301
2007	182	66	0	53	301
2008	182	66	11	50	298
2009	182	0	0	43	225
2010	176	23	0	39	238
2011	178	25	0	36	239
2012	178	32	0	30	240
					TOTAL

Tabla nº3: Evolución desde 2004 a 2011 del numero de bateas

(Fuente Portos de Galicia)

Tal y como puede apreciarse en la tabla nº3 el número de bateas que cada una de las asociaciones mejilloneras posee ha variado a lo largo de los años aunque el número de bateas total ha experimentado pequeñas variaciones anuales a excepción del año 2009 en el que se produjo un descenso de 73 bateas respecto al año anterior. Estos mismos valores se muestran a continuación en forma de gráfico:

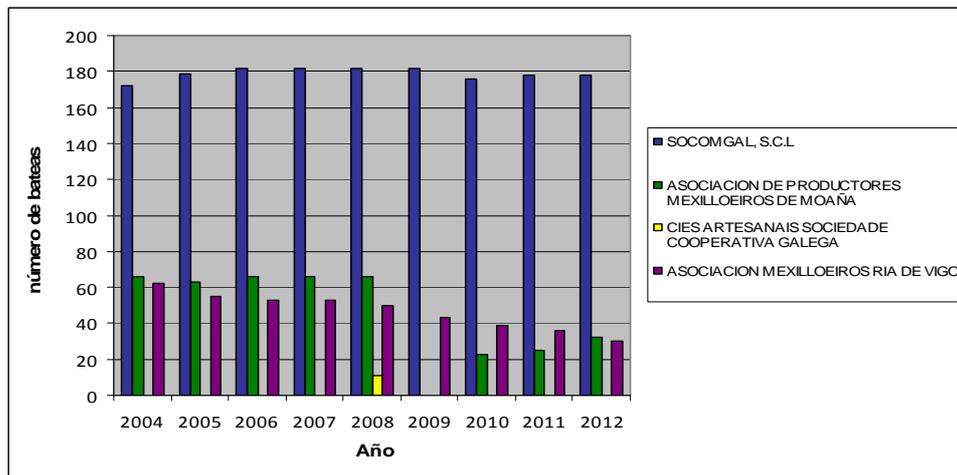


Gráfico nº 1: Evolución desde 2004 a 2011 del numero de bateas

(Fuente Portos de Galicia)

La evolución histórica de las descargas de mejillón en el puerto de Moaña en los últimos 5 años según los Registros Consellería do Medio Rural e do Mar en los años 2008 a 2012 es la siguiente:

Volumen en Kg de mejillón nos documentos de rexistro telemáticos nos portos solicitados

Porto	2008	2009	2010	2011	2012
Moaña	11.990	3.640.703	6.722.788	7.172.182	6.238.884
TOTAL	11.990	3.640.703	6.722.788	7.172.182	6.238.884

Tabla nº4: Evolución descarga mejillón en el Puerto de Moaña

(Fuente Registros Consellería do Medio Rural e do Mar)

2.8.2. Pasajeros

El puerto de Moaña es utilizado por barcos de pasajeros que realizan cruceros por la ría y barcos que realizan la ruta de transporte marítimo entre la ciudad de Vigo y Moaña. El puerto dispone de una estación marítima y un pantalán de embarque de pasajeros.

2.8.3. Navegación recreativa

Las instalaciones para la práctica de actividades náutico – recreativas en el Puerto de Moaña están compuestas por una nave de deportes náuticos cercana al Muelle de Mosqueira, el muelle náutico deportivo y las ocupaciones en tierra existentes.

El puerto deportivo de Moaña se encuentra en el punto 42º 16' 05" N y 08º 44' 01" W. Actualmente existen en el puerto 347 plazas de amarres de embarcaciones deportivas.

Recientemente Portos de Galicia ha autorizado la ampliación de 41 nuevos amarres debido a la alta demanda de plazas.. Así mismo se ha concedido permiso para la construcción de un edificio de servicios de las instalaciones nautico - deportivas, cuya base ya está realizada, que se ubicará en la explanada situada al lado de la entrada hacia los pantalanes. Tendrá una superficie útil de 230 metros cuadrados y contará con distintos departamentos como oficinas, espacio para Capitanía Marítima o una cafetería.

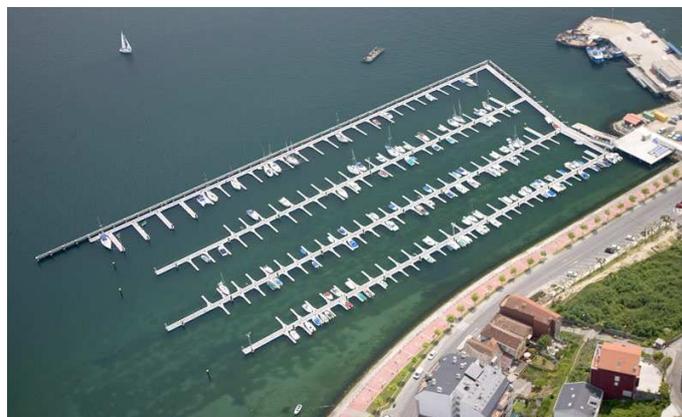


Imagen nº4: Vista general puerto deportivo de Moaña



2.8.4. Actividades complementarias

Por último es de destacar que la actividad portuaria a que nos referimos en los párrafos anteriores requiere una serie de actividades complementarias para el correcto mantenimiento y reparación de las flotas, almacenaje, aparcamiento de los usuarios y otros servicios, etc.

Por lo tanto, se dotará al puerto de los espacios pertinentes para el correcto desarrollo de las actividades complementarias a las portuarias.

2.9.- ANÁLISIS DEL ENTORNO DEL ÁMBITO PORTUARIO.

El puerto de Moaña está comunicado con el corredor do Morrazo CG-4.1 que enlaza con la Autovía el Atlántico AP-9 que une A Coruña y Vigo.

A partir del Corredor do Morrazo el acceso al puerto se realiza por la carretera provincial PO-551, a través del casco urbano, lo que dificulta el acceso fluido a las instalaciones portuarias.

La comunicación interna se realiza a través de la Avda. de José Costa Alonso en la parte de muelle pesquero y la Avda. de Concepción Arenal en el Puerto Deportivo.

3 EVOLUCION DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y CLASIFICACION DE LOS USOS NECESARIOS

3.1.- ACTIVIDADES PORTUARIAS PREVISTAS. IDENTIFICACION DE NECESIDADES.

3.1.1. Actividad pesquera y acuicultura

Del análisis de los datos que figuran en el apartado 2.9 se concluye que no es previsible un aumento significativo en el volumen de descargas en el puerto, ya que en los últimos tres años este volumen ha permanecido prácticamente constante. Se estima, por tanto, que el volumen de descarga podrá incrementarse con respecto al año 2012, sin embargo no se prevé que dicho incremento sea sustancial.

Las asociaciones de productores mejilloneros que operan en el puerto de Moaña cuentan con un total de 240 bateas (año 2012), como se ha indicado en el apartado 2.9.1. La producción se sitúa en torno a las 18.900 Tn anuales de media. Esta actividad mejillonera es muy importante, lo que supone la necesidad de dotar al puerto de las infraestructuras adecuadas para el desarrollo de esta actividad. Por otra parte, resulta necesario prestar los servicios de mantenimiento de las flotas y artes de pesca y proporcionar a los barcos el avituallamiento y pertrechos necesarios.

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

3.1.2. Actividad comercial de pasaje

De acuerdo con lo indicado en el apartado nº 2.9.2. el puerto cuenta con un muelle destinado al atraque de barcos de pasaje que operan en él. Dado el acentuado carácter turístico del área y la cercana situación de la ciudad industrial de Vigo, es previsible que prosiga este tráfico en similares características.

3.1.3. Navegación deportiva

Como ya se indicó en el apartado 2.9.3. , el puerto de Moaña cuenta con unas instalaciones para la práctica de actividades náutico – recreativas suficientes para la demanda actual del puerto. Estas instalaciones están constituidas por una nave de deportes náuticos cercana al Muelle de Mosqueira, el muelle náutico deportivo y las ocupaciones en tierra existentes, considerándose suficientes.

3.1.4. Actividades complementarias

Las actividades auxiliares necesarias para el correcto desarrollo de las actividades pesqueras, de transporte de pasajeros y deportivas necesitan espacio e instalaciones en la zona portuaria adecuadas, 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, zona de aparcamiento, servicios para las embarcaciones menores, etc.).

Las zonas, descritas posteriormente en el apartado 2.9.4., de las que se dispone actualmente para la realización de dichas actividades son suficientes para el correcto funcionamiento del puerto.

3.2.- ACTUACIONES NECESARIAS PREVISTAS. IDENTIFICACIÓN DE LAS NECESIDADES.

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 realizarse eficazmente y sin interferencias.

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

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

3.3. CLASIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS

En primer lugar, es preciso establecer una adecuada clasificación de usos en la zona de servicio antes de proceder a su asignación concreta a cada una de las áreas del puerto. Se parte para ello de una selección de cinco usos básicos a establecer en la zona terrestre, elaborada teniendo en cuenta lo especificado en el artículo 72 del TRLPEMM y las características de los tráficos descritos:

3.3.1. Uso pesquero - mejillonero

Es el asignado a aquellos espacios en que se desarrolla fundamentalmente la actividad pesquera y marisquera del puerto incluyendo el desembarco de capturas de pesca fresca, marisco y bivalvos 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.

En los espacios destinados a este uso también se podrán incluir aquellos usos complementarios relacionados y vinculados con él entre los definidos en el apartado 3.3.4. posterior.

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 dedicadas a la instalación de los servicios de apoyo correspondientes a estas actividades.

En los espacios destinados a este uso también se podrán incluir aquellos usos complementarios relacionados y vinculados con él entre los definidos en el apartado 3.3.4. posterior.

3.3.3. Uso comercial de pasajeros

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

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

Por lo tanto, en las zonas asignadas se desarrollan las actividades comerciales de servicio al pasaje, tanto las correspondientes al embarque y desembarque de pasajeros como las que se refieren a la carga y descarga de equipajes y vehículos en régimen de pasaje.

Estos usos también comprenderán aquellos complementarios de esta actividad portuaria, como pueden ser la venta de billetes, aseos públicos, almacenamiento, pequeños espacios comerciales y/u hosteleros.

3.3.4. Uso 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. En dicha área también se realizan los usos y actuaciones que procuran una mejor integración entre el Puerto de Moaña y la Villa de Moaña.

3.3.5. Uso actividades complementarias portuarias

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

Por lo tanto, en las áreas a las que se asigna este uso se prevé el desarrollo de cualquiera de las actividades complementarias a las portuarias necesarias para el correcto funcionamiento y desarrollo del puerto, tales como logística, almacenaje y distribución, construcción y reparación naval y sus suministros, efectos navales, transformación y manipulación de los productos del mar, avituallamiento, comercial e industrial, terciario e institucional, ocio y hostelería, aparcamiento, etc.

4 DISTRIBUCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS

A continuación se determina en relación con el contenido del Título V del Libro Primero, Capítulo II y III del 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 la justificación de la necesidad o conveniencia de los usos que se proponen en el expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

4.1 AREA PESQUERA - MEJILLONERA

Extensión del área

El área Pesquera-mejillonera se agrupa mayoritariamente en la zona noroeste del puerto formando cinco delimitaciones unidas entre sí por el área de infraestructuras básicas del puerto.

Se asigna este uso a la explanada del muelle pesquero de Con y la rampa de varada cercana con una superficie terrestre de 1.662 m² y 1.543m² respectivamente.

El área principal dedicada a este uso se encuentra en el centro del ámbito, en la zona de la explanada del Muelle de Mosqueira y las rampas de descarga anexas. La superficie de tierra destinada a esta actividad en esta zona es de 8.561 m².

Se han habilitado para este uso dos zonas más en la varada y rampa situadas al finalizar el muelle deportivo con una superficie de 1.423 m² y 542 m² respectivamente. Y un área en la zona centro del puerto de Moaña que comprende la explanada del muelle paralelo al muelle náutico-deportivo, con una superficie de 1.722m² y en la que se llevarán a cabo labores de atraque y descarga de embarcaciones pesqueras.

La superficie total destinada al área pesquera-mejillonera en el Puerto de Moaña es de 15.453,00 m².

Justificación de su uso

Se asignan las instalaciones descritas a la actividad pesquera por ser la que en la actualidad se desarrollan en ese ámbito. Se pretende como objetivo el consolidar este ámbito a ese uso concreto y poder así reducir las interferencias con otros usos y actividades que no le son propias. Asimismo se favorece la ordenación y se procura la mejora de dichos espacios.

4.2 AREA NÁUTICO-DEPORTIVA

Extensión del área

Esta área se desarrolla en dos ámbitos del puerto en su zona central. Las localizaciones de estas áreas no se modifican en relación a los usos que actualmente se desarrollan en este ámbito. Se pretende como objetivo el consolidar este ámbito a ese uso concreto y poder así reducir las interferencias con otros usos y actividades que no le son propias. Asimismo se favorece la ordenación y se procura la mejora de dichos espacios.

Las zonas destinadas al uso náutico-deportivo son las actualmente destinadas a nave de deportes náuticos cercana al Muelle de Mosqueira, muelle náutico deportivo y las ocupaciones en tierra existentes en la actualidad.

La superficie total destinada al área nautico-deportiva es de 8.074 m².

Justificación de su uso

Se destina para uso náutico-deportivo las zonas anteriormente descritas dado que la ubicación de las áreas en las que actualmente se está desarrollando esta actividad no produce interferencias con el resto de actividades portuarias.

4.3 AREA COMERCIAL PORTUARIA

Extensión del área

El área dedicada a uso comercial portuaria se sitúa en la zona centro del puerto de Moaña y comprende la explanada del muelle paralelo al muelle náutico-deportivo.

Además del uso comercial portuario dentro de la explanada se ubican dos zonas destinadas a usos complementarios de la actividad: la zona del surtidor de combustible y la zona de la terminal de tránsito de viajeros.

En la zona de uso comercial portuario se llevarán a cabo labores de atraque y descarga de embarcaciones de transporte marítimo (en la actualidad existe una línea regular de transporte de viajeros entre Cangas y Vigo, Illas Cies, Ons y San Simón) .

La superficie total destinada al área comercial portuaria es de 515 m².

Justificación de su uso.

En todo el ámbito del puerto se pretende la priorización de actividades relacionadas con la pesca y el marisqueo de manera, que salvo las rampas de uso exclusivo pesquero-marisqueo, todas aquellas áreas susceptibles de ser utilizadas por actividades de pesca o marisqueo son clasificadas como uso pesquero-comercial portuario, posibilitándose en ellas cualquiera de los citados usos optimizando así las instalaciones.

La zona dedicada a uso comercial portuario es una zona que actualmente se utiliza por embarcaciones dedicadas a transporte de viajeros y comercial, por lo que en lo sucesivo seguirá manteniendo sus usos.

4.4 USO INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS DEL PUERTO

Extensión del área

Esta área se desarrolla en toda la longitud del puerto desde el extremo oeste hasta el final del puerto uniendo entre si todas las demás áreas. Comprende el vial principal del puerto y las zonas de jardines y espacios libres vinculadas al casco urbano de Moaña.

La superficie total destinada al área de infraestructuras básicas es de 33.776 m².

Justificación de su uso

Esta área es la que cose, articula y posibilita los distintos usos portuarios. 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 de Moaña.

4.5 AREA PARA ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS PORTUARIAS

Extensión del área

Las áreas de usos complementarios se sitúan en do zonas diferenciadas: junto al dique de abrigo central, en la explanada del dique situado al lado del puerto nautico-deportivo y la zona de aparcamiento del paseo marítimo.

La explanada paralela al puerto deportivo posee una superficie de 3.348 m².

La superficie de la zona de aparcamiento es de 10.030 m².

Así pues, la superficie total destinada al área de actividades complementarias portuarias es de 13.378 m².

Justificación de su uso

Se trata de zonas que en la actualidad poseen usos y servicios portuarios diversos, complementarios a las actividades desarrolladas en el puerto y que por su ubicación se consideran ideales para el establecimiento de actividades que complementen los servicios que se prestan a los usuarios del puerto.

5 DEFINICION DE ZONAS DE PROTECCION

En este apartado se lleva a cabo el estudio de zonas de protección, tanto patrimonial como del medio ambiente, que puedan afectar al Puerto de Moaña. Tal y como podemos comprobar en el análisis detallado posterior, el Puerto de Moaña no se encuentra incluido en ninguna de ellas, aunque sí en una zona próxima a varios espacios protegidos de importancia.

A continuación se describen los parámetros analizados para dicho estudio:

5.1 PARQUES NACIONALES

La Ley 5/2007, de 3 de abril, de la Red de Parques Nacionales tiene por objeto la protección y gestión de una selección de las mejores muestras del Patrimonio Natural Español. Esta conformada por los Parques Nacionales que la integran, el marco normativo, los medios materiales y humanos, las instituciones y el sistema de relaciones necesario para su funcionamiento. Su finalidad es asegurar la conservación de los Parques Nacionales, y posibilitar su uso público y la mejora del conocimiento científico de sus valores naturales y culturales, así como fomentar una conciencia social conservacionista, el intercambio de conocimientos y experiencias en materia de desarrollo sostenible, la formación y cualificación de los profesionales que trabajan en ella y su incorporación y participación en redes y programas internacionales.

Se entiende por parque natural los espacios naturales de alto valor ecológico y cultural, poco transformados por la explotación o actividad humana que, en razón de la belleza de sus paisajes, la representatividad de sus ecosistemas o la singularidad de su flora, de su fauna, de su geología o de sus formaciones geomorfológicas, poseen unos valores ecológicos, estéticos, culturales, educativos y científicos destacados cuya conservación merece una atención preferente y se declara de interés general del Estado.

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Rural e do Mar a través del Sistema de Información Territorial da Biodiversidade, se concluye que el Puerto de Moaña, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de los espacios delimitados dentro de la red de Parques Nacionales aunque se encuentra próximo del Parque Natural Marítimo-Terrestre de las Islas Atlánticas de Galicia que comprende los archipiélagos de Cíes, Ons, Sálvora y Cortegada.

A Continuación se presenta una imagen representativa de la ubicación de las distintas zonas incluidas en el Parque Natural Marítimo-Terrestre de las Islas Atlánticas de Galicia junto con la posición geográfica del Puerto de Moaña.



Imagen nº5: Localización Parques Nacionales ubicados en la zona de influencia del puerto de Moaña

(Fuente: Sistema de Información Territorial da Biodiversidade / Xunta de Galicia)

● Situación puerto de Moaña

5.2 ZONAS DE PROTECCIÓN DE LOS ESPACIOS NATURALES

La Ley 41/1997, (de 5 de noviembre, por la que se modifica la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres) determina que los espacios naturales protegidos han de ser clasificados en alguna de las siguientes categorías: Parques, Reservas Naturales, Monumentos Naturales y Paisajes Protegidos:

- a) Parques: son áreas naturales, poco transformados por la explotación u ocupación humana que, en razón a la belleza de sus paisajes, la representatividad de sus ecosistemas o la singularidad de su flora, de su fauna o de sus formaciones geomorfológicas, poseen unos valores ecológicos, estéticos, educativos y científicos cuya conservación merece una atención preferente.
- b) Reservas Naturales: son espacios naturales creados con la finalidad de proteger ecosistemas, comunidades o elementos biológicos que por su rareza, importancia o singularidad merecen una valoración especial.
- c) Monumentos Naturales: espacios constituidos básicamente por formaciones de notoria singularidad, rareza o belleza, que merecen una especial protección.
- d) Paisajes Protegidos: aquellos lugares concretos del medio natural que, por sus valores estéticos y culturales, sean merecedores de una protección especial.

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Rural e do Mar a través del Sistema de Información Territorial da Biodiversidade, se concluye que el Puerto de Moaña, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ninguna zona de protección de espacios naturales.

A Continuación se presenta una imagen representativa de la ubicación de las distintas zonas catalogadas como Espacios Naturales protegidos junto con la posición geográfica del Puerto de Moaña.

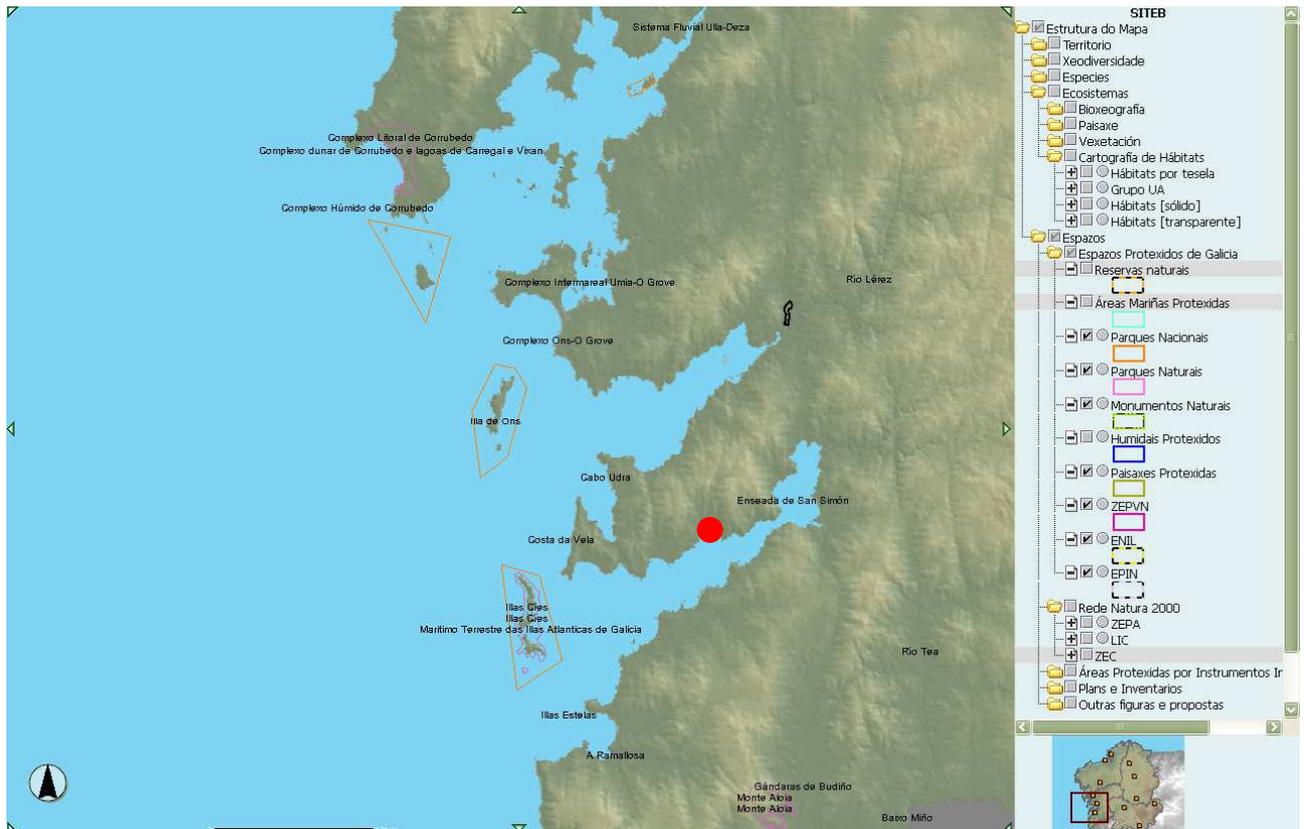


Imagen nº6: Zonas de Protección ubicadas en la zona de influencia del puerto de Moaña

(Fuente: Sistema de Información Territorial da Biodiversidade / Xunta de Galicia)

● Situación puerto de Moaña

5.3 ZONAS RAMSAR. HUMEDALES PROTEGIDOS

Según 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, 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 (D.O.G. nº 108, de 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 – O Grove, A

Lanzada, Punta Carreirón y lago Bodeira; Ria de Ortigueira y Ladrido; complejo de playas, dunas y lagunas de Corrubedo; Laguna y arenal de Valdoviño y Ría de Ribadeo.

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Rural e do Mar a través del Sistema de Información Territorial da Biodiversidade, se concluye que el Puerto de Moaña, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no esta dentro de las zonas Ramsar aunque se encuentra próximo al Complejo intermareal Umia- O Grove, A Lanzada, Punta Carreirón y laguna de Bodeira así como al Complejo de playas, laguna y duna de Corrubedo.

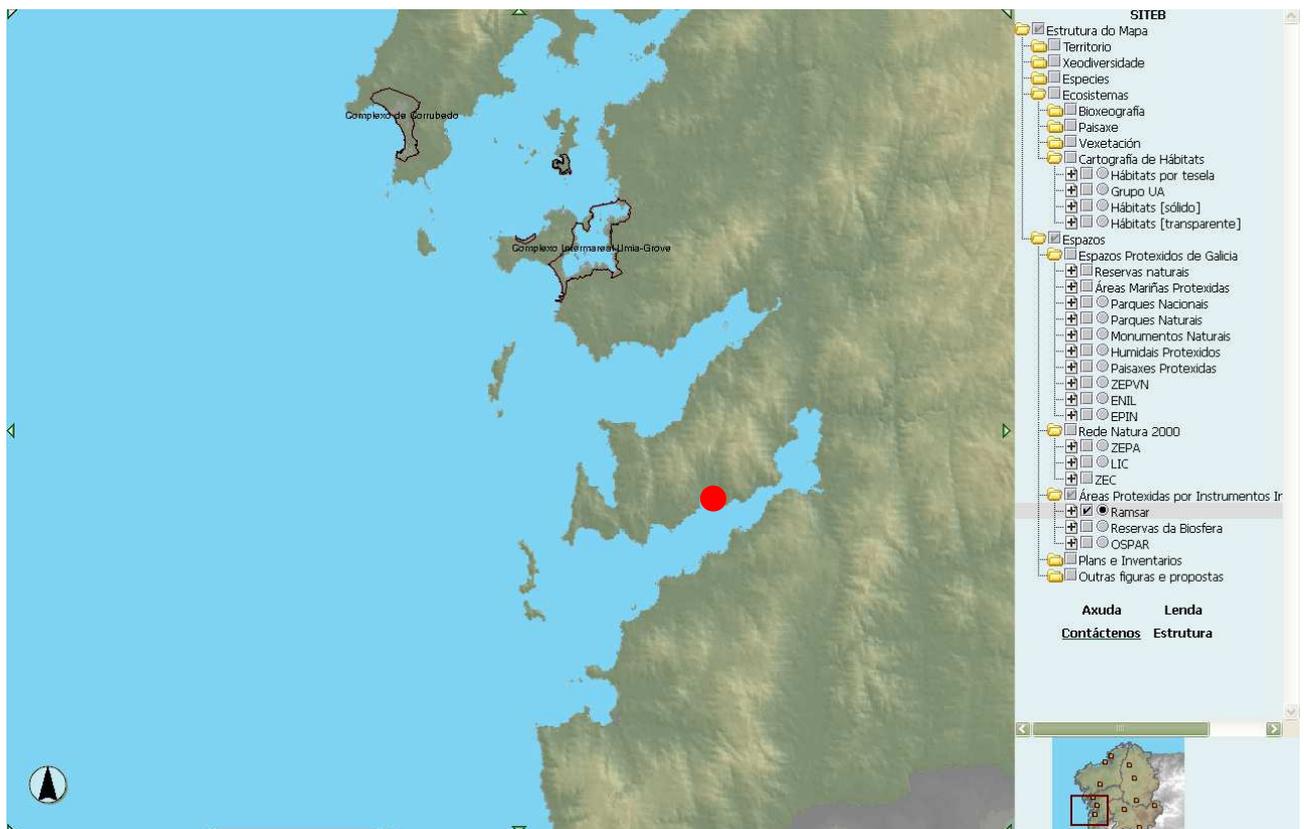


Imagen nº7: Zonas Ramsar en la zona de influencia del puerto de Moaña

(Fuente: Sistema de Información Territorial da Biodiversidade / Xunta de Galicia)

● Situación puerto de Moaña

5.4 RED NATURA 2000

Red Natura 2000 es la red de espacios naturales protegidos a escala de la Unión Europea creada en virtud de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (Directiva hábitats), con objeto de salvaguardar los espacios naturales más importantes de Europa. Se compone de zonas especiales de conservación (ZEC) declaradas por los Estados miembros con arreglo a la Directiva sobre hábitats y, además, de las zonas especiales de protección para las aves (ZEPa) que se designan de acuerdo con la Directiva aves (Directiva 79/409/CEE del Consejo, de 2 de abril de 1979, relativa a la conservación de las aves silvestres).

Zonas de especial protección para 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 lugares ZEPA fueron declarados como zonas de especial protección de los valores naturales por el Decreto 72/2004, de 2 de abril.

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Rural e do Mar a través del Sistema de Información Territorial da Biodiversidade, se concluye que el Puerto de Moaña, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ninguna zona de especial protección para las aves aunque se encuentra próximo al Complejo intermareal Umia- O Grove, A Lanzada, Punta Carreirón y laguna de Bodeira así como al Complejo de playas, laguna y duna de Corrubedo.

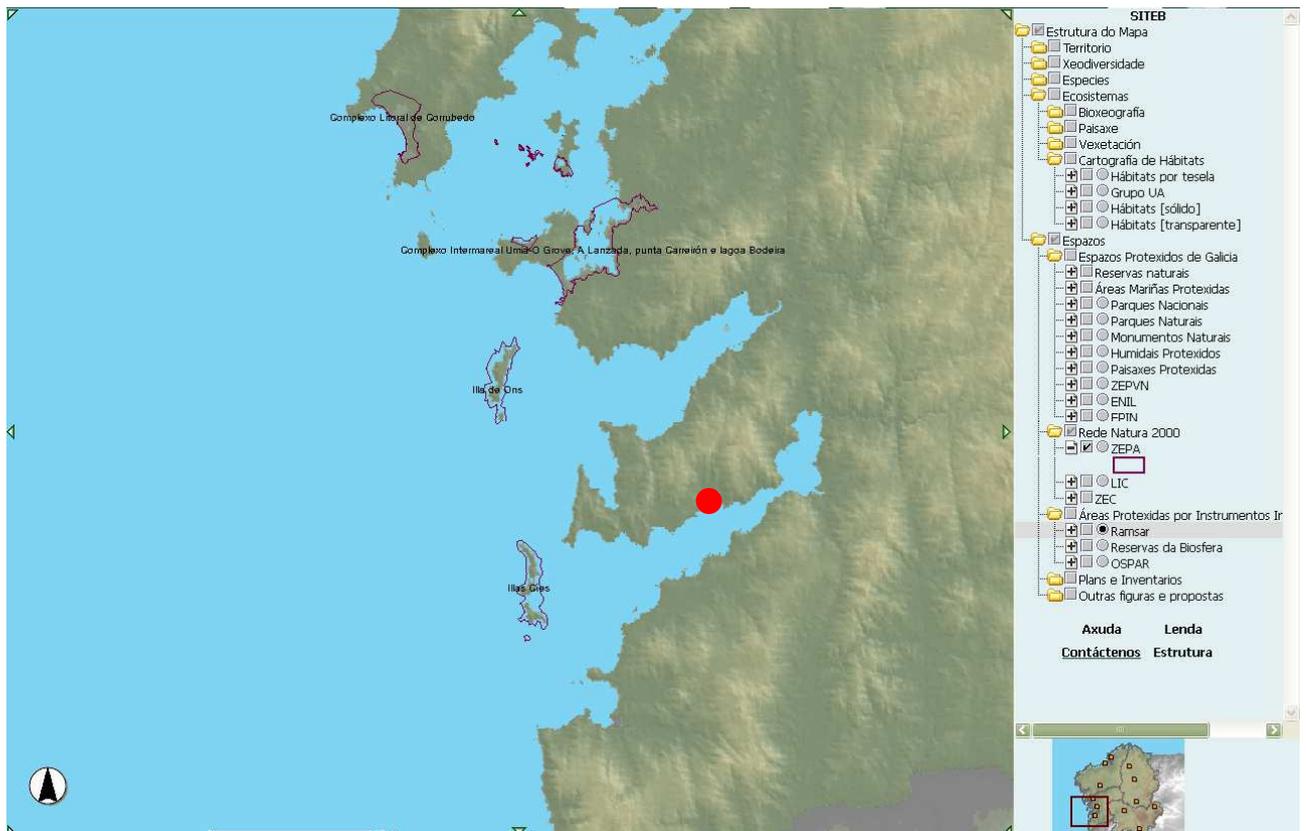


Imagen nº8: Zonas ZEPA en la zona de influencia del puerto de Moaña

(Fuente: Sistema de Información Territorial da Biodiversidade / Xunta de Galicia)

● Situación puerto de Moaña

Lugar de Importancia Comunitaria (L.I.C)

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, 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 de la región biogeográfica atlántica

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Rural e do Mar a través del Sistema de Información Territorial da Biodiversidade, se concluye que el Puerto de Moaña, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios no se encuentra dentro de ningún lugar de importancia comunitaria (L.I.C.) aunque si que está situado en las inmediaciones de un lugar de importancia comunitaria (L.I.C.): Ensenada de San Simón, aunque no dentro de él.

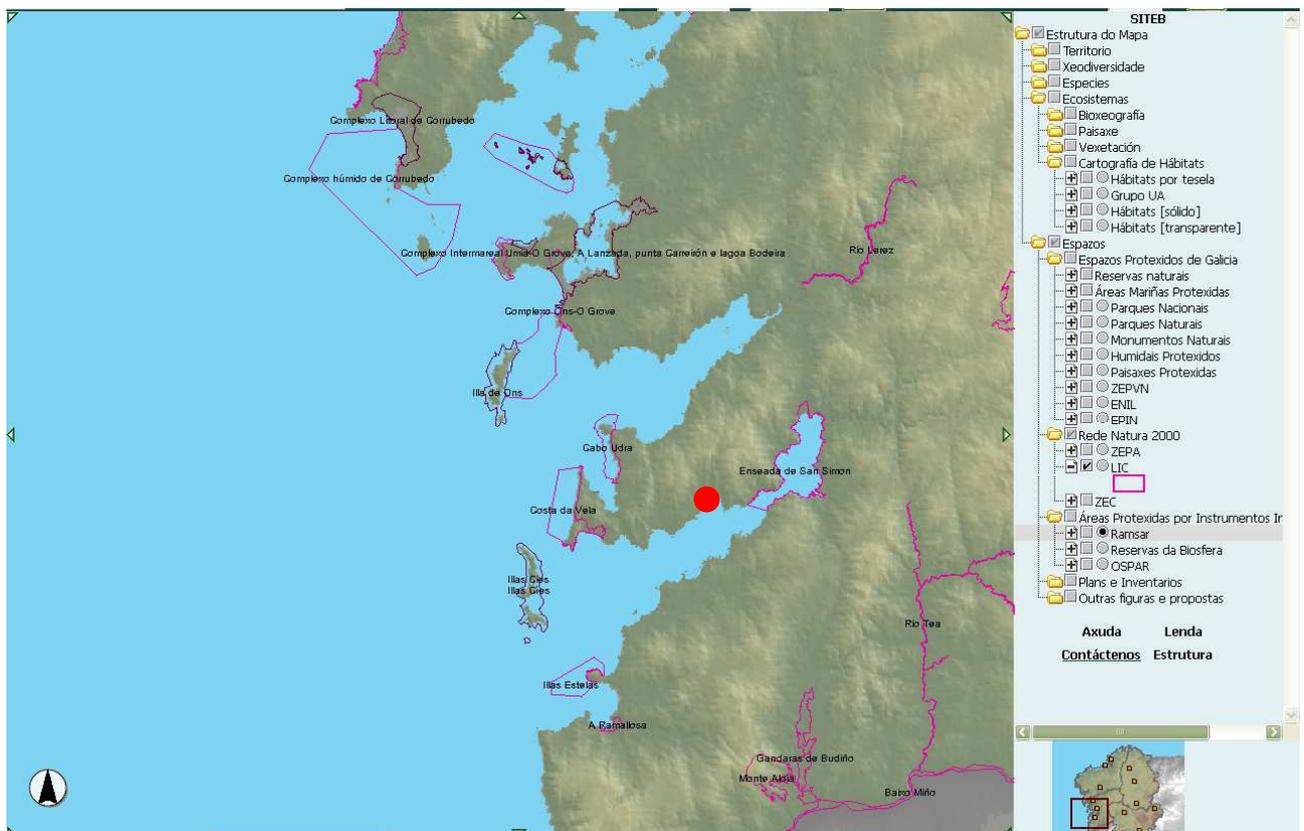


Imagen nº9: Zonas L.I.C. en la zona de influencia del puerto de Moaña

(Fuente: Sistema de Información Territorial da Biodiversidade / Xunta de Galicia)

● Situación puerto de Moaña

5.5 RESERVA DE LA BIOSFERA

Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad

Esta red mundial, que se inició en el año 1976, se rige por el Marco Estatutario, aprobado por la Conferencia General de la UNESCO celebrada en Sevilla en 1995, en la que participaron cuatrocientos expertos de ciento veinte países y quince ONGs, y en la que se aprobó, la denominada Estrategia de Sevilla, en la que figuran las medidas recomendadas para el desarrollo futuro de las Reservas de Biosfera en el siglo XXI.

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Rural e do Mar a través del Sistema de Información Territorial da Biodiversidade, se concluye que en el Puerto de Moaña, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no existe ningún espacio delimitado como reserva de la biosfera.

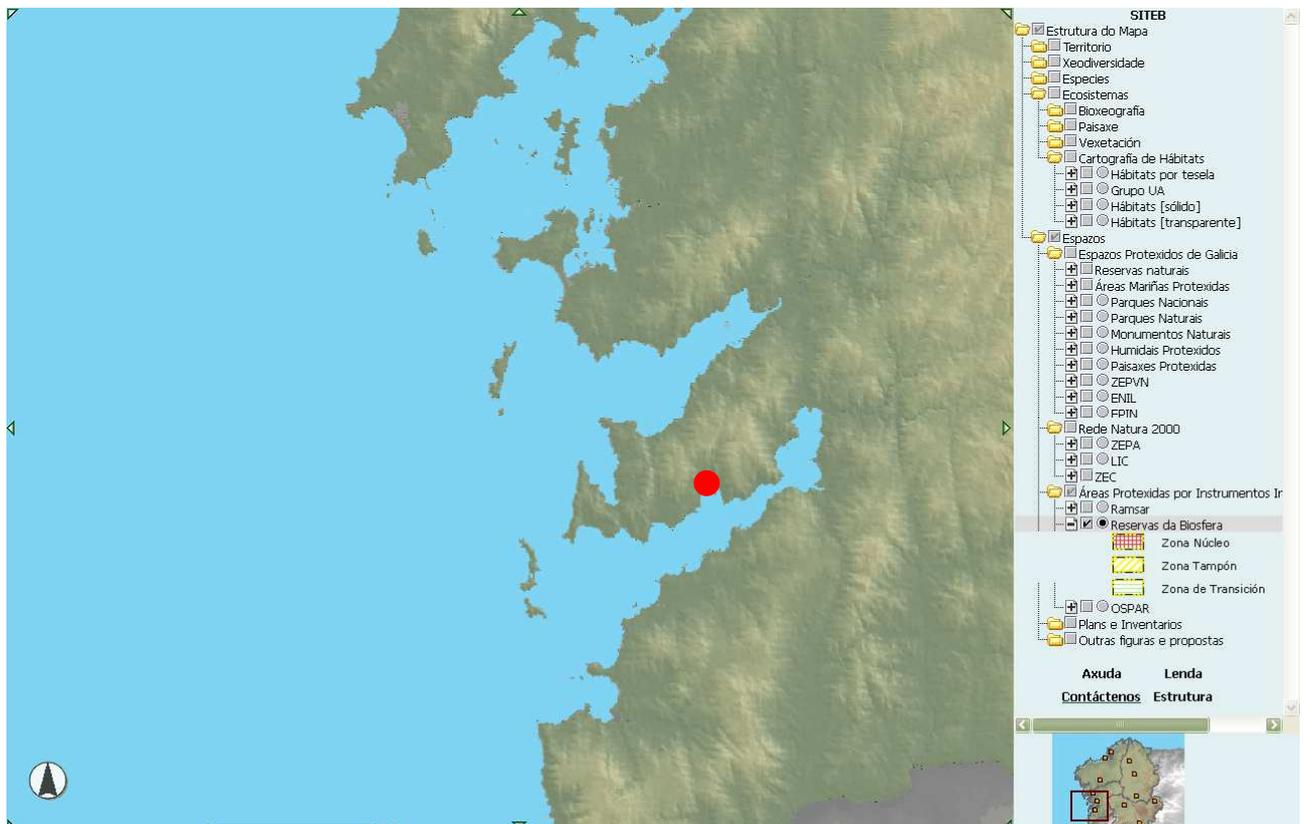


Imagen nº10: Zonas Reservas de la Biosfera sitas en la zona de influencia del puerto de Moaña

(Fuente: Sistema de Información Territorial da Biodiversidade / Xunta de Galicia)

● Situación puerto de Moaña

5.6 ZONAS DE ESPECIAL PROTECCIÓN DE LOS VALORES NATURALES. (ZEPVN)

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 (D.O.G. nº 95, de 19 de mayo) dispone la publicación, en el Diario Oficial de Galicia, de 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 (D.O.G. nº69, do 12 de abril).

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Rural e do Mar a través del Sistema de Información Territorial da Biodiversidade, se concluye que el Puerto de Moaña, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ninguna zona delimitada como ZEPVN.

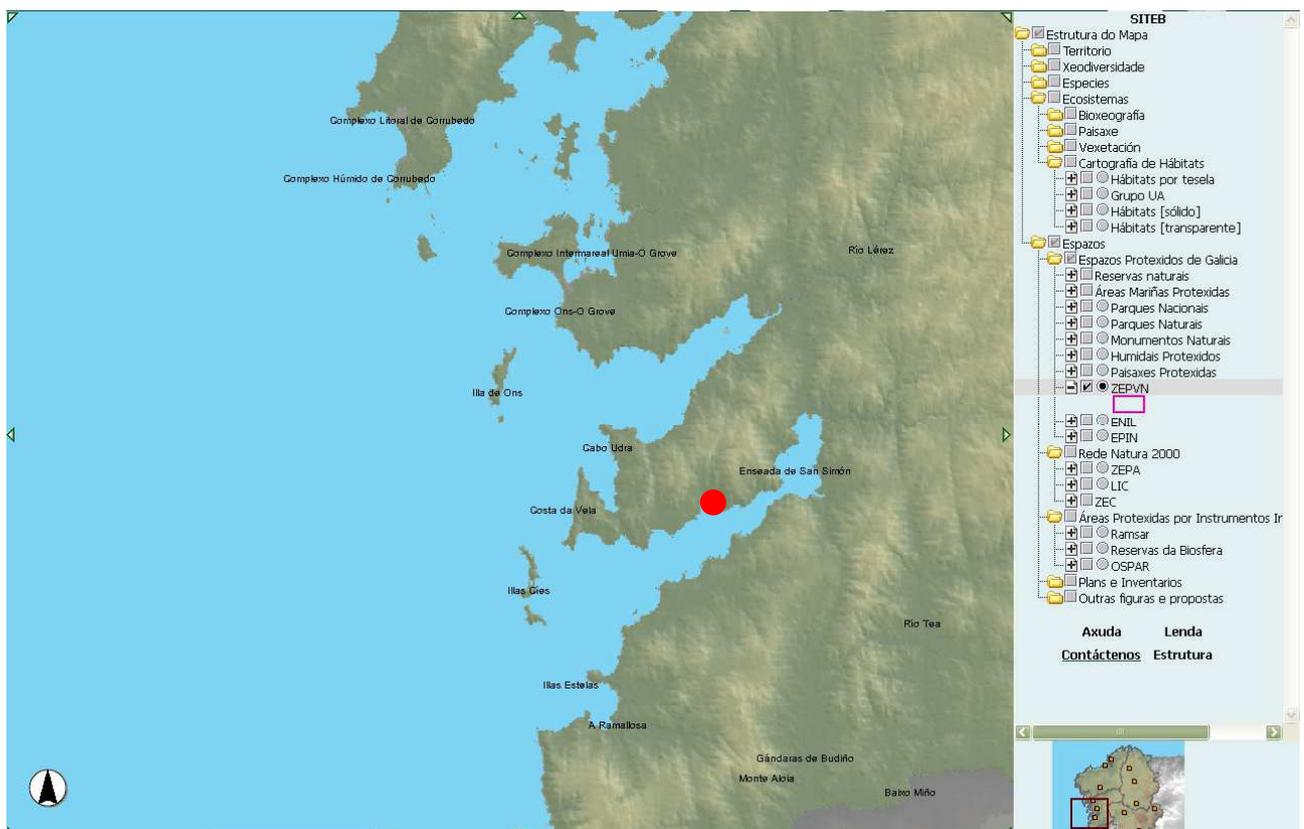


Imagen nº11: Zonas ZEPVN sitas en la zona de influencia del puerto de Moaña

(Fuente: Sistema de Información Territorial da Biodiversidade / Xunta de Galicia)

● Situación puerto de Moaña

5.7 ESPACIOS NATURALES DE INTERÉS LOCAL (ENIL) Y ESPACIOS PRIVADOS DE INTERÉS NACIONAL (EPIN)

La Ley 9/2001, de 21 de agosto, de conservación de la naturaleza, y desarrollo y ejecución de la misma a través del Decreto 124/2005, de 6 de mayo, por el que se regula la figura de espacio natural de interés local y la figura del espacio privado de interés natural, regulan estas zonas.

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Rural e do Mar a través del Sistema de Información Territorial da Biodiversidade, se concluye que el Puerto de Moaña, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ninguna zonas ENIL ni EPIN.

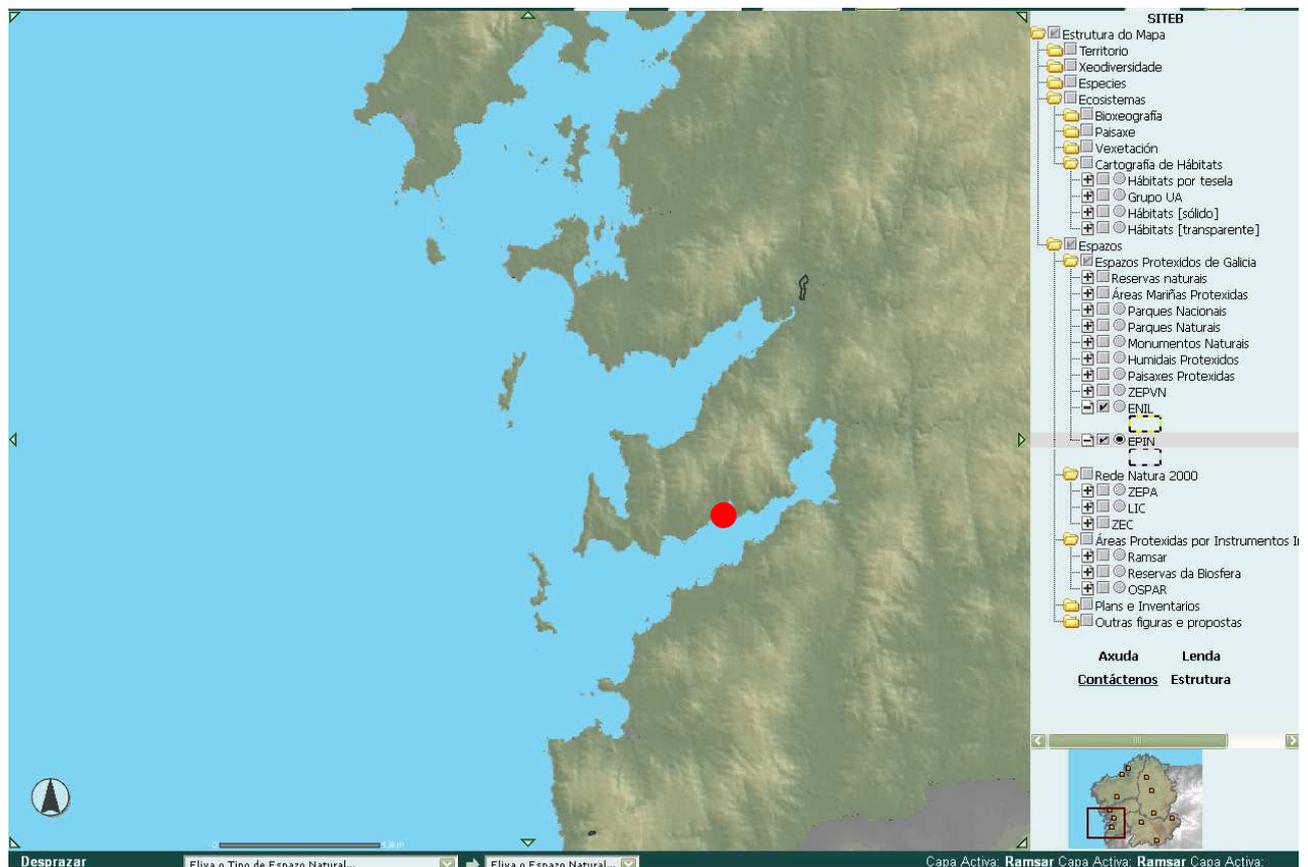


Imagen nº12: Zonas ENIL y EPIN sitas en la zona de influencia del puerto de Moaña

(Fuente: Sistema de Información Territorial da Biodiversidade / Xunta de Galicia)

● Situación puerto de Moaña

5.8 PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL

El planeamiento vigente en el Ayuntamiento de Moaña son las Normas Subsidiarias de Planeamiento aprobadas definitivamente el 5 de febrero de 1996. Según el citado instrumento el ámbito objeto del presente documento está clasificado como zona dotacional de servicios portuarios.

Actualmente está en proceso la tramitación el Plan General de Moaña, el cual ha sido aprobado inicialmente en fecha 13 de Julio de 2011 (DOGA 1 de Agosto de 2011), y aprobado definitivamente de forma parcial por resolución de la Secretaria Xeral de Urbanismo de la Consellería de Medio Ambiente el 12 de julio de 2012.

Para su aprobación definitiva final tan solo está pendiente la redacción del documento refundido para aprobación definitiva y su publicación.

El Plan General, pendiente de aprobación definitiva, clasifica el Puerto de Moaña como Sistema Portuario indicando que las regulaciones de carácter urbanístico, edificación y análogas se establecerán mediante los oportunos planes de utilización de los espacios portuarios, y planes especiales de ordenación portuaria, de conformidad con lo establecido en la legislación vigente específica en la materia.

5.9 PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL

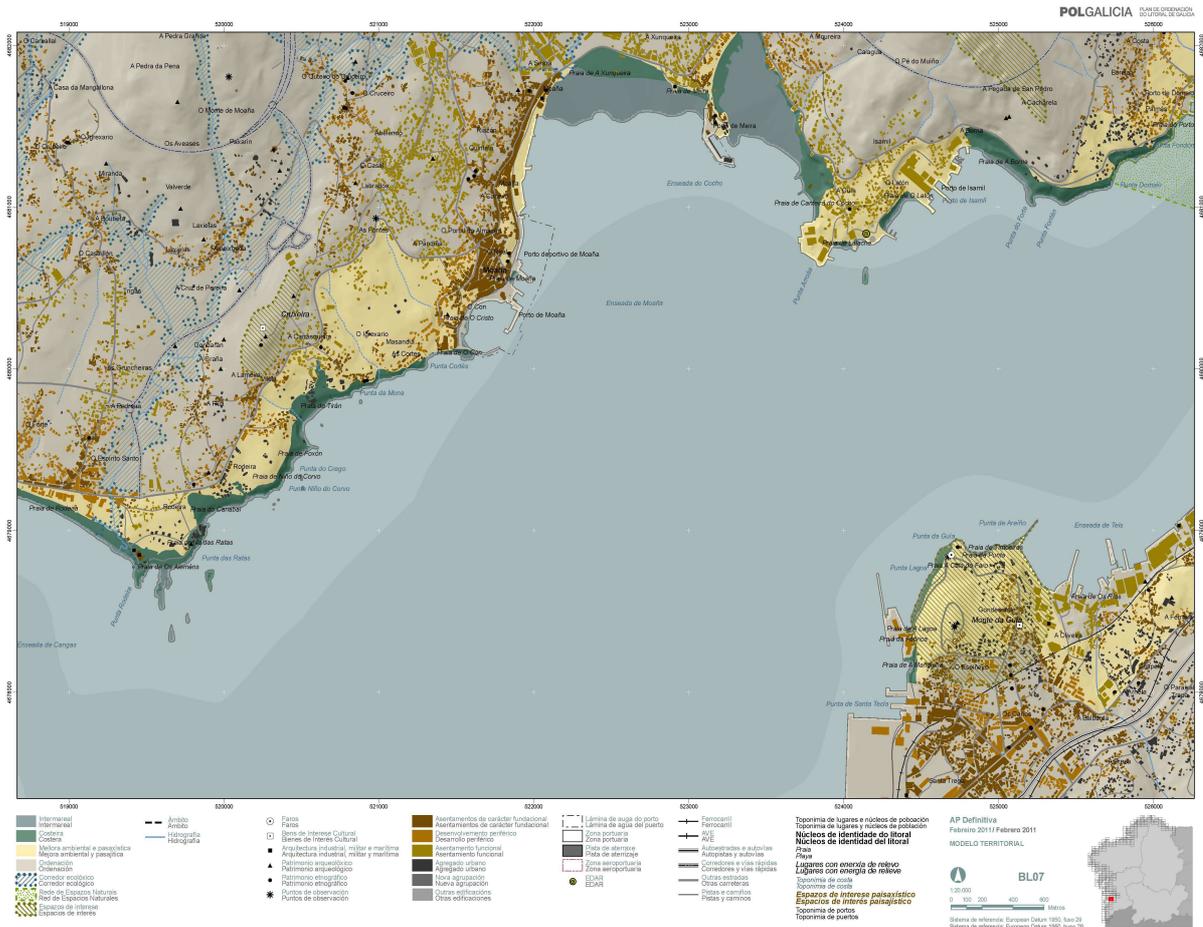


Imagen nº13: Plano Modelo Territorial zona de influencia del puerto de Moaña
(Fuente: Plan de Ordenación do Litoral de Galicia / Xunta de Galicia)

Por otro lado el Plan de Ordenación do Litoral incluye una porción de aproximadamente 10.030 m² actualmente con un uso de aparcamiento dentro del área de mejora Ambiental y paisajística. Según el artículo 64 del Plan de Ordenación do Litoral en el área catalogada como de mejora ambiental y paisajística “se permitirán crecimientos urbanísticos que de forma motivada y racional se planteen para completar trama urbana existente desde asentamientos de carácter fundacional, periférico funcional o agregado urbano,....”

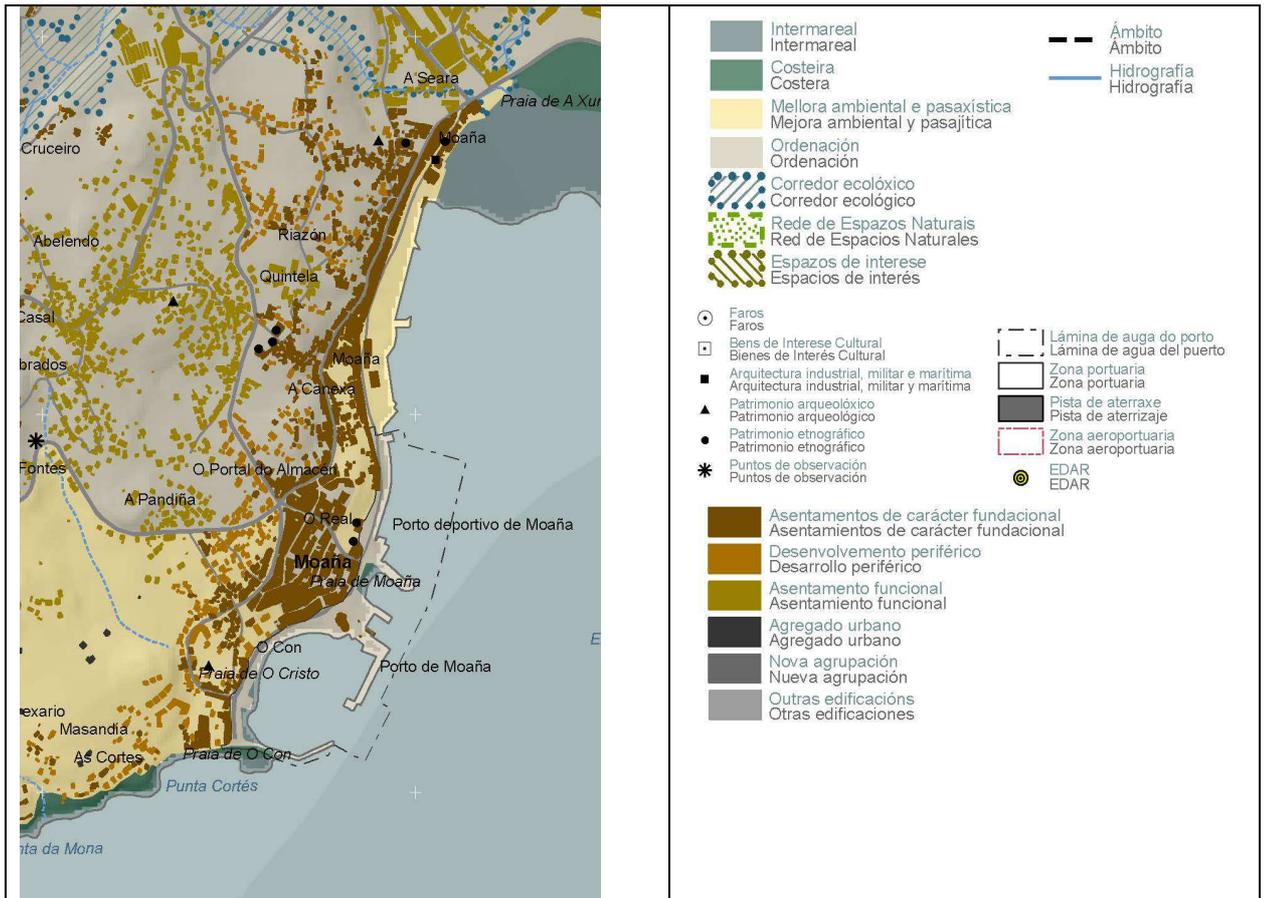


Imagen nº15: Plano Modelo Territorial zona del puerto de Moaña detallado
(Fuente: Plan de Ordenación do Litoral de Galicia / Xunta de Galicia)

6 PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO PORTUARIA

La delimitación de la zona de servicio propuesta en al presente Delimitación de Espacios y Usos Portuarios comprende el conjunto de áreas a las que se ha asignado alguno de los usos básicos definidos en el presenta documento. Esta delimitación se justifica con los argumentos expuestos para la asignación de dichos usos.

6.1 ZONA DE SERVICIO TERRESTRE.

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

Se incluye dentro de la zona de servicio aquellos espacios terrestres recogidos en el Acta de Transferencia de 1982 y en la transferencia posterior de incluida en el Real decreto 3214/1982 y el deslinde del dominio público marítimo terrestre aprobado por la O.M. de 14/03/1967.

La delimitación de la zona de servicio terrestre puede apreciarse en el plano nº3 del presente documento.

Dentro de la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de Moaña se incluyen unos terrenos, objeto de autorización administrativa otorgada al Concello de Moaña, con destino al relleno y ocupación de una parcela del puerto de Moaña para uso de aparcamiento de vehículos. Estos terrenos fueron revertidos a Portos de Galicia en fecha junio de 2011. Se incluye en el anexo nº 3 acta de formalización de la reversión a la administración de los terrenos objeto de la autorización administrativa otorgada al Concello de Moaña con destino al relleno y ocupación de una parcela en el Puerto de Moaña para uso de aparcamiento de vehículos.

6.2 ZONA DE SERVICIO DE AGUAS DEL PUERTO.

El artículo 69.2 del TRLPMM establece que la zona de las aguas portuarias incluidas en la zona de servicio como zona I abarca los espacios incluidos dentro de los diques de abrigo y las zonas necesarias para las maniobras de atraque y reviro donde no existan estos.

En los casos del puerto Moaña se han seguido ese criterio con los resguardos necesarios. Por tanto, se ha dejado una separación al dique de abrigo de 40 metros, que será de 70 metros en el morro del dique y 50 metros en el muelle central. En la zona de los pantalanes de uso náutico deportivo la separación varía desde los 50 a los 30 metros.

En el resto de las explanadas, el límite marítimo de la zona de servicio se adapta más a la línea de ribera con el objeto de ocupar solo el dominio público marítimo terrestre necesario que sea compatible con la correcta explotación portuaria. El límite exterior de la zona portuaria puede apreciarse en el plano número 3 del presente documento.

7 EFECTOS DEL DOCUMENTO DE DELIMITACION DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS Y SUS MODIFICACIONES

7.1 ALCANCE Y EFECTOS

1º.- 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, puede considerarse que la asignación de estos tiene un carácter puramente instrumental de la delimitación, a fin de llegar de una forma razonada a la delimitación de la Zona de Servicio.

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

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.

3º.- La realización por Portos de Galicia de usos diferentes a los establecidos por la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en las diversas áreas de la zona de servicios, que supongan alteración de los usos básicos asignados por aquel, exigirán su modificación.

Una alteración significativa o sustancial es 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.

La modificación de la Delimitación de los espacios y usos portuarios que no tenga carácter sustancial será aprobada por Portos de Galicia, con el informe previo de las Administraciones urbanísticas y del sometimiento del documento a información pública durante un plazo de 15 días.

4º.- La disposición de los pantalanés flotantes reflejada en los planos del presente documento podrá variar en función de la demanda de uso.

5º.- La disposición de las infraestructuras básicas portuarias podrá variar en función de la demanda de uso, así como la superficie destinada a dichas instalaciones.

6º.- 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

1ª.- Las determinaciones de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios tendrá vigencia hasta que sea modificada o anulada.

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 de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios se ajustarán a las mismas reglas y procedimiento previsto para la aprobación de la delimitación.

3ª.- Se consideran modificaciones puntuales de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios 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 de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, 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 de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios como un Anexo.

4ª.- El desarrollo de los proyectos de Obras Portuarias contempladas básicamente en esta Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, 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.

7.3 DISPOSICION 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.

Mientras no entre en vigor el correspondiente Plan especial del puerto se aplicarán con carácter transitorio las siguientes disposiciones:

1. Gestión y tutela de las zonas de servicio (Sistema General Portuario): En las zonas de servicio portuario del puerto de Moaña serán de aplicación las disposiciones contenidas en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en particular lo establecido en el artículo 18 de la referida ley (actualmente recogido en el artículo 56 del Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante). Cualquier actuación de carácter urbano en el suelo urbano portuario deberá contar con la previa concesión o autorización, según sea el caso, de los Organismos Portuarios competentes.

2. Usos permitidos y prohibidos: Los indicados en la legislación vigente en materia de puertos.

3. Altura: La altura máxima de las edificaciones (de coronación) será de 12 metros, exceptuándose de esta limitación aquellas instalaciones singulares destinadas al servicio del puerto, tales como depósitos, silos, torres de alumbrado y balizamiento, etcétera.

4. Normas estéticas: Las edificaciones deberán integrarse estéticamente en el conjunto del puerto, sin provocar rupturas con el entorno, por diseño, color, remates, etcétera, debiéndose cumplir con la normativa dictada por la Dirección Xeral de Patrimonio de la Xunta de Galicia en la zona donde sea de aplicación.

A Coruña, Diciembre de 2012

Por ICEACSA Consultores



Fdo: Roberto Núñez de Arenas

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos nº 16760

Por PORTOS DE GALICIA
Jefe del Departamento de
Planificación Portuaria

Por PORTOS DE GALICIA
Jefa de Área de Explotación y
Planificación Portuaria

D. Andrés Cervantes Refojos

Dña. Ana Isabel Calzadilla Bouzón