



MEMORIA

ÍNDICE

1 ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA.....	4
1.1 ANTECEDENTES.....	4
1.2 METODOLOGÍA.....	4
2 SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO.....	6
2.1 INSTALACIONES PORTUARIAS EXISTENTES.....	6
2.1.1 Puerto de O Grove.....	6
2.1.2 Instalaciones de A Toxa.....	7
2.2 FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO.....	8
2.2.1 Pesca–acuicultura.....	8
2.2.2 Pasajeros.....	13
2.2.3 Navegación recreativa.....	14
2.2.4 Actividades complementarias.....	15
2.3 SERVICIOS DEL PUERTO.....	15
2.4 ACCESIBILIDAD Y COMUNICACIONES.....	15
3 EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y CLASIFICACIÓN DE LOS USOS NECESARIOS ...	18
3.1 ACTIVIDADES PORTUARIAS PREVISTAS. IDENTIFICACIÓN DE NECESIDADES.....	18
3.1.1 Actividad pesquera y acuicultura.....	18
3.1.2 Actividad comercial de pasaje.....	18
3.1.3 Navegación deportiva.....	18
3.1.4 Actividades complementarias.....	18
3.2 ACTUACIONES NECESARIAS PARA ESTAS ACTIVIDADES.....	19
3.3 CLASIFICACIÓN DE USOS PREVISTOS.....	19
3.3.1 Uso pesquero–mejillonero.....	20
3.3.2 Uso náutico–deportivo.....	20
3.3.3 Uso mixto pesquero–mejillonero–náutico–deportivo.....	20
3.3.4 Uso comercial de pasaje.....	20
3.3.5 Uso para infraestructuras básicas del puerto.....	21
3.3.6 Uso para actividades portuarias complementarias.....	21
4 DISTRIBUCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS.....	22
4.1 ÁREA PESQUERA–MEJILLONERA.....	22
4.1.1 Extensión del área.....	22
4.1.2 Justificación de su uso.....	22
4.2 ÁREA NÁUTICO–DEPORTIVA.....	22
4.2.1 Extensión del área.....	22
4.2.2 Justificación de su uso.....	22
4.3 ÁREA MIXTA PESQUERA–MEJILLONERA–NÁUTICA–DEPORTIVA.....	23
4.3.1 Extensión del área.....	23
4.3.2 Justificación de su uso.....	23
4.4 ÁREA COMERCIAL DE PASAJE.....	23
4.4.1 Extensión del área.....	23
4.4.2 Justificación de su uso.....	23
4.5 ÁREA PARA INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS DEL PUERTO.....	23
4.5.1 Extensión del área.....	23
4.5.2 Justificación de su uso.....	24
4.6 ÁREA PARA ACTIVIDADES PORTUARIAS COMPLEMENTARIAS.....	24



4.6.1	<i>Extensión del área</i>	24
4.6.2	<i>Justificación de su uso</i>	24
5	DEFINICIÓN DE ZONAS DE PROTECCIÓN	25
5.1	RED NATURA 2000	25
5.1.1	<i>Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA)</i>	26
5.1.2	<i>Lugar de Importancia Comunitaria (LIC)</i>	27
5.2	ZONAS RAMSAR.....	27
5.3	ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN DE LOS VALORES NATURALES	29
5.4	FIGURAS DE PROTECCIÓN DE PATRIMONIO.....	29
5.5	FIGURAS CONTEMPLADAS EN EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL	29
5.6	FIGURAS CONTEMPLADAS EN EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL	29
5.7	FIGURAS CONTEMPLADAS EN LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO	30
6	PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO	31
6.1	ZONA DE SERVICIO TERRESTRE.....	31
6.2	ZONA DE SERVICIO DE AGUAS DEL PUERTO	31
7	EFFECTOS DEL DOCUMENTO DE DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS Y SUS MODIFICACIONES	32
7.1	ALCANCE Y EFECTOS	32
7.2	VIGENCIA Y MODIFICACIONES.....	33
7.3	DISPOSICIÓN TRANSITORIA.....	33

1 ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA

1.1 ANTECEDENTES

El objeto del presente documento es establecer la propuesta de delimitación y de ordenación de usos del área portuaria de O Grove y de sus instalaciones de A Toxa, de acuerdo con lo establecido por la legislación aplicable y teniendo en cuenta las nuevas infraestructuras ejecutadas así como nuevos usos requeridos en la instalación desde la redacción del anterior Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de O Grove, en noviembre de 1999, que no llegó a ser tramitado por el ente público Portos de Galicia.

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

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

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

El municipio de O Grove cuenta con 11.241 habitantes, según datos del Instituto Nacional de Estadística del año 2011, y está situado en la península localizada en la entrada de la ría de Arousa, limitando al suroeste con Sanxenxo. El término municipal, en el que se encuentran las instalaciones portuarias, cuenta con una extensión total de 21,00 km² distribuidos en las parroquias de San Martiño y San Vicente, y A Illa da Toxa.

El resultado de este trabajo se formaliza en el presente documento como propuesta de Delimitación de los espacios y usos portuarios del puerto de O Grove y de las instalaciones de A Toxa y se redacta según lo previsto en el artículo 69 del Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (*Boletín Oficial del Estado* núm. 253 de 20/10/2011).

1.2 METODOLOGÍA

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

1. Situación actual del puerto de O Grove y de las instalaciones de A Toxa.
2. Evolución de las actividades portuarias y clasificación de usos necesarios.

3. Delimitación y asignación de las áreas. Justificación de su utilización.
4. Definición de las zonas de protección.
5. Propuesta de delimitación de la zona de servicio.
6. Efectos de la delimitación y sus modificaciones.

En el primer apartado, como su nombre indica, 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 en las instalaciones y, en consecuencia, se definen los usos adecuados a esa previsión. En el tercer apartado se realiza la asignación de las distintas superficies a los diferentes usos previstos. 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. Para ello, se ha partido de una selección de seis usos básicos, elaborada teniendo en cuenta lo especificado en los artículos 69 y 72 del TRLPEMM y las características de los tráficos descritas en el apartado 1. En el apartado 4 se incluye el análisis de la existencia o no de zonas de protección, tanto del patrimonio como del medio ambiente (Red Natura, Convenio Ramsar, etc.). A continuación, en el apartado siguiente, se propone la delimitación de la zona de servicio que deriva del análisis antes realizado y las ampliaciones previstas, en caso de que las hubiese. Finalmente, en el último apartado se establece el alcance, efectos, condiciones de vigencia y procedimiento de realización de modificaciones de la delimitación, así como una disposición transitoria de contenido urbanístico para las construcciones realizadas por terceros.

Cada uno de estos apartados será desarrollado a continuación y, de su conjunto, unido a esta introducción y a los planos que se adjuntan como anexos al final del documento, resulta el documento de la Delimitación de los espacios y usos portuarios del puerto de O Grove y de las instalaciones de A Toxa.

2 SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO

El puerto de O Grove se encuentra situado en la provincia de Pontevedra, en la península localizada en la entrada de la ría de Arousa, con unas coordenadas de 42° 29,913' N - 08° 51,712' W. Por otro lado, la instalación portuaria de A Toxa se sitúa en la isla del mismo nombre, al este de la península, en las coordenadas geográficas de latitud 42° 29,608' N y longitud 08° 50,457' W

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

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

2.1 INSTALACIONES PORTUARIAS EXISTENTES

2.1.1 Puerto de O Grove

El puerto de O Grove fue transferido a la Comunidad Autónoma de Galicia mediante el Real Decreto 3214/1982, de 24 de julio, sobre 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 Lordelo a Punta Besuga, con un resguardo de 50 m desde los espaldones y 100 m desde el morro del dique-muelle. El acta de entrega del puerto y el plano que la acompañaba se incluyen en el anexo 3.

En la actualidad, el puerto de O Grove se sitúa entre los mismos límites, pero cuenta con una superficie terrestre de 89.940 m². En cuanto a las superficies de agua, el puerto posee una lámina de agua de 140.652 m², con una superficie de agua abrigada de 79.850 m².

El puerto cuenta con una longitud total de diques de 743 m repartidos en 336 m de dique principal, 251 m de contradique y 156 m de dique flotante. Dispone también de una longitud de atraque en muelle de 570 m, con calados inferiores a los 4 m.

Sus instalaciones comienzan, si se recorre desde el norte, con una superficie en la que se encuentra una explanada de varada y de reparación de embarcaciones, de 37 m de anchura y 82 m de longitud, y un pequeño aparcamiento para vehículos. Contiguo a aquella, existe un vial que discurre a lo largo de toda la zona de servicio portuaria, comunicando las instalaciones de norte a sur.

A continuación encontramos la explanada principal del puerto, con una superficie aproximada de 11.700 m². Sobre ella se sitúan el edificio para local social de la 3ª edad, un pretratamiento de depuración para las aguas residuales, el mercado municipal, la lonja y dos edificios de departamentos para pescadores, que incluyen la oficina portuaria en uno de ellos. Enfrente de las construcciones de lonja y mercado, al otro lado del vial, se localiza un edificio para

dependencias judiciales con una pequeña zona de aparcamiento para vehículos en sus proximidades y, en la parcela contigua, una pequeña oficina de información turística.

En el lado este de la citada explanada arranca el dique de abrigo de la dársena del puerto. Este dique sigue una orientación aproximada oeste-este, con unas dimensiones de 336 m de longitud y 18 m de anchura. En su costado interior presenta un muelle pesquero de 1 m de calado. En su arranque encontramos una rampa paralela al muelle, de dimensiones 40 m de longitud y 9 m de anchura, también de uso pesquero-mejillonero. Situado en su extremo este y en dirección perpendicular al dique existe un pantalán de 40 m de longitud utilizado por embarcaciones deportivas tradicionales.

A continuación del muelle anterior y dirigiéndonos hacia el sur, se encuentra el muelle central de la dársena, con una orientación aproximada norte-sur, de 150 m de longitud y uso pesquero-mejillonero. Perpendicular al muelle y situada aproximadamente a un tercio del inicio se encuentra una rampa de 40 m de longitud y 12 m de anchura, también de uso pesquero-mejillonero.

Hacia el interior de este muelle se extiende una amplia zona de uso complementario sobre la que se sitúan diversas instalaciones tales como un área de aparcamiento público, un área ajardinada, viales, la Casa del Pescador y la propia Casa Consistorial del Concello de O Grove.

En el extremo sur del puerto se dispone de un muelle paralelo al primero de 100 m de longitud, de uso pesquero-mejillonero. En su extremo se encuentra un nuevo muelle perpendicular a este, utilizado para el atraque y estancia de embarcaciones de pasaje y para el embarque de sus pasajeros. A continuación se localiza una amplia rampa de varada de 60 m de longitud y 50 m de anchura utilizada para por todas las flotas. Junto a esta zona está ubicada la estación intermodal de O Grove, que incluye las oficinas de venta de billetes para los barcos de pasaje que operan en el puerto.

Las instalaciones del extremo sur se completan con un contradique de orientación oeste-este y un dique flotante perpendicular a él situado en su extremo. En el costado interior del contradique se sitúan dos pantalanes perpendiculares de 105 m de longitud cada uno de uso mixto pesquero-náutico deportivo. En el costado exterior del contradique se encuentra la nave de deportes náuticos junto con una pequeña rampa y un pantalán, ambos de uso náutico-deportivo.

Su representación gráfica se incluye en el plano nº 2 con el título Estado actual.

2.1.2 Instalaciones de A Toxa

La instalación portuaria de A Toxa fue también transferida mediante el Real Decreto 3214/1982, de 24 de julio, y en dicho decreto figura como instalación complementaria de O Grove. Sin embargo, no tiene una delimitación oficial ya que no se incluyó en las actas y planos anexos a la citada transferencia.

El 30 de junio de 1982, casi un mes antes de la firma del Real Decreto 3214/1982, es otorgada a Inmobiliaria La Toja, SA la concesión para la construcción y explotación de un puerto deportivo de invernada en la Illa da Toxa. En la ordenación de los terrenos afectos por la concesión se contemplaba una superficie de agua abrigada de 36.000 m² y una zona de servicio en tierra de 36.000 m².

La concesión otorgada a Inmobiliaria La Toja, SA se extingue por caducidad, revertiendo los terrenos e instalaciones objeto de esta concesión a la Xunta de Galicia, en su órgano de gestión Portos de Galicia, por Resolución de 10 de febrero de 1999. En tal sentido se firma el acta de reversión a la Administración el día 5 de agosto de 1999.

En esta acta se describe la situación de la zona, en la que no se observa la existencia de ninguna obra o instalación propia de la concesión, excepto unos rellenos de material heterogéneo de contorno irregular sin ningún tipo de tratamiento urbanístico. Se observa la existencia de una rampa de varada que arranca del morro del espigón existente con anterioridad al otorgamiento de la concesión, de un pantalán fijo de 30 metros de longitud y uno flotante de 40 metros de longitud, soportado este último por una estructura metálica que permite su izado en época de invierno, según consta en la referida acta.

La instalación consiste hoy en día en un vial de acceso con una longitud de unos 100 m y una anchura de 8,5 m que nos conduce a una explanada de 3.628 m². Esta explanada contiene una rampa de varada de dimensiones 13x37 m que es contigua a un pantalán fijo de 56,5 m y otro flotante de 82 m. Su representación gráfica se incluye en el plano Estado actual.

2.2 FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO

2.2.1 Pesca–acuicultura

La flota pesquera con base en el puerto de O Grove (para la instalación de A Toxa no hay registros diferenciados) consta de 314 embarcaciones según los datos del Registro de buques pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia, que se desglosan en las siguientes actividades:

- 152 barcos de artes menores
- 162 buques se dedican a la acuicultura y actividades auxiliares.

A continuación se muestra una tabla con los principales registros de embarcaciones, mientras que en el Anejo 4 se presenta un listado con la flota del puerto.

DESCRIPCIÓN	Nº BARCOS	TRB	GT	P (CV)	P (kW)
CALADERO NACIONAL ARTES MENORES	152	536,78	535,65	4.576,65	3.368,41
BUQUES DEDICADOS A ACUICULTURA/AUXILIARES	162	2.802,10	3.046,84	21.994,00	16.187,58

DESCRIPCIÓN	Nº BARCOS	TRB	GT	P (CV)	P (kW)
Totales	314	3.338,88	3.582,49	26.570,65	19.555,99

Tabla nº 1: Flota pesquera con base en el puerto de O Grove
Fuente: www.pescadegalicia.com (Consellería do Medio Rural e do Mar)

Las esloras varían entre los 3 m de las embarcaciones artesanales más pequeñas, y los más de 20 m de las mayores (datos de esloras obtenidos de la Plataforma tecnológica da pesca, de la Consellería do Medio Rural e do Mar). La embarcación de mayor eslora es de 24,5 metros.

En el siguiente cuadro se refleja la evolución de los kilos vendidos en lonja, el valor en primera venta del total de los kilos así como su valor unitario, desde el año 2001 hasta el 2011:

AÑO	TOTAL VENTAS EN LONJA (kg anuales)	EVOLUCIÓN VALOR EN 1ª VENTA (€ anuales)	VALOR UNITARIO EN PRIMERA VENTA (€/kg)
2001	736.006	6.093.553,26	8,28
2002	883.064	6.658.606,71	7,54
2003	690.353	5.705.484,65	8,26
2004	893.561	6.402.253,78	7,16
2005	703.804	5.250.501,49	7,46
2006	661.670	5.741.456,60	8,68
2007	892.629	7.439.166,70	8,33
2008	996.564	8.127.114,19	8,16
2009	918.106	7.366.472,28	8,02
2010	933.661	8.009.101,76	8,58
2011	807.054	6.494.154,53	8,05
TOTAL	9.116.472	73.287.865,95	8,04

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

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

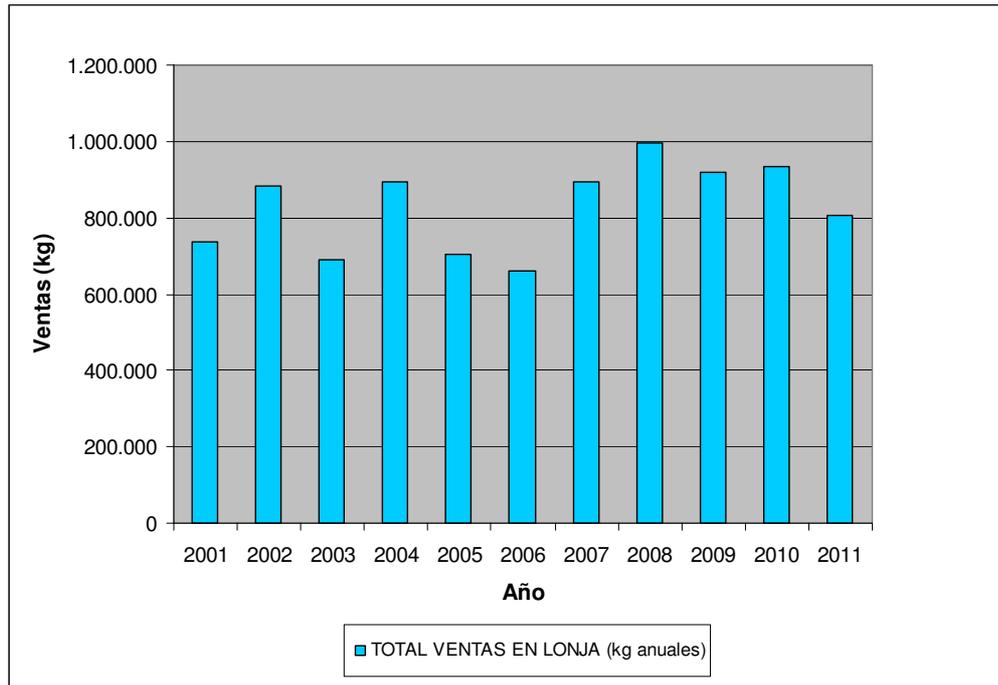


Gráfico nº 1: Evolución histórica de los kilos vendidos en lonja de 2001 al 2011
Fuente: www.pescadegalicia.com (Consellería do Medio Rural e do Mar)

Se aprecian fluctuaciones en las ventas entre los distintos años, habiéndose registrado varios descensos. En la gráfica siguiente se muestra en valor en primera venta de las especies vendidas en la lonja de O Grove:

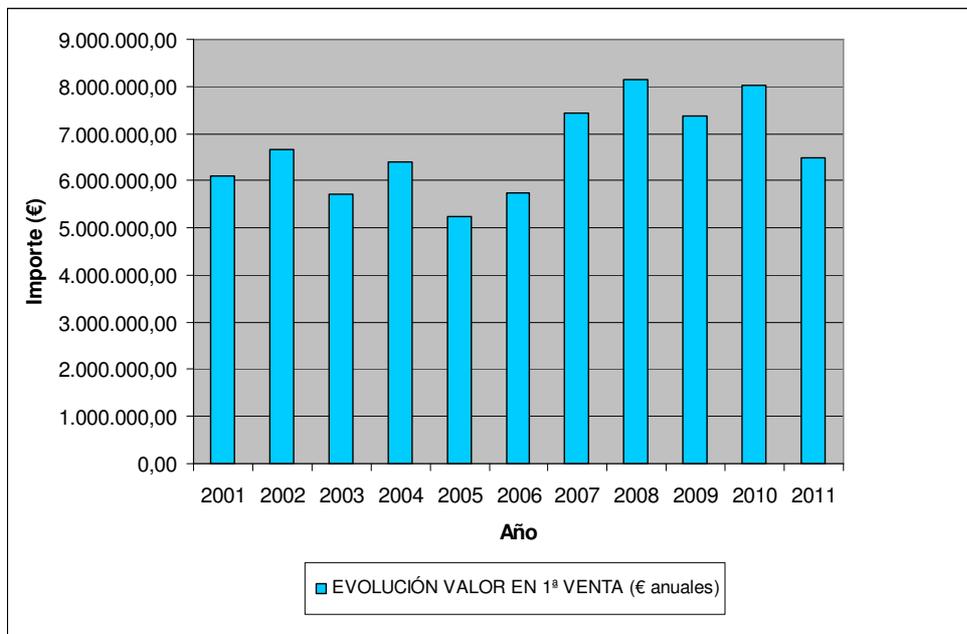


Gráfico nº 2: Evolución histórica del valor en primera venta del total de los kilos vendidos anualmente
Fuente: www.pescadegalicia.com (Consellería do Medio Rural e do Mar)

Se aprecia que la tendencia es similar en la evolución creciente o decreciente si se comparan las gráficas 1 de kilos totales vendidos y la gráfica 2 de importe total en euros. Esto quiere decir que el valor unitario es similar en todos los años. A continuación se muestra una gráfica en la que se aprecia esta tendencia.

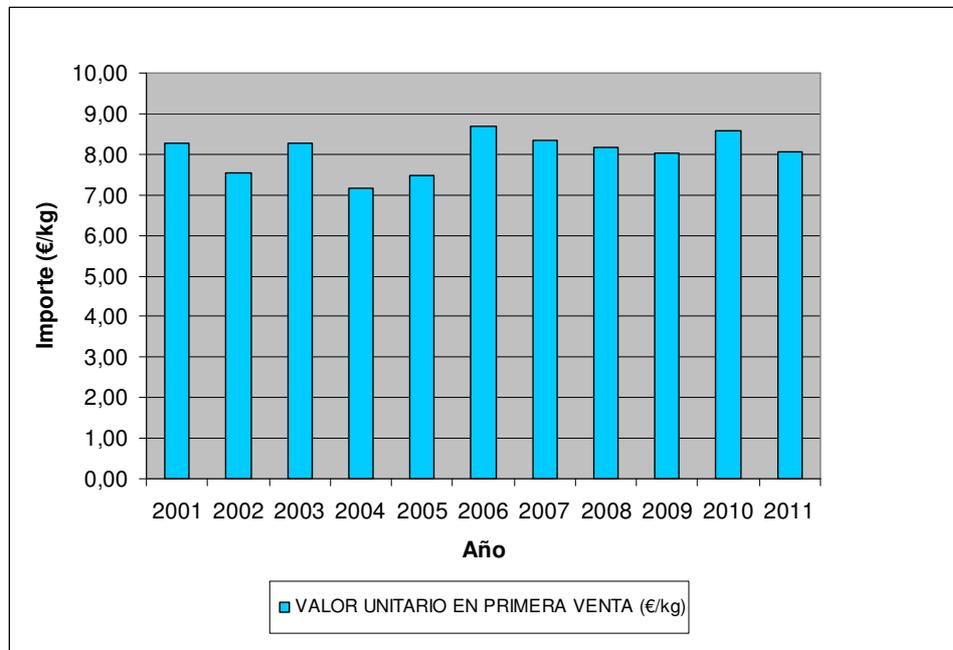


Gráfico nº 3: Evolución histórica del valor unitario en primera venta (€/kg)
Fuente: www.pescadegalicia.com (Consellería do Medio Rural e do Mar)

Las principales especies vendidas en la lonja de O Grove son la almeja japonesa, la almeja fina, el berberecho, el choco y el *reló*.

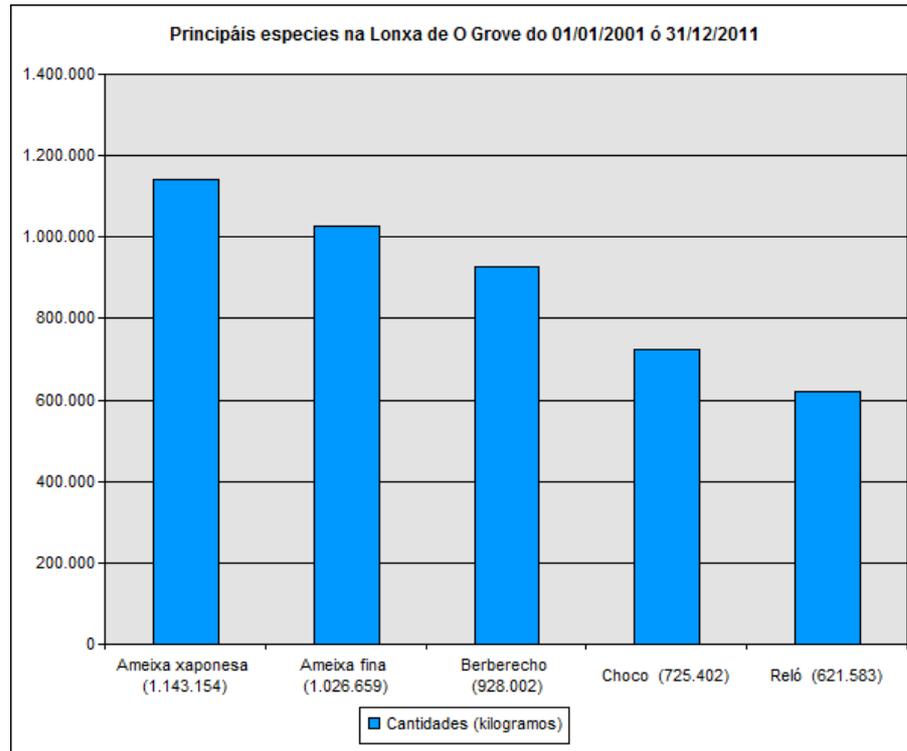


Gráfico nº 4: Principales especies vendidas en la lonja de O Grove del 2001 al 2011
Fuente: www.pescadegalicia.com (Consellería do Medio Rural e do Mar)

A continuación analizaremos la evolución de la producción mejillonera en el puerto de O Grove. Las asociaciones mejilloneras existentes en el puerto en la actualidad son 8: Indemosa, Barlovento SA, Organización de productores ostrícolas de Galicia (OPOG), Egrome SCL, Asociación mexilloeiros Asprocom, Remagro SA, Amegrove y Asociación mexilloeiros Acuimega.

Si atendemos a los registros telemáticos existentes recopilados por el Servizo de Análise e de Rexistros de la Consellería do Medio Rural e do Mar para el puerto de O Grove, solo disponibles para el año 2010 y 2011, la producción media es algo inferior a 10.500 toneladas anuales.

Por otro lado, disponemos de información del número de bateas que aglutinan las asociaciones de productores de mejillón de O Grove desde el año 2004 hasta el año 2011 que han firmado un convenio con el ente público para la liquidación de las tarifas portuarias X-1, X-2 y X-3. El número de bateas que tiene cada una de ellas ha variado a lo largo de los años, tal y como podemos ver en la tabla siguiente:

Año	Asociación								Total bateas
	INDEMOSA	BARLOVENTO SA	EGROME SCL	AM ASPROCOM	REMGRO SA	AMEGROVE S.C.L	AM ACUIMEGA	OPOG	
2004	27	17	23	9	33	337	56		502
2005	27	17	22	9	33	338	62		508
2006	27	17	23	9	36	339	57		508

Año	Asociación								Total bateas
	INDEMOSA	BARLOVENTO SA	EGROME SCL	AM ASPROCOM	REMGRO SA	AMEGROVE S.C.L	AM ACUIMEGA	OPOG	
2007	27	17	23	9	38	339	53		506
2008	27	17	23	9	36	331	54		497
2009	27	17	23	9	36	331	54		497
2010		17	23	19	37	305	51		452
2011	27	17	23	19	37	301	52	43	519

Tabla nº 3: Evolución desde 2004 a 2011 del número de bateas
(Fuente: Portos de Galicia)

El número de bateas ha permanecido aproximadamente constante, experimentando pequeñas variaciones anuales a excepción del año 2010 en el que se produjo un descenso de 45 bateas respecto del año anterior, aunque fue compensado con la incorporación de OPOG en 2011. Esos mismos valores se muestran a continuación en forma de gráfico:

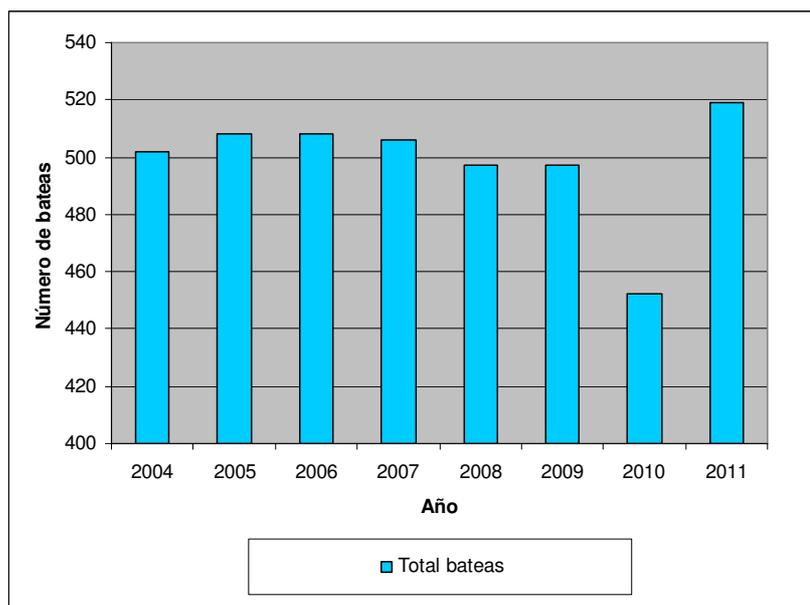


Gráfico nº 5: Evolución del número de bateas en O Grove desde 2004 al 2011
Fuente: Portos de Galicia

2.2.2 Pasajeros

Este puerto es utilizado por los barcos de pasajeros que efectúan cruceros por la ría y acceden a puntos singulares del entorno. En la actualidad, estos barcos de pasajeros atracan en los pantalanes del muelle dispuestos para este propósito en la dársena interior del puerto.

En el siguiente cuadro se refleja la evolución del transporte de pasaje desde el año 2005 hasta la actualidad:

AÑO	TOTAL PASAJEROS
2005	242.343
2006	182.398
2007	148.974
2008	166.773
2009	32.157
2010	272.352
2011	156.256
TOTAL	1.201.253

Tabla nº 4: Evolución histórica desde 2005 a 2011 del número de pasajeros
(Fuente: Portos de Galicia)

Como se puede observar en la tabla, el movimiento de pasajeros en el puerto es muy importante, experimentando ciertas fluctuaciones a lo largo de los años y alguna de índole coyuntural (2009, año en el que se ejecutaron las obras de atraques para embarcaciones de pasaje o 2010, Año Santo Xacobeo), pero manteniéndose en un entorno de valores que lo convierten en la segunda instalación portuaria gestionada por Portos de Galicia por número de pasajeros, solo superada por Cangas.

Las obras de atraques ejecutadas en el año 2009 consistieron en, por una parte, dotar a los usuarios del puerto de unas instalaciones adecuadas al nivel de actividad y desarrollo actual y, por otro lado, se trató de conseguir una relación armónica puerto–villa que permita el uso ciudadano del frente marítimo. Para ello fue preciso dragar parte de la dársena, trasladar los pantalanes para embarcaciones menores existentes en aquel momento, instalar nuevos pantalanes para embarcaciones de pasaje y mejilloneras y construir una marquesina en el muelle de pasaje para resguardar a los usuarios.

2.2.3 Navegación recreativa

Las instalaciones para la práctica de actividades náutico-recreativas en el puerto de O Grove están compuestas por el edificio de deportes náuticos y la rampa adosada. Estas instalaciones disponen también de un pequeño pantalán destinado a esta actividad.

En la actualidad las embarcaciones recreativas amarran en pantalanes junto con otras embarcaciones al no existir una zona habilitada para uso exclusivo. La actividad náutico-deportiva no es en la actualidad la principal del puerto, pero existe demanda en el ámbito debido a las características que ofrece el puerto y su entorno para la práctica de deportes náuticos.

Tanto en el pasado como en el presente, Portos de Galicia ha elaborado diversos estudios y proyectos para ampliar y reordenar la instalación portuaria de O Grove, en O Corgo, con varios propósitos: aprovechar al

máximo las infraestructuras actuales junto con su especialización, ampliar y optimizar los servicios a los usuarios portuarios y, sobre todo, diversificar las actividades del puerto y poder así albergar en él la creciente demanda de amarres para embarcaciones deportivas.

El resultado de todos esos trabajos contempla distintas actuaciones en el puerto cuya envergadura hace que no estén completamente definidas ni que puedan ser previstas a corto plazo. Por este motivo no pueden ser incluidas en este documento y, en caso de querer llevarse a cabo, darán lugar a una modificación sustancial de la delimitación de los usos portuarios de O Grove que ahora se define.

2.2.4 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.

2.3 SERVICIOS DEL PUERTO

Como instalaciones complementarias de los muelles descritos en el párrafo 1.1, se dispone en el puerto de O Grove de surtidor de combustible para embarcaciones, tomas de energía eléctrica y agua y estación de servicio de carburantes, esta situada en la villa.

Para la venta de las capturas se dispone de una lonja de 1.354 m² de planta, que contiene también un punto de venta directa de productos de pesca artesanal y marisqueo. Adosado a esta se encuentra el mercado municipal. Se dispone también de diversos departamentos para usuarios del puerto vinculados al sector pesquero y mejillonero.

También la villa ofrece todo tipo de tiendas, restaurantes, marisquerías, hoteles, hostales, oficinas bancarias, servicios médicos, campings, y, en general, todos los equipamientos propios de una ciudad de su tamaño. Entre las dependencias oficiales ubicadas en la zona de servicio portuaria cabe destacar el Ayuntamiento y la oficina de Portos de Galicia.

2.4 ACCESIBILIDAD Y COMUNICACIONES

El acceso viario al puerto de O Grove se realiza a través de las carreteras que parten de la villa hacia Cambados, Vilagarcía de Arousa y Sanxenxo, enlazando esta última con la Autovía del Salnés (AG-41), que a su vez permite un acceso rápido a Pontevedra y a la Autopista del Atlántico (AP-9), principal eje de comunicación del oeste gallego.

- Itinerario salida 3a: Girar a la derecha e ir por la rúa Castelao hasta enlazar con la rúa Luis Antonio Mestre y la rúa Xoan XXIII, salida principal de O Grove.

- Itinerario salida 3b: Girar a la izquierda e ir por la rúa Castelao hasta enlazar con la Avenida Teniente Domínguez, que nos conducirá hasta la rotonda que da acceso a la carretera PO-316.

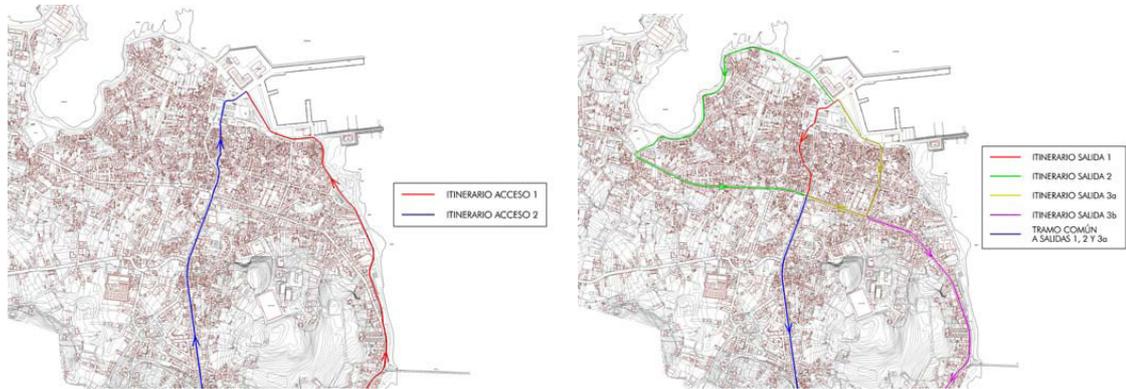


Figura 2.Principales accesos y salidas al puerto de O Grove

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

3.1 ACTIVIDADES PORTUARIAS PREVISTAS. IDENTIFICACIÓN DE NECESIDADES

3.1.1 Actividad pesquera y acuicultura

Del análisis de los datos que figuran en el apartado 2.2 se concluye que no es previsible un aumento significativo en el volumen de capturas descargadas en el puerto, ya que en los últimos años este volumen ha permanecido prácticamente constante. Se estima, por tanto, que el volumen de descarga podrá incrementarse con respecto al año 2011, sin embargo no se prevé que dicho incremento sea sustancial.

El valor en 1ª venta de las especies capturadas en €/kg, igual que ocurre con el volumen de descarga, ha permanecido prácticamente constante a lo largo de los últimos años.

Las asociaciones de productores mejilloneros que operan en el puerto de O Grove cuentan con un total de 519 bateas (año 2011), como se ha indicado en el apartado 2.2.1. La producción se sitúa en torno a las 10.500 t 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 O Grove 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 2.2.2, el puerto cuenta con un muelle destinado al atraque de los múltiples barcos de pasaje que operan en él. Dado el acentuado carácter turístico del área, es previsible que prosiga este tráfico con sus actuales características.

3.1.3 Navegación deportiva

Como ya se indicó en el apartado 2.2.3, el puerto de O Grove cuenta con unas instalaciones para la práctica de actividades náutico-recreativa constituidas por un edificio de deportes náuticos y una pequeña rampa adosada. Dada la existente demanda en el ámbito debido a las características que ofrece el puerto y su entorno para la práctica de deportes náuticos, es previsible una futura ampliación de estas instalaciones. No obstante, como ya se indicó en el apartado 2.2.3, esta ampliación no va a ser definida en este momento en el documento.

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, paseo marítimo, zona de aparcamiento, servicios para las embarcaciones menores, etc.).

Las zonas, descritas posteriormente en el apartado 4.6, de las que se dispone actualmente para la realización de dichas actividades son suficientes para el correcto funcionamiento del puerto.

3.2 ACTUACIONES NECESARIAS PARA ESTAS ACTIVIDADES

Tal como se deduce de la lectura de los epígrafes anteriores, se desarrollan en el puerto una serie de actividades diferentes que precisan se les asignen espacios adecuados, dimensionados 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 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 seis usos básicos a establecer en la zona terrestre, elaborada teniendo en cuenta lo especificado en el artículo 69 del TRLPEMM y las características de los tráficos descritos.

Los usos básicos portuarios definidos son los siguientes:

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

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

3.3.1 Uso pesquero-mejillonero

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

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 3.3.5 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 estas flotas 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 3.3.5 posterior.

3.3.3 Uso mixto pesquero-mejillonero-náutico-deportivo

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

3.3.4 Uso comercial de pasaje

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, el uso comercial de pasaje es el asignado a aquellos espacios en que preferentemente 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.

3.3.5 Uso para infraestructuras básicas del puerto

Las áreas a las que se asigna este uso tienen como cometido fundamental el abrigo y defensa de las instalaciones portuarias y el acceso, la circulación y la permanencia de vehículos, aspectos necesarios para desarrollar las actividades portuarias en condiciones de seguridad y comodidad.

3.3.6 Uso para actividades portuarias complementarias

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

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

4.1 ÁREA PESQUERA-MEJILLONERA

4.1.1 Extensión del área

Este uso se localiza exclusivamente en la instalación de O Corgo y comprende el muelle adosado al dique principal con su rampa anexa, el muelle contiguo a este del fondo de la dársena con su rampa de descarga y el muelle sur de la dársena hasta el inicio del área para las embarcaciones de pasaje. También se engloba dentro de este uso la superficie correspondiente a la lonja que se encuentra adosada al mercado, el cual se asignará al uso para actividades complementarias. Queda excluido de este uso el pantalán situado en el dique principal que será asignado al uso mixto de todas las flotas.

La superficie total asignada a este uso asciende a 16.042 m².

4.1.2 Justificación de su uso

Se asignan las instalaciones descritas anteriormente a la actividad pesquera–mejillonera por ser la que en la actualidad se desarrolla en esta zona, con el objetivo de destinarlas exclusivamente al uso descrito y eliminar las interferencias que pudieran producirse con otras actividades, y asimismo favorecer la ordenación y mejora de estos espacios.

4.2 ÁREA NÁUTICO-DEPORTIVA

4.2.1 Extensión del área

Este uso se localiza exclusivamente en la instalación de O Corgo y la superficie que se destina a él se corresponde con los terrenos en los que se levanta el pabellón de deportes náuticos, incluyendo sus accesos perimetrales y la pasarela y plataforma flotante anexa, empleada por las embarcaciones deportivas ligeras para acceder al mar.

La superficie total asignada a este uso asciende a 2.143 m².

4.2.2 Justificación de su uso

Se destina esta zona para el uso exclusivo náutico deportivo debido a la existencia en ella de los espacios adecuados en el puerto para el desarrollo de estas, en donde además se está haciendo en la actualidad.

4.3 ÁREA MIXTA PESQUERA-MEJILLONERA-NÁUTICA-DEPORTIVA

4.3.1 Extensión del área

Esta área se reparte entre el puerto de O Grove y la instalación de A Toxa e incluye, en el primero, la rampa de varada situada al sur del puerto junto al muelle de pasajeros, a la que hay que añadir, ya como estructuras flotantes, los pantalanes de atraque existentes en la dársena y, en la segunda, la explanada y la rampa de varada.

4.3.2 Justificación de su uso

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

La superficie total asignada a este uso asciende a 3.039 m² en O Corgo y 3.628 m² en A Illa da Toxa, es decir, un total de 6.767 m².

4.4 ÁREA COMERCIAL DE PASAJE

4.4.1 Extensión del área

Esta área comprende las instalaciones de la estación intermodal, en O Corgo, destinadas exclusivamente al servicio del tráfico de pasajeros, así como los accesos y el propio muelle del pasaje, situados al sur del puerto.

La superficie total asignada a este uso asciende a 2.597 m².

4.4.2 Justificación de su uso

Se asignan a este uso las instalaciones en las que se está desarrollando hoy en día, ya que se considera que la localización es idónea y el espacio el necesario y suficiente para consolidar y mantener la actividad en los niveles que registra en la actualidad.

4.5 ÁREA PARA INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS DEL PUERTO

4.5.1 Extensión del área

Está compuesta por el vial principal portuario que recorre el puerto de oeste a este por el sur, hasta llegar al muelle del pasaje e incluyendo en él el contradique del puerto en su función exclusiva de defensa, y por el vial secundario que atraviesa la explanada portuaria y permite el acceso a la lonja, departamentos y al muelle pesquero adosado al dique. En la instalación de A Toxa está formada por el vial de acceso

La superficie total asignada a este uso asciende a 10.083 m² en O Corgo y 782 m² en A Illa da Toxa, es decir, un total de 10.865 m².

4.5.2 Justificación de su uso

Los viales tienen como cometido fundamental el acceso al puerto y las instalaciones portuarias, resultando necesarios para el desarrollo de sus actividades productivas. El contradique tiene en este caso un destino exclusivo de defensa marítima de las instalaciones portuarias.

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

4.6 ÁREA PARA ACTIVIDADES PORTUARIAS COMPLEMENTARIAS

4.6.1 Extensión del área

Se asigna este uso a las explanadas de O Corgo situadas más al norte y al oeste del puerto, donde se ubican las instalaciones auxiliares para el mantenimiento de embarcaciones, trabajos de reparación y para el depósito de embarcaciones en seco, instalaciones y edificaciones de apoyo a las flotas y al desarrollo de los sectores pesquero y mejillonero y para aparcamiento de usuarios. También se incluyen otros edificios como el mercado municipal, la estación de pretratamiento de las aguas residuales, la casa consistorial y la anexa plaza do Corgo.

La superficie total asignada a este uso asciende a 53.089 m².

4.6.2 Justificación de su uso

Las actividades portuarias descritas plantean la necesidad de actividades complementarias para su correcto funcionamiento y desarrollo tales como almacenes, talleres navales, mantenimiento y reparación de embarcaciones, usos comerciales e industriales relacionados con los tráficos, etc., de acuerdo con el apartado 3.1.4 anterior.

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

5 DEFINICIÓN DE ZONAS DE PROTECCIÓN

En este apartado se lleva a cabo el estudio de zonas de protección, tanto patrimonial como del medio ambiente, tanto para el puerto de O Grove como para la instalación de A Toxa. Tal como podremos comprobar en el análisis detallado posterior, el puerto de O Grove no se encuentra incluido en ninguna de ellas, aunque sí en una zona bastante próxima a varios espacios naturales protegidos de importancia. Por el contrario, la instalación de A Toxa estará afectada de todos estos espacios naturales.

A continuación se describen los parámetros analizados para dicho estudio:

5.1 RED NATURA 2000

Natura 2000 es la red de espacios naturales protegidos a escala de la Unión Europea creada en virtud de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitat naturales y de la fauna y flora silvestres (Directiva Hábitat), con objeto de salvaguardar los espacios naturales más importantes de Europa. Esta norma comunitaria obliga a todos los Estados miembros de la Unión Europea a entregar una Lista Nacional de lugares (pLIC), la cual, en sucesivas fases, se transformará en Lista de Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) y después en Zonas de Especial Conservación (ZEC). Tales ZEC, junto con las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA), de la Directiva 79/409/CEE, conformarán la futura Red Natura 2000.

Esta red tendrá que garantizar el mantenimiento en un estado de conservación favorable los hábitats y las especies de su área de distribución natural dentro del territorio de la Unión Europea. Los espacios que compongan esta red tendrán que incluir una representación suficiente de los hábitat del Anexo I o de las especies del Anexo II de la antedicha directiva, de modo que garantice su conservación dentro de la Red Natura 2000 y se pueda garantizar el objetivo por el que se creó esta red de espacios.

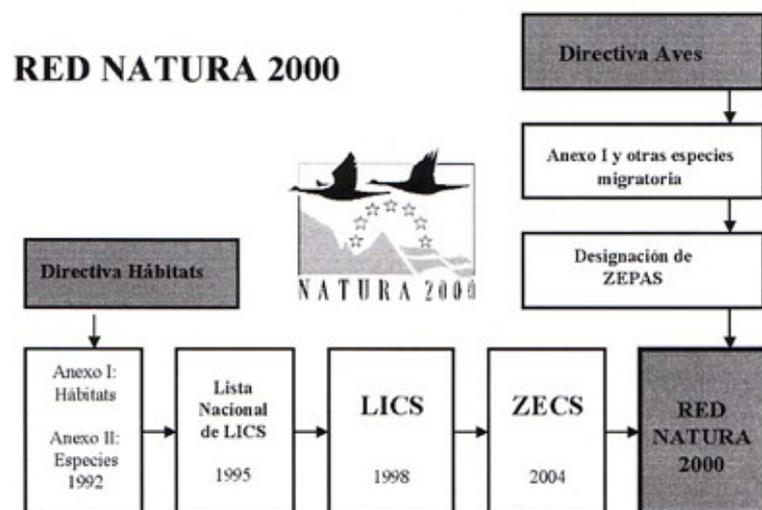


Figura nº 3. Esquema de la Red Natura 2000

5.1.1 Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA)

La designación de zonas de especial protección para las aves (ZEPA) se enmarca bajo las disposiciones del artículo 4 de la Directiva 79/409/CEE, por las que los Estados miembros clasificarán como ZEPA los territorios más adecuados en número y superficie para la conservación de las especies mencionadas en el Anexo I, adoptando medidas semejantes respecto a las especies migratorias de llegada regular no contempladas en el Anexo I, teniendo en cuenta sus áreas de reproducción, de muda y de hibernación y las zonas de descanso en sus áreas de migración.

En las ZEPA se deberán adoptar las medidas adecuadas para evitar el deterioro de los hábitats, así como las alteraciones que repercutan en las especies. Los 14 lugares ZEPA existentes en Galicia, fueron declarados como zonas de especial protección de los valores naturales por el Decreto 72/2004, de 2 de abril de la Xunta de Galicia. La superficie terrestre abarcada por dichos lugares es de 58.446,43 ha. La total, terrestre y marina, asciende a 72.880,75 ha, lo que supone un 1,97% del territorio de Galicia, porcentaje muy inferior al del resto de comunidades autónomas de España.

Consultadas todas las fuentes de información, se concluye que el puerto de O Grove no se encuentra dentro de ninguna zona ZEPA, según el mapa siguiente de catalogación de lugares ZEPA, aunque se encuentra próximo al Complejo Intermareal Umia-O Grove, A Lanzada, punta Carreirón y lago Bodeira (código ES0000087). Por el contrario, la instalación de A Toxa sí se encuentra en el ámbito de este complejo, como se puede ver en una imagen de más detalle que el resto de las que ilustran este apartado al final de este.



Figura nº 4. Localización de los lugares ZEPA en Galicia
■ Situación del puerto de O Grove

5.1.2 Lugar de Importancia Comunitaria (LIC)

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

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

La propuesta gallega de LIC, 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.

Consultadas todas las fuentes de información, se concluye que el puerto de O Grove, objeto del presente documento de Delimitación de espacios y usos portuarios, se encuentra en las inmediaciones de un lugar de importancia comunitaria (LIC), según la catalogación de regiones LIC gallegas, concretamente asociado al LIC Complejo Ons-O Grove (código ES1140004), aunque no dentro de él. Sin embargo, la instalación de A Toxa sí que está situada dentro de los límites del complejo indicado.

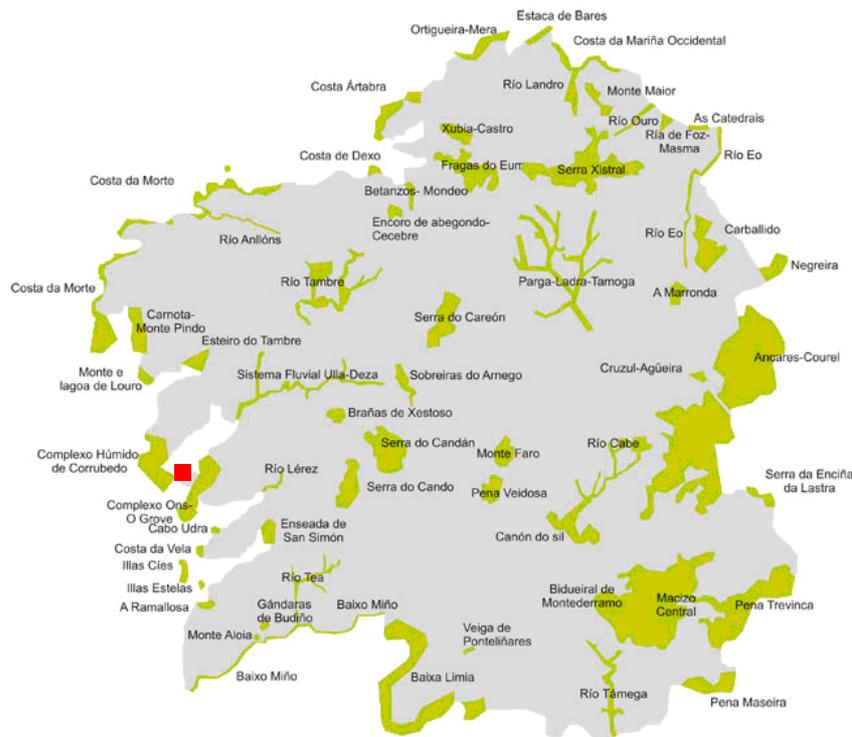


Figura nº 5. Localización de las regiones LIC en Galicia
■ Situación del puerto de O Grove

5.2 Zonas Ramsar

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

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

El Decreto 110/2004, del 27 de mayo, por el que se regulan los humedales protegidos (*Diario Oficial de Galicia* número 108, de 7 de junio de 2004) 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
- Ría de Ortigueira y Ladrado
- Complejo de las playas, dunas y lagunas de Corrubedo
- Laguna y arenal de Valdoviño
- Ría de Ribadeo.

Una vez consultadas todas las fuentes de información, concluimos que el puerto de O Grove se encuentra en las inmediaciones de un Sitio Ramsar, el mencionado Complejo Intermareal Umia-O Grove, A Lanzada, Punta Carreirón y lago Bodeira. Como ya vimos en el caso de las áreas ZEPa, la instalación de A Toxa está incluida en el complejo.

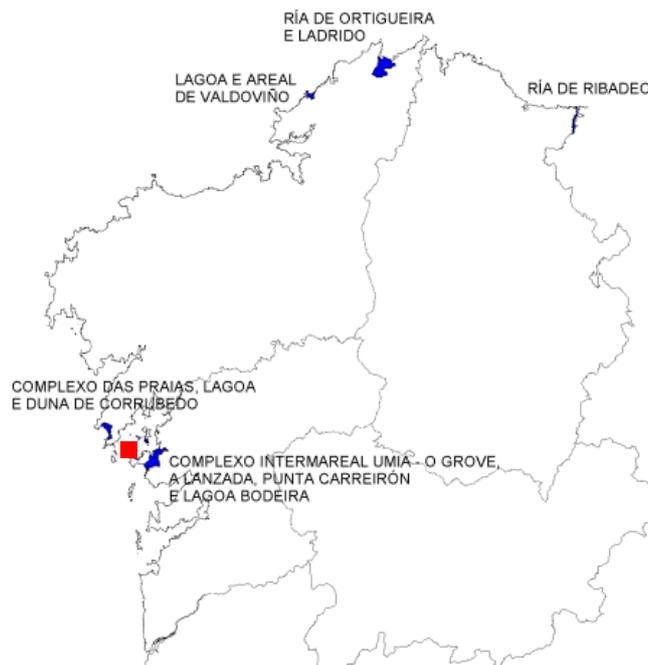


Figura nº 6. Localización de los sitios Ramsar en Galicia
■ Situación del puerto de O Grove

5.3 ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN DE LOS VALORES NATURALES

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

La Resolución del 30 de abril de 2004 de la Dirección Xeral de Conservación da Natureza (*Diario Oficial de Galicia* número 95, de 19 de mayo de 2004) dispone la publicación 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 (*Diario Oficial de Galicia* número 69, de 12 de abril de 2004).

El LIC Complejo Ons-O Grove, referido en el apartado 5.1.2, se declara también "Zona de Especial Protección de los Valores Naturales" (ZEPVN), así como el Sitio Ramsar Complejo Intermareal Umia-O Grove, A Lanzada, Punta Carreirón y lago Bodeira referido en el apartado 5.2, con base en el Decreto 72/2004, de 2 de abril, por el que se declaran determinados Espacios como Zonas de Especial Protección de los Valores Naturales.

5.4 FIGURAS DE PROTECCIÓN DE PATRIMONIO

Se ha comprobado la inexistencia de elementos protegidos de carácter patrimonial en la zona de servicio del puerto, tras la consulta del Decreto 208/2002, de 20 de junio, por el que se suspenden las normas subsidiarias de planeamiento municipal de O Grove. Por el contrario, en las normas complementarias y subsidiarias de planeamiento provincial recogen el Complejo Umia-O Grove como espacio natural.

5.5 FIGURAS CONTEMPLADAS EN EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL

Como ya se ha mencionado anteriormente, en el Concello de O Grove la figura de planeamiento vigente es el Decreto 208/2002, de 20 de junio, por el que se suspenden las normas subsidiarias de planeamiento municipal de O Grove, puesto que el Plan general de ordenación municipal se encuentra actualmente en redacción.

En las citadas normas subsidiarias no se recoge ninguna figura de protección ambiental o patrimonial en el ámbito de al zona de servicio del puerto.

5.6 FIGURAS CONTEMPLADAS EN EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL

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

La zona de servicio del puerto de O Grove se encuentra incluida dentro del elemento 'Núcleo de identidad del litoral: O Grove'. Según el artículo 69 del Plan de ordenación do litoral, los núcleos de identidad del litoral "será objeto del

planeamiento urbanístico su delimitación. (...) El planeamiento general establecerá la figura por la cual se concretará su desarrollo, conforme a los principios generales establecidos en este plan...”.

Así, con independencia de la inclusión de la zona de servicio del puerto de O Grove en las áreas de protección recogidas en el Plan de ordenación do litoral, sus usos y actividades admisibles se registrarán por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre y por el planeamiento urbanístico vigente.

Por otro lado, el Plan de ordenación do litoral incluye A Illa da Toxa dentro del espacio de interés (paisajístico y geomorfológico) Complejo Intermareal Umia-O Grove. Por este motivo, además, la zona ocupada por la instalación de A Toxa se encuentra en el Plan en el área de protección costera.

5.7 FIGURAS CONTEMPLADAS EN LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Las Directrices de ordenación del territorio de Galicia, en la estructura territorial de la comunidad gallega, incluyen al ayuntamiento de O Grove en las subcabeceras del sistema urbano intermedio y no localizan ningún elemento situado en el entorno de la zona de servicio del puerto de O Grove que presente protección ambiental o patrimonial.

A continuación se muestra una imagen con la ortofoto de situación de ambas instalaciones y la representación de los distintos espacios naturales protegidos en ella.



Figura nº 7. Localización de los espacios naturales protegidos

- Situación del puerto de O Grove
- Situación de la instalación de A Toxa

6 PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

Como ya se indicó en el apartado 2 de esta Memoria, la zona de servicio actual del puerto de O Grove y de la instalación de A Toxa se corresponde con la zona primitiva transferida a la Comunidad Autónoma de Galicia por Real Decreto 3214/1982. Por otra parte, Portos de Galicia se encuentra tramitando una nueva adscripción de ambas instalaciones con la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar con el objeto, en el caso del puerto de O Grove, de ampliar la delimitación de la zona de servicio para incluir unas obras ejecutadas en el pasado cuya ocupación no se encuentra completamente formalizada y, en el caso de A Toxa, de disminuir los terrenos de dominio público marítimo-terrestre otorgados en concesión para la construcción y explotación de un puerto deportivo de invernada en la Illa da Toxa en aquellos que no fueron ejecutados por parte de la concesionaria, incluyendo solamente la parte construida en su momento por Inmobiliaria La Toja SA.

En el anexo nº 2 a la Memoria se adjunta una copia de los planos de delimitación del deslinde del dominio público marítimo-terrestre en vigor. En el anexo nº 3 se incluye una copia del acta y del plano de septiembre de 1984 correspondientes a O Grove y adjuntos al referido real decreto.

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.

La zona de servicio del puerto en su lado tierra viene determinada por la delimitación recogida en el Acta de Transferencia de septiembre de 1984, a la que se le añaden los terrenos de la explanada pendientes de regularizar. El límite exterior de la zona de servicio marítima puede apreciarse en el plano nº 3.

6.2 ZONA DE SERVICIO DE AGUAS DEL PUERTO

El artículo 69.2 del TRLPEMM 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 revido donde no existan estos.

En los casos del puerto de O Grove y de la instalación de A Toxa se han seguido ese criterio con los resguardos necesarios. Por tanto, se ha dejado una separación al dique de abrigo y contradique de 50 metros, que será de 100 metros en el morro del dique. En las explanadas portuarias situadas al norte de las instalaciones, 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.

No se incluye una definición de la zona II de aguas del puerto por no considerarse necesaria, ya que no se prevé el asignar usos diferenciados en ella.

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

7.1 ALCANCE Y EFECTOS

1. Los dos contenidos básicos del documento de Delimitación de espacios y usos portuarios (en adelante, DEUP) son la delimitación de la zona de servicio y la previsión de usos para sus distintas áreas.

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

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

3. La realización por Portos de Galicia de usos diferentes a los establecidos por el documento de DEUP en las diversas áreas de la zona de servicio que supongan alteración de los usos básicos asignados por aquel y que no cumplan lo dispuesto en el caso anterior, exigirá 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 el documento a información pública durante un plazo de 15 días.

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

7.2 VIGENCIA Y MODIFICACIONES

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

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

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

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

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

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

7.3 DISPOSICIÓN TRANSITORIA

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

Asimismo, de conformidad con la disposición transitoria segunda de la Ley 2/2010, de 25 de marzo, de medidas urgentes de modificación de la Ley 9/2002, de 30 de diciembre, de ordenación urbanística de protección del medio rural de Galicia, los decretos autonómicos de suspensión del planeamiento que fueron dictados antes de la entrada en vigor de esta ley de reforma mantendrán su eficacia, como norma de derecho transitorio, hasta la entrada en vigor

del correspondiente plan general de ordenación urbana, y al suelo urbano se le aplicará el régimen establecido para esta ley para el suelo urbano y la ordenación provisional establecida en los correspondientes decretos.

Ante la solicitud del Concello de O Grove de que se fijen unas mínimas determinaciones urbanísticas para las construcciones a realizar en la zona portuaria sujetas a control preventivo municipal, mientras no entre en vigor el correspondiente Plan especial de ordenación portuaria se aplicarán con carácter transitorio las disposiciones recogidas en las Normas Subsidiarias Municipales, en el epígrafe “Ordenanza nº 5.- Suelo Urbano Mixto. Comercial, Residencial e Industrial”, exceptuando naturalmente aquellas disposiciones relativas a usos no permitidos en el dominio público portuario, como son los residenciales.

Santiago de Compostela, octubre de 2012

El ingeniero de caminos, canales y puertos
Jefe del dep. de planificación portuaria

La ingeniera de caminos, canales y puertos
Jefa del área de explotación y planificación portuaria

Andrés D. Cervantes Refojos

Ana Isabel Calzadilla Bouzón