

INDICE GENERAL

MEMORIA

1. ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA
2. SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO
3. EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y CLASIFICACIÓN DE LOS USOS NECESARIOS
4. DELIMITACIÓN Y ASIGNACIÓN DE LAS DISTINTAS ÁREAS. JUSTIFICACIÓN DE SU UTILIZACIÓN
5. DEFINICIÓN DE ZONAS DE PROTECCIÓN
6. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO
7. EFECTOS DEL DOCUMENTO DE DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS Y SUS MODIFICACIONES

ANEXOS

- ANEXO Nº 1: REPORTAJE FOTOGRÁFICO
- ANEXO Nº 2: DESLINDE DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE
- ANEXO Nº 3: ACTAS DE TRANSFERENCIA Y ADSCRIPCIÓN
- ANEXO Nº4: CONCESIONES Y AUTORIZACIONES
- ANEXO Nº5: FLOTA DEL PUERTO

PLANOS

1. SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO
2. ESTADO ACTUAL

3. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO
4. ZONAS DE PROTECCIÓN
5. DELIMITACIÓN DE USOS PROPUESTOS

MEMORIA



ÍNDICE

1.	ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA	3
1.1.	ANTECEDENTES	3
1.2.	METODOLOGÍA	4
2.	SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO	5
2.1.	INSTALACIONES PORTUARIAS EXISTENTES	5
2.2.	FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO	7
2.3.	SERVICIOS PORTUARIOS	14
2.4.	ACCESIBILIDAD Y COMUNICACIONES	14
3.	EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y CLASIFICACIÓN DE LOS USOS NECESARIOS	16
3.1.	ACTIVIDADES PORTUARIAS PREVISTAS. IDENTIFICACIÓN DE NECESIDADES	16
3.1.1.	<i>Actividad pesquera</i>	16
3.1.2.	<i>Actividad deportiva</i>	16
3.1.3.	<i>Actividades complementarias</i>	16
3.2.	ACTUACIONES NECESARIAS PARA ESTAS ACTIVIDADES	17
3.3.	CLASIFICACIÓN USOS PREVISTOS	17
3.3.1.	<i>Uso pesquero-mejillonero</i>	18
3.3.2.	<i>Uso náutico-deportivo</i>	18
3.3.3.	<i>Uso complementario</i>	18
3.3.4.	<i>Uso de infraestructura básica</i>	19
3.3.5.	<i>Uso de interacción puerto-villa</i>	19
4.	DELIMITACIÓN Y ASIGNACIÓN DE LAS DISTINTAS ÁREAS. JUSTIFICACIÓN DE SU UTILIZACIÓN	20
4.1.	ÁREA PESQUERO-MEJILLONERA	20
4.1.1.	<i>Extensión del área</i>	20
4.1.2.	<i>Justificación de su uso</i>	20
4.2.	ÁREA NÁUTICO-DEPORTIVA	20
4.2.1.	<i>Extensión del área</i>	20
4.2.2.	<i>Justificación de su uso</i>	20
4.3.	ÁREA PARA USOS COMPLEMENTARIOS	20
4.3.1.	<i>Extensión del área</i>	20
4.3.2.	<i>Justificación de su uso</i>	21
4.4.	ÁREA DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS	21
4.4.1.	<i>Extensión del área</i>	21
4.4.2.	<i>Justificación de su uso</i>	21
4.5.	ÁREA DE INTERACCIÓN PUERTO-VILLA	22
4.5.1.	<i>Extensión del área</i>	22
4.5.2.	<i>Justificación de su uso</i>	22
4.6.	TABLA RESUMEN DE ASIGNACIÓN DE ÁREAS	22
5.	DEFINICIÓN DE ZONAS DE PROTECCIÓN	23
5.1.	RED NATURA 2000	23
5.1.1.	<i>ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN PARA LAS AVES (ZEPA)</i>	24
5.1.2.	<i>LUGAR DE IMPORTANCIA COMUNITARIA (LIC)</i>	25
5.2.	ZONAS RAMSAR	26
5.3.	ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN DE LOS VALORES NATURALES	27
5.4.	FIGURA DE PROTECCIÓN DE PATRIMONIO	28
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	29
6.	PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO	30

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	34

1. ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA

1.1. ANTECEDENTES

El presente documento se redacta por encargo directo de Portos de Galicia para dar cumplimiento a la obligación legal establecida en la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y prestación de servicios en los puertos de interés general, tras las que los planes de usos portuarios pasan a denominarse “Delimitación de espacios y usos portuarios”.

El documento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del área portuaria de Vilaxoán tiene una doble finalidad: la delimitación interior y exterior del Dominio Público Portuario y la asignación de usos a las diferentes zonas del Puerto.

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

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

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

El núcleo de Vilaxoán está ubicado en la comarca de O Salnés, en la zona noroeste del ayuntamiento de Vilagarcía, en la costa sur de la Ría de Arousa, provincia de Pontevedra, a pie de ría, ocupando una superficie de 5,9 km², y con una población de 3.407 habitantes, según el censo del INE de 2004.

Situado en un enclave privilegiado, el núcleo de Vilaxoán tiene sus barrios originarios vinculados a la actividad pesquera. Las actividades económicas que se desarrollan en Vilaxoán están principalmente relacionadas con el marisqueo y la pesca, existiendo también una pequeña parte de actividades comerciales y de servicios.

El principal elemento natural que define Vilaxoán es la ría de Arousa, con una línea de costa modelada con el pasar de los años con sistemas viarios de circulación litorales que actúan como arterias principales de comunicación hacia el área urbana de Vilagarcía.

Todos los condicionantes citados plantean la necesidad de analizar y planificar la evolución y utilización de la zona de servicio del puerto, en la búsqueda de la funcionalidad óptima como respuesta a todas las actividades que tienen lugar en su ámbito, además de favorecer la cohesión del tejido urbano.

1.2. METODOLOGÍA

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

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

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

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

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

2. SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO

El puerto de Vilaxoán, perteneciente al Sistema Portuario Galego gestionado por Portos de Galicia, está situado en el sur de la ría de Arousa, en la provincia de Pontevedra.

Sus coordenadas geográficas son: latitud 42° 35,53' Norte y longitud 8° 47,418' Oeste.

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

Los vientos dominantes a lo largo del año son los de procedencia nornordeste 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

La dársena principal del puerto de Vilaxoán se encuentra resguardada por un dique, en forma de L, de aproximadamente 530 metros de longitud (con tramos de unos 180 m y 350 m, respectivamente), y un contradique situado al norte, de aproximadamente 185 metros de longitud. Estas estructuras están flanqueadas por las playas de Castelete y Preguntoiro. Perpendicular al tramo norte-sur del dique se desarrolla una explanada de unos 20 m de ancho y con la línea de muelle de 4 m de calado, en la que se ubican gran parte de las instalaciones del puerto, lonja, asociación de mejilloneros y departamentos de usuarios.

En el extremo este de dicha explanada y perpendicular a la misma se desarrolla un muelle de unos 20 m de longitud y 5 m de calado en el que se encuentran la grúa para la elevación de cargas, la concesión otorgada a la Asociación Mejillonera Rianxeira y varias básculas. En su borde este y paralelamente al muelle se localiza un pantalán de 30 m de longitud que presta el servicio de atraque a las embarcaciones pesqueras.

Las instalaciones del puerto pesquero continúan sobre la siguiente explanada de forma triangular, y dimensiones medias 70x40 metros, en cuya zona central se encuentra el varadero destinado a mantenimiento de las embarcaciones y un pequeño pantalán de 17 m de longitud para embarcaciones oficiales, ya que en esta zona se localizan las instalaciones del INTECMAR. Al norte de la rampa varadero se localiza otro pantalán de aproximadamente 30 m de longitud y 3 m de calado.

Continuando hacia el este, y en contacto con el núcleo de Vilaxoán entre la calle Avelina Nogueira y el vial de acceso al puerto existe una amplia zona con jardines y zonas de juego para niños de aproximadamente 8.800 m².

Al norte de la dársena principal se encuentra la zona correspondiente a la playa de Castelete, que incluye un muelle, actualmente en desuso, y las instalaciones de la concesión de Hermanos Vidal Padín, S.L., las cuales incluyen una zona de vivero, una rampa y un pequeño muelle.

Al sur de la dársena principal se localiza una dársena natural en la que se sitúa la playa de Preguntoiro, con una rampa de varada dentro de su extensión, así como una zona de paseo marítimo. En esta zona se encuentran ubicadas las instalaciones del Centro Cultural y Deportivo de Sobrán. Al suroeste de la zona de servicio portuaria se encuentra otra zona verde, de aproximadamente 3.480 m² de superficie, y un parque infantil. La zona de servicio se completa con las instalaciones de las empresas Ameixa de Carril, S.L. y Mariscos Sañas, S.L.

La distribución de plazas de amarre distribuidas en los pantalanes descritos anteriormente se indica a continuación en la siguiente tabla:

DISTRIBUCIÓN DE PLAZAS VILAXOÁN		
TIPO DE AMARRE	TAMAÑO (m)	UNIDADES
A	6,00x2,65	36
	TOTAL	36

Las edificaciones existentes en la zona de servicio del puerto se recogen en la siguiente tabla:

USO DE LA EDIFICACIÓN	SUPERFICIE (m ²)
Intecmar	1.781,72
Departamentos de usuarios	634,27
Asociación de mejilloneros	404,04
Lonja	445,89
Gasolinera	25,20
DOP Mejillón de Galicia	16,15
Asociación mejillonera Rianxeira	14,78
Báscula	103,18
Grúa	9,55

USO DE LA EDIFICACIÓN	SUPERFICIE (m ²)
Rampa Varadero	3.242,80
Rampas	598,20
Centro cultural y deportivo de Sobrán	1.088,13

La superficie total de ocupación en planta de la edificación es de 8.374,36 m², lo que supone un 4,02 % sobre la superficie total terrestre de la zona de servicio del puerto, que cuenta con un área de 208.445,96 m².

2.2. FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO

2.2.1. Actividad pesquera

La flota pesquera del área portuaria de Vilaxoán consta de 59 embarcaciones según los datos del Registro de buques pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia, que se desglosan en las siguientes actividades:

- 26 embarcaciones de artes menores
- 33 embarcaciones dedicadas a acuicultura/auxiliares

La siguiente tabla muestra los principales registros de embarcaciones.

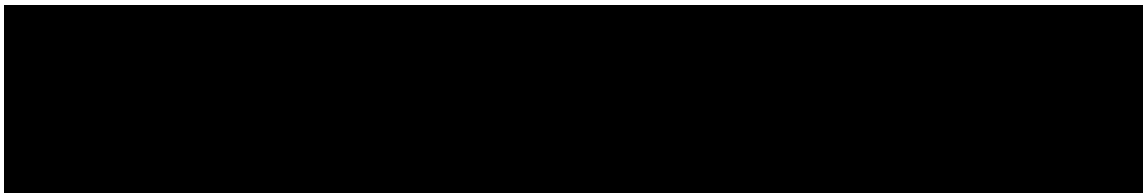


Tabla nº 1: Flota pesquera con base en el puerto de Vilaxoán.
Fuente: www.pescadegalicia.com (Consellería do Medio Rural e do Mar)

La evolución de los kilogramos vendidos en la lonja de Vilaxoán y sus importes correspondientes durante los últimos once años, desde el 2001 al 2011, es estudiada en la siguiente tabla:

Año	TOTAL VENTAS EN LONJA (Kg)	IMPORTE (€)	Mín. €/Kg	Máx. €/Kg	MEDIO (€/Kg)
2001	105.440,85	500.603,82	0,65	69,12	4,75
2002	136.015,55	634.808,5	0,08	88,95	4,67
2003	91.721,19	765.905,91	0,18	95	8,35
2004	90.033,17	805.102,62	0,06	83,4	8,94
2005	82.663,07	766.279,95	0,2	79	9,27

2006	96.942,06	667.670,25	0,2	104	6,89
2007	148.382,17	1.119.637,88	0,3	91,5	7,55
2008	157.015,2	1.262.614,46	0,5	76,5	8,04
2009	119.370,8	846.488,64	0,3	131	7,09
2010	102.056,16	748.325,94	0,4	58,5	7,33
2011	88.865,00	655.311,61	0,3	59	7,37
TOTAL	1.218.505,22	8.772.749,58			

Tabla nº 2: Evolución histórica de los kilos vendidos en lonja e importes de los mismos desde 2001 a 2011.
 Fuente: www.pescadegalicia.com (Consellería do Medio Rural e do Mar)

El siguiente gráfico muestra el volumen de descargas de la lonja de Vilaxoán durante los últimos años. La evolución de kilogramos vendidos sigue un comportamiento bastante constante con una clara tendencia al descenso:

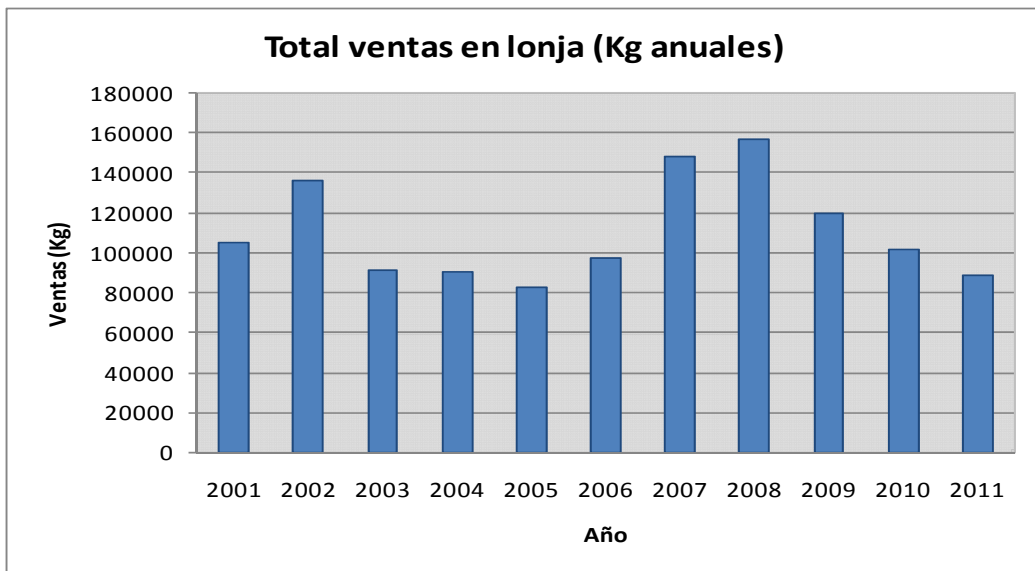


Gráfico nº 1: Evolución histórica de los kilos vendidos en lonja de 2001 al 2011.
 Fuente: www.pescadegalicia.com (Consellería do Medio Rural e do Mar)

El gráfico del valor medio muestra una evolución bastante constante y, a diferencia del comportamiento anterior, con un comportamiento estable a lo largo de los últimos años.

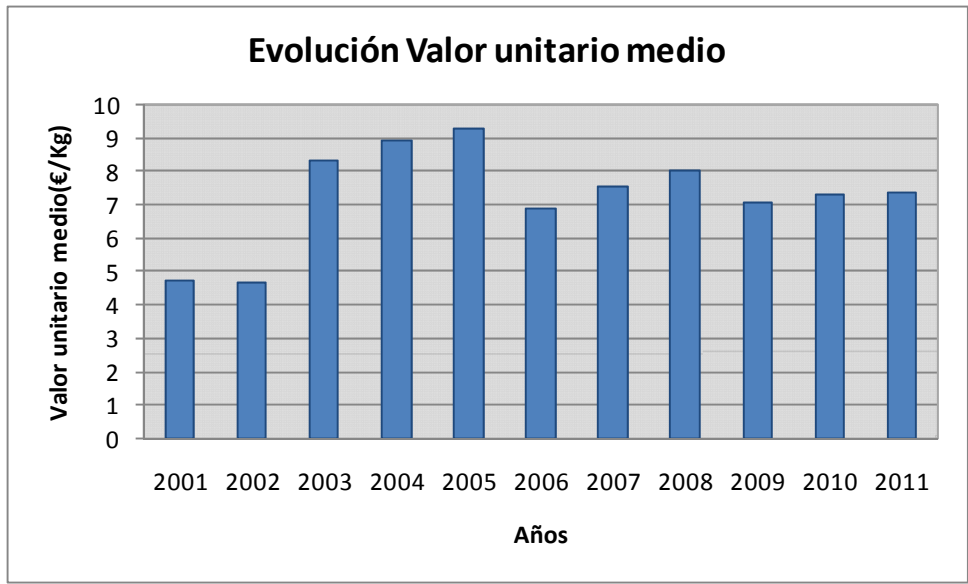


Gráfico nº 2: Evolución histórica del valor unitario medio (€/Kg).
Fuente: www.pescadegalicia.com (Consellería do Medio Rural e do Mar)

La evolución entre los dos gráficos anteriores se muestra en el siguiente: Evolución del importe total anual en ventas, que representa un comportamiento con muy pocas fluctuaciones a lo largo de los años.

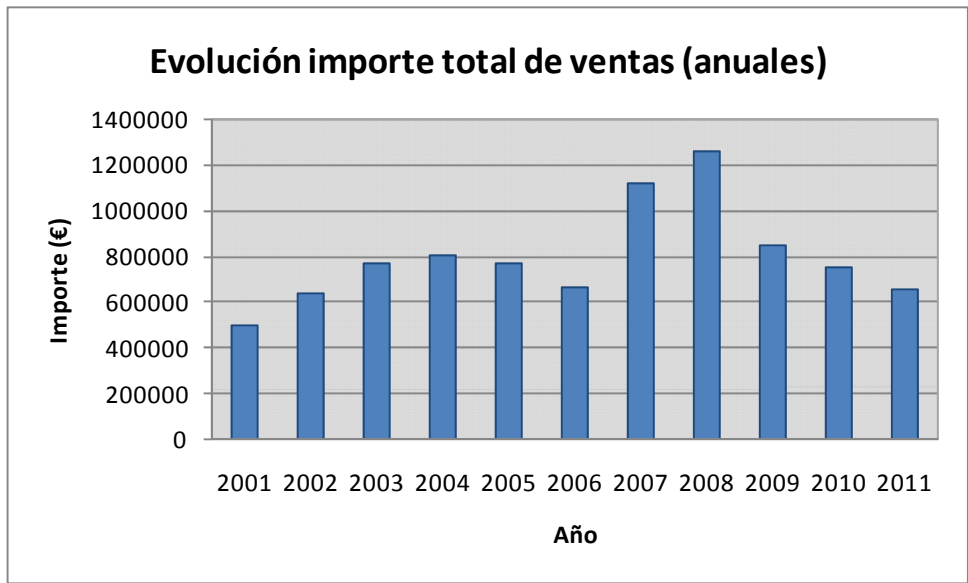


Gráfico nº 3: Evolución histórica del importe total de los Kg vendidos anualmente.
Fuente: www.pescadegalicia.com (Consellería do Medio Rural e do Mar)

Las variaciones históricas de los precios unitarios mínimos y máximos vienen recogidas en los siguientes gráficos. Sus comportamientos no siguen trayectorias claras, dependen de muchos factores y por tanto pueden sufrir amplias variaciones. Cabe destacar el pico de valor máximo obtenido en el año 2009, alcanzando el valor de 131,00 €/Kg.

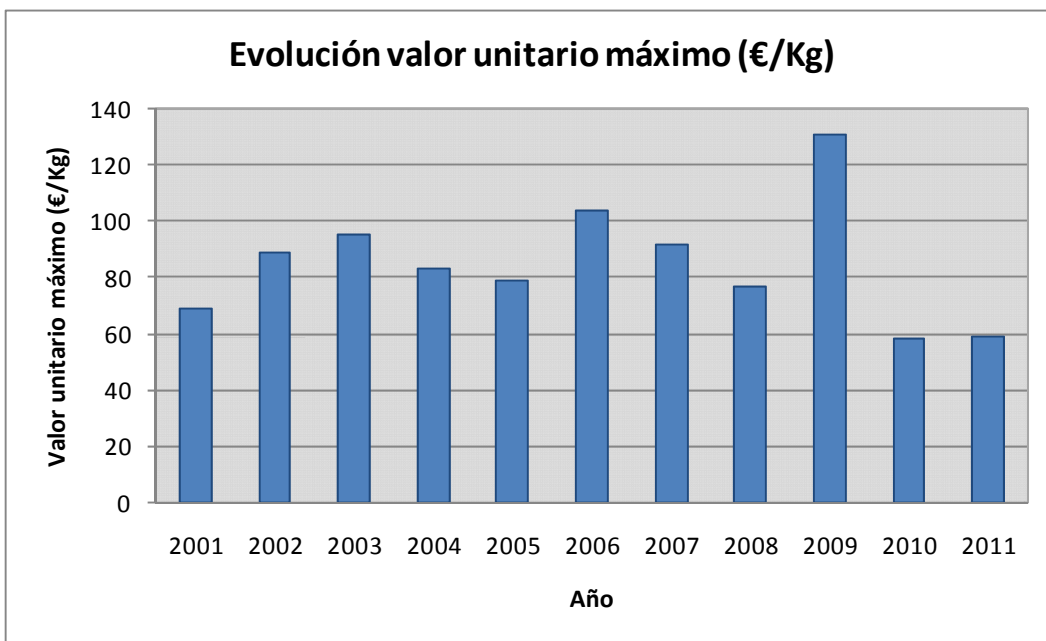


Gráfico nº 4: Evolución histórica del valor unitario máximo (€/Kg).
Fuente: www.pescadegalicia.com (Consellería do Medio Rural e do Mar)

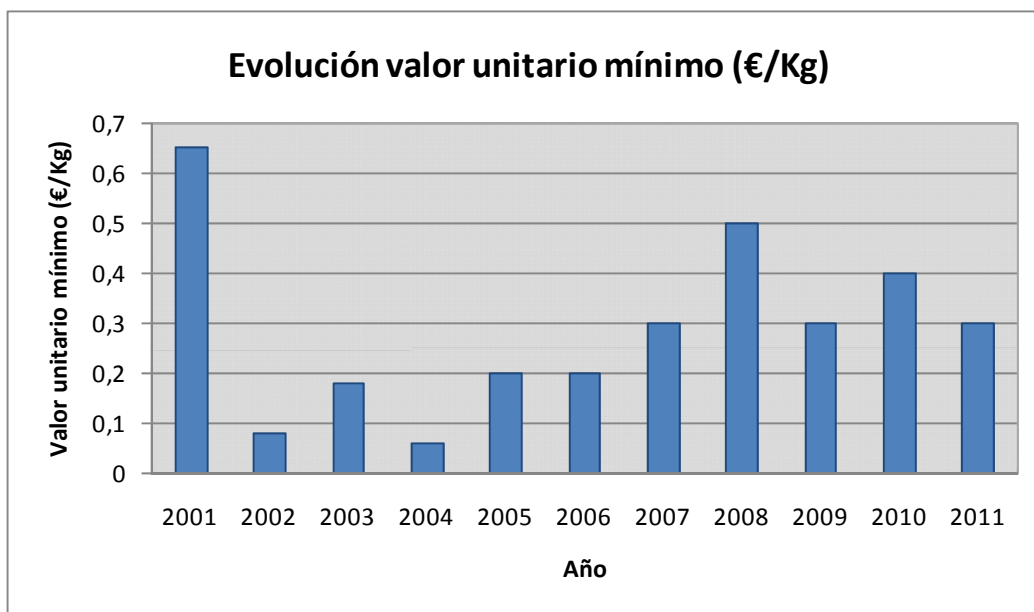


Gráfico nº 5: Evolución histórica del valor unitario mínimo (€/Kg).
Fuente: Datos www.pescadegalicia.com (Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos)

A continuación, podemos ver las principales especies vendidas en la lonja de Vilaxoán durante el último año y los últimos cinco años, observando así la evolución sufrida por las distintas especies.

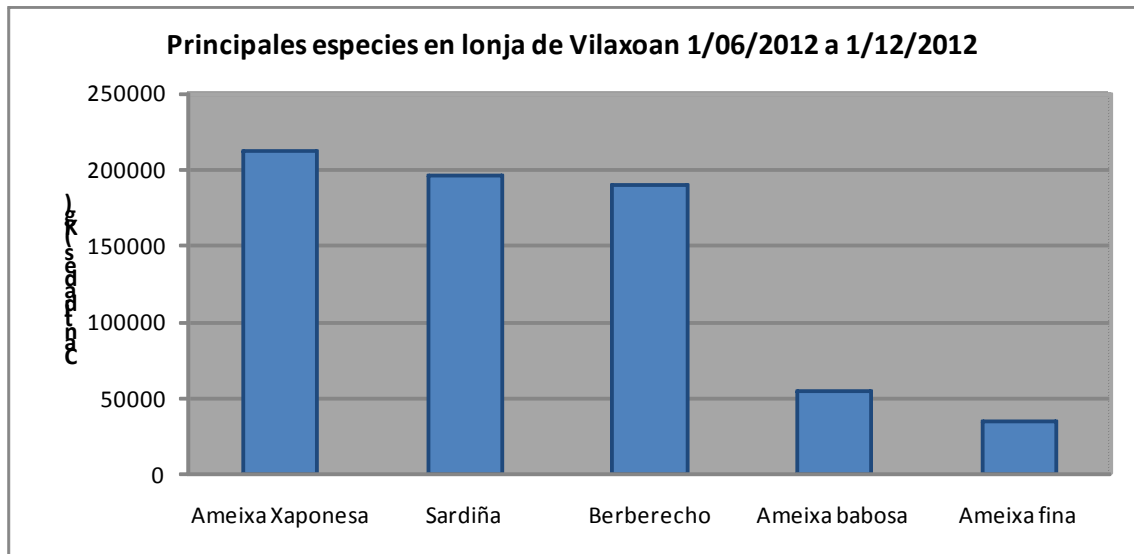


Gráfico nº 6: Principales especies vendidas en la lonja de Vilaxoán en el año 2011.
 Fuente: www.pescadegalicia.com (Consellería do Medio Rural e do Mar)

Como se aprecia en el gráfico, las especies principales descargadas en el puerto son la almeja japonesa, la sardina, el berberecho, la almeja babosa y la almeja fina.

A continuación se procede a analizar la evolución de la producción mejillonera en el puerto de Vilaxoán. Para ello se dispone de datos suministrados por el Servizo de Análise e Rexistro de la Secretaría Xeral do Mar entre los años 2009 y 2012 (este último año hasta el 13 de noviembre). Estos datos pueden observarse en la tabla y gráfico siguientes:

Año	Producción Anual Mejillones (kg)
2009	17.607.757
2010	15.420.629
2011	20.865.675
2012	13.008.271
TOTAL	66.902.332

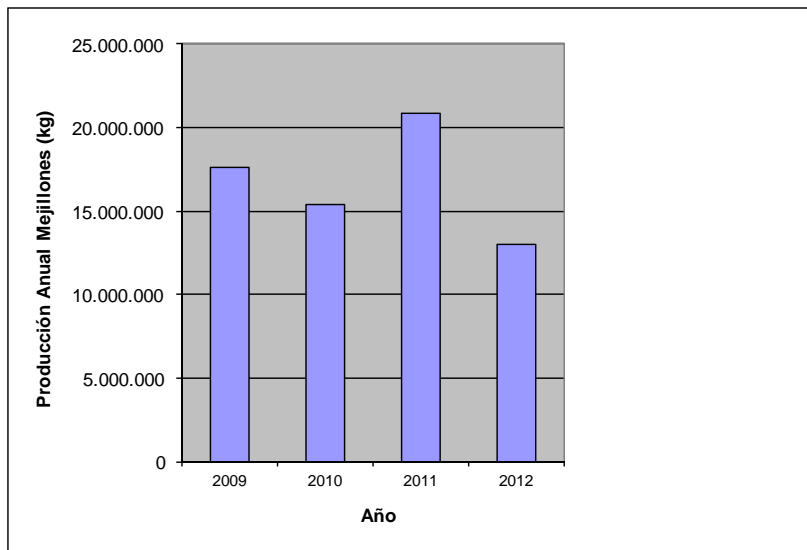


Gráfico nº 7: Evolución de la producción anual de mejillón en el puerto de Rianxo del 2009 al 2012 (hasta el 13 de noviembre).

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

Por otro lado, se dispone de información del número de bateas existente desde 2004 hasta 2012. Las asociaciones mejilloneras existentes en Vilaxoán son la Asociación de Mexilloeiros de Vilaxoán y la Asociación de Mexilloeiros Virgen del Rosario. El número de bateas que tiene cada una de ellas ha variado a lo largo de los años, tal y como se verá en la tabla siguiente.

Año	Asociación		Total bateas
	ASOCIACION MEXILLOEIROS DE VILAXOAN	ASOCIACION MEXILLOEIROS VIRGEN DEL ROSARIO	
2004	49	39	88
2005	49	41	90
2006	49	51	100
2007	52	60	112
2008	50	82	132
2009	47	70	117
2010	37	68	105
2011	45	58	103
2012	47	24	71

Como se aprecia en el gráfico siguiente, la evolución del número de bateas ha sufrido oscilaciones entre los años 2004 y 2011. Se aprecia que el año de mayor número fue el 2008, habiéndose registrado un incremento entre los años 2004 y 2008, y un posterior descenso desde este año hasta la actualidad.

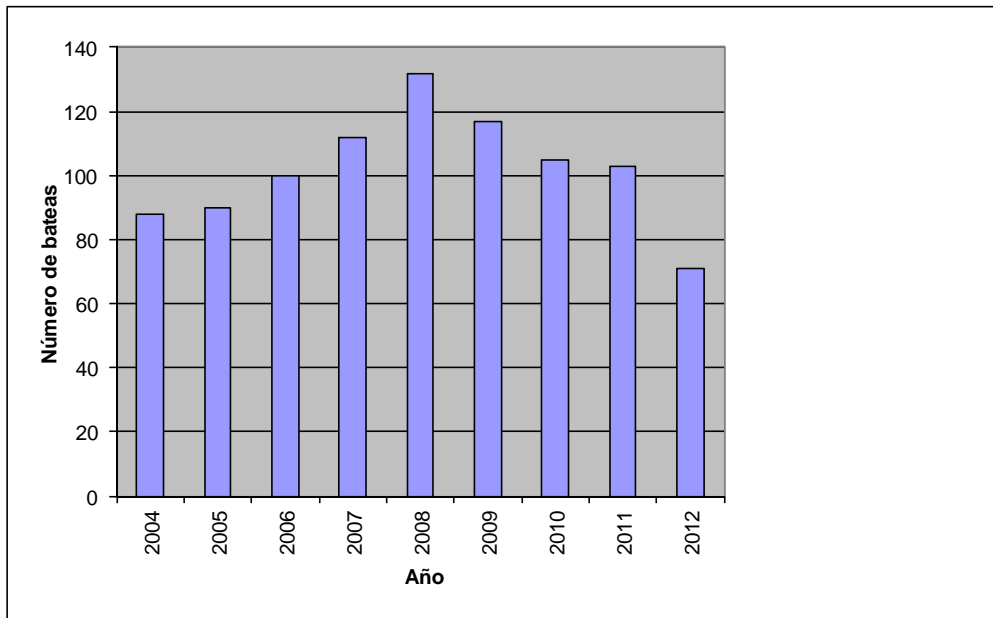


Gráfico nº 8: Evolución del número de bateas en el puerto de Rianxo de 1997 al 2011.
Fuente: www.pescadegalicia.com (Consellería do Mar)

2.2.2. Actividad náutico-deportiva

Las únicas instalaciones existentes en el puerto de Vilaxoán destinadas a las actividades de carácter náutico-deportivo son las correspondientes al Centro Cultural y Deportivo de Sobrán.

2.2.3. Actividades complementarias

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

Las zonas de las que se dispone actualmente para la realización de dichas actividades son descritas posteriormente en los apartados 4.3 y 4.4, y son suficientes para el correcto funcionamiento del puerto.

2.3. SERVICIOS PORTUARIOS

El puerto de Vilaxoán dispone de instalaciones auxiliares para reparación de embarcaciones y de naves para el acopio de redes. Existen además tomas de agua y energía, así como rampas de varada y descarga. El puerto cuenta con una instalación de suministro de combustible, para uso únicamente pesquero (suministro de gasoil).

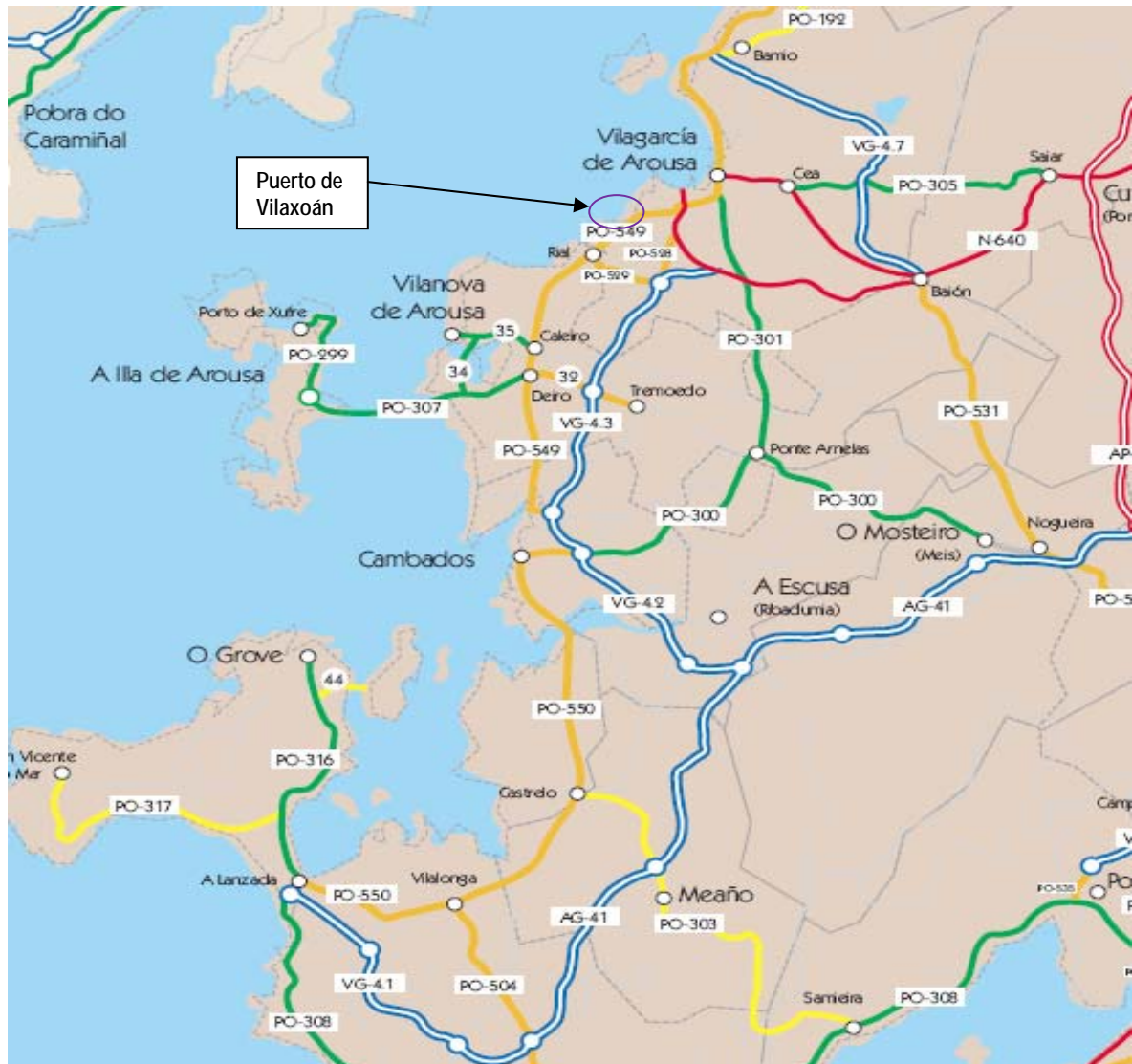
Para la venta de las capturas se dispone del nuevo edificio de la lonja, con un total de 445,90 m² construidos.

2.4. ACCESIBILIDAD Y COMUNICACIONES

Vilaxoán está situado a 125 Km de A Coruña, a 55 Km de Santiago de Compostela, a 60 Km de Vigo y a 3 km del centro urbano de Vilagarcía de Arousa, término municipal al que pertenece. El acceso actual por vía terrestre a la localidad de Vilaxoán, y a sus instalaciones portuarias por consiguiente, presenta las siguientes posibilidades según desde qué población principal se proceda:

- Desde A Coruña: Se inicia la ruta en la AP-9 dirección Santiago de Compostela. Se toma la salida 110, Caldas de Reis, Vilagarcía, hacia la N-640. Se continúa por la N-640 aproximadamente durante 4 km en dirección a Vilagarcía. Se continúa por la variante de Vilagarcía y en la rotonda se toma la salida dirección Avda. de Cambados, PO-549. Se continúa por la PO-549 hasta la intersección de acceso a Vilaxoán.
- Desde Santiago de Compostela: Se inicia la ruta en la AP-9 dirección Pontevedra, de forma análoga a la ruta desde A Coruña.
- Desde Vigo: Se inicia la ruta en la AP-9 dirección A Coruña. Se toma la salida 110, y se continúa por la N-640 aproximadamente durante 4 km en dirección a Vilagarcía. Se continúa por la variante de Vilagarcía y en la rotonda se toma la cuarta salida dirección Avda. de Cambados, PO-549. Se continúa por la PO-549 hasta la intersección de acceso a Vilaxoán.

El acceso a las instalaciones portuarias puede realizarse a través de las calles Ameixeiras o Eiras, del núcleo de Vilaxoán.



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

3.1. ACTIVIDADES PORTUARIAS PREVISTAS. IDENTIFICACIÓN DE NECESIDADES

3.1.1. Actividad pesquera

La actividad pesquera en el puerto de Vilaxoán tiene notable importancia, sobre todo en la captura de sardina y marisco. Esto se puede comprobar observando la actividad de la lonja y la asociación de mejilloneros. La existencia de una instalación de suministro de gasóleo pone de manifiesto el carácter predominantemente pesquero de la actividad portuaria. Esta predominancia facilita las labores de descarga y venta de las capturas de los barcos pesqueros. Por otra parte, aunque las 59 embarcaciones existentes no tienen suficientes plazas en los 36 amarres existentes en los pantalanes, realizan sus atraques en el muelle pesquero (las de mayor tonelaje) o en boyas ubicadas principalmente dentro de la dársena central del puerto (las de menor tonelaje).

3.1.2. Actividad deportiva

La actividad de navegación recreativa y deportiva en el puerto de Vilaxoán no es la principal, ni existe en el ámbito una demanda importante, puesto que en Vilanova de Arousa existe un puerto deportivo completamente dotado. En estas condiciones, a pesar de no existir ni espacio ni atraques específicos para las embarcaciones de recreo en ninguno de los cuatro pantalanes de que dispone el puerto, éstos se combinan, de forma residual, con la actividad pesquera, predominante.

Existe también dentro de la zona de servicio del puerto actividad deportiva ligada a las instalaciones del Centro Cultural y Deportivo de Sobrán.

El área reservada para las actividades náutico-deportivas se considera suficiente para satisfacer la demanda actual y futura de atraque de embarcaciones de recreo.

3.1.3. Actividades complementarias

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

Las zonas de las que se dispone actualmente para la realización de dichas actividades son suficientes para el correcto funcionamiento del puerto, y son descritas posteriormente en los apartados 4.4 y 4.5.

3.2. ACTUACIONES NECESARIAS PARA ESTAS ACTIVIDADES

Tal como se deduce de la lectura de los epígrafes anteriores, se desarrollan en el puerto una serie de actividades diferentes que precisan se les asignen espacios adecuados, dimensionados en forma que dichas actividades puedan desarrollarse eficazmente y sin interferencias.

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

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

3.3. CLASIFICACIÓN USOS PREVISTOS

En primer lugar es preciso establecer una adecuada clasificación de usos en la zona de servicio antes de proceder a su asignación concreta a cada una de las áreas del puerto. Se parte para ello de una selección de cinco usos básicos portuarios a establecer en la zona terrestre, elaborada teniendo en cuenta lo especificado en el artículo 69 del TRLPEMM y las características de los tráficos descritos.

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

Por otro lado, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 72 del TRLPEMM, *“En aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las*

necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico”.

Así pues, se procede también a definir un uso no portuario, denominado como uso vinculado a la interacción puerto-villa (teniendo en cuenta las características del núcleo urbano de Vilaxoán), destinado a englobar el parque urbano situado dentro de la zona de servicio portuaria.

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, marisco y mejillones desde los buques y su posterior manipulación, almacenaje y comercialización, así como los usos vinculados a esta actividad y los complementarios a éstos y la prestación de los servicios necesarios para las flotas, y en general cualquier actividad necesaria para el mejor funcionamiento del sector.

3.3.2. Uso náutico-deportivo

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

3.3.3. Uso complementario

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

Por lo tanto, en las áreas a las que se asigna este uso se prevé el desarrollo de cualquiera de las actividades complementarias a las portuarias necesarias para el correcto funcionamiento y desarrollo del puerto, tales como almacenes, construcción y reparación naval y sus suministros, efectos navales, transformación y manipulación de la pesca, avituallamiento, comercial y distribución, ocio y hostelería, aparcamiento, etc.

3.3.4. Uso de infraestructura básica

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

3.3.5. Uso de interacción puerto-villa

Las áreas a las que se asigna este uso, no portuario, tienen como cometido fundamental el aprovechamiento por parte de los habitantes de la villa de espacios que por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios han perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria.

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

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

4.1. ÁREA PESQUERO-MEJILLONERA

4.1.1. Extensión del área

Se asigna este uso a la zona del muelle adosado al dique principal más próxima a la dársena, a la franja de muelle principal próxima al cantil, a la rampa de varada situada en éste, a la edificación de la lonja y la explanada circundante y a los dos pantalanes situados dentro de la dársena central.

La superficie asignada al uso pesquero-mejillonero es de 12.683 m².

4.1.2. Justificación de su uso

Se asignan las instalaciones descritas anteriormente a la actividad pesquera con el objetivo de consolidar el uso que se desarrolla en la actualidad en el área, destinándolas exclusivamente al uso descrito y eliminando las interferencias que pudieran producirse con otras actividades. Con la asignación asimismo se favorece la ordenación y mejora de estos espacios.

4.2. ÁREA NÁUTICO-DEPORTIVA

4.2.1. Extensión del área

El área asignada al uso náutico-deportivo se corresponde con la parcela en la que se encuentra ubicado el Centro Cultural y Deportivo de Sobrán. La superficie asignada al uso náutico-deportivo es de 2.307 m².

4.2.2. Justificación de su uso

Se asigna el uso náutico-recreativo a las zonas descritas anteriormente con el fin de evitar interferencias con el resto de actividades que se desarrollan en el puerto, fundamentalmente con los tráficos pesqueros.

4.3. ÁREA PARA USOS COMPLEMENTARIOS

4.3.1. Extensión del área

Se asigna este uso a las edificaciones del Intecmar y su explanada circundante, y la zona en tierra situada frente al contradique de abrigo. En la explanada anexa al dique se destina este uso a las edificaciones de asociaciones de mejilloneros y departamentos de usuarios.

Además, se incluyen las instalaciones situadas al norte del puerto (muelle correspondiente a la concesión de Hermanos Vidal Padín, S.L., las cuales incluyen una zona de vivero, una rampa y un pequeño muelle), así como al sur (instalaciones de las empresas Ameixa de Carril, S.L. y Mariscos Sañas, S.L.).

En la zona situada junto a la playa de Preguntoiro se asigna este uso a la parcela ubicada al norte del Centro Cultural y Deportivo de Sobrán.

La superficie asignada al uso complementario es de 29.891 m².

4.3.2. Justificación de su uso

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

Por ello es necesario definir el espacio destinado a estos y otros usos complementarios dentro de la zona de servicio del puerto. El área delimitada es colindante con los viales de acceso al puerto, por lo que los movimientos derivados de este tipo de actividades auxiliares se desarrollan ordenadamente sin producir interferencias con el resto de actividades que se desarrollan en el puerto. De esta manera su ubicación se considera ideal para el establecimiento de industrias o actividades que complementen los servicios que se prestan a los usuarios del puerto.

4.4. ÁREA DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

4.4.1. Extensión del área

Se corresponde con el dique, el contradique y los viales principales de acceso a las instalaciones portuarias. La superficie asignada al uso de infraestructuras básicas es de 24.698 m².

4.4.2. Justificación de su uso

El dique que conforma la infraestructura de abrigo y protección del puerto constituye un elemento imprescindible para el correcto desarrollo de las actividades portuarias en los diferentes muelles y pantalanés sin que éstos se vean afectados por los oleajes y corrientes existentes en la dársena.

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

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

4.5. ÁREA DE INTERACCIÓN PUERTO-VILLA

4.5.1. Extensión del área

En las instalaciones portuarias de Vilaxoán se asigna este uso al parque urbano situado frente a las edificaciones del Intecmar y al situado al sur de la zona de servicio del puerto. La superficie asignada al uso de interacción puerto-villa es de 11.378 m².

4.5.2. Justificación de su uso

Como ya se ha indicado en el apartado 3.3, se considera que esta área ha perdido el uso portuario, y tiene como cometido fundamental el aprovechamiento y disfrute por parte de los habitantes de la villa de espacios que no presentan idoneidad funcional y técnica para la actividad portuaria.

4.6. TABLA RESUMEN DE ASIGNACIÓN DE ÁREAS

A continuación se presenta una tabla resumen con la asignación de áreas prevista por el presente documento.

ASIGNACIÓN DE ÁREAS (m ²)	
Uso	Superficie Vigente
	m ²
Pesquero-Mejillonero	12.683,09
Náutico-Deportivo	2.306,99
Complementario	29.891,22
Infraestructuras básicas	24.698,11
Interacción puerto-villa	11.378,20
<i>TOTAL</i>	<i>80.957,61</i>

En el plano nº5 se reflejan de modo gráfico las superficies descritas.

5. DEFINICIÓN DE ZONAS DE PROTECCIÓN

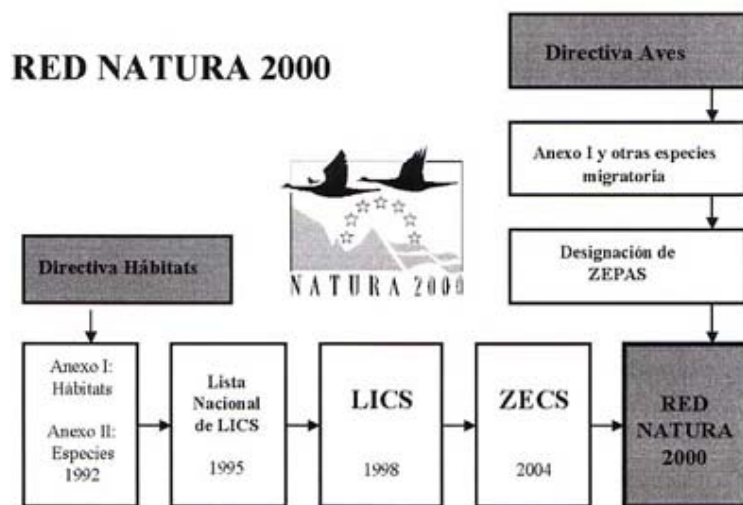
En este apartado se lleva a cabo el estudio de zonas de protección, tanto a nivel patrimonial como a nivel de medio ambiente, comprobando que el área portuaria de Vilaxoán no se encuentra incluida en ninguna de ellas.

A continuación se describen los parámetros analizados para dicho estudio:

5.1. RED NATURA 2000

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

Esta red tendrá que garantizar el mantenimiento en un estado de conservación favorable los 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.



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

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

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

Consultadas todas las fuentes de información, se concluye que el área portuaria de Vilaxoán no se encuentra dentro de ninguna Zona de Especial Protección para las Aves, si bien se encuentra próxima de la zona ZEPA “Complejo intermareal Umia-O Grove, A Lanzada, punta Carreirón e lagoa Bodeira”, según el mapa siguiente de catalogación de lugares ZEPA, si bien dicha zona no afecta a las antedichas instalaciones.



5.1.2. LUGAR DE IMPORTANCIA COMUNITARIA (LIC)

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

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

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

Consultadas todas las fuentes de información, se concluye que el área portuaria de Vilaxoán, objeto del presente documento de DEUP, no se encuentra dentro de los Lugares de Importancia Comunitaria (LIC), si bien, se halla próxima a los lugares de Importancia Comunitaria (LIC), "Complejo Ons-O Grove" y "Sistema Fluvial Ulla-Deza", según la catalogación de regiones LIC gallegas., tal y como se refleja en el siguiente plano.



5.2. ZONAS RAMSAR

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

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

El Decreto 110/2004, del 27 de mayo, por el que se regulan los humedales protegidos (Diario Oficial de Galicia número 108, do 7 de junio) declara como humedales protegidos los espacios naturales clasificados como Sitio Ramsar (Convenio de Ramsar) en Galicia. Dichos espacios son:

- Complejo Intermareal Umia-Grove, la Lanzada, Punta Carreirón y Lago Bodeira
- Ría de Ortigueira y Ladrado
- Complejo de las playas, dunas y lagunas de Corrubedo
- Laguna y arenal de Valdoviño

El área portuaria de Vilaxoán no se encuentra integrada en ninguno de dichos espacios, si bien se encuentra próximo al humedal protegido "Complejo Intermareal Umia-Grove, la Lanzada, Punta Carreirón y Lago Bodeira".



5.3. ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN DE LOS VALORES NATURALES

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

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

Las instalaciones portuarias de Vilaxoán no se encuentran incluidas dentro de ninguna Zona de Especial Protección de los Valores Naturales.

5.4. FIGURA DE PROTECCIÓN DE PATRIMONIO

Se ha comprobado en el Plan Xeral de Ordenación Municipal de Vilagarcía vigente la existencia de un elemento protegido de carácter patrimonial en la zona de servicio del puerto. Se trata de un elemento patrimonial con protección histórico-artística y referencia en el catálogo 18 PHA correspondiente a la Mámoa de Perrón.

Sin embargo, analizando la ficha del catálogo del planeamiento se constata que la localización en el plano del PXOM es errónea, puesto que dicha mámoa se sitúa en el lugar de Perrón, en la parroquia de Santa María de Rubiáns. Este lugar y parroquia se encuentran en el interior del término municipal de Vilagarcía de Arousa, en las proximidades de la carretera N-640.



CLASIFICACION DO SOLO		
		PROTECCION HISTORICO ARTISTICA
		24 PHA Referencia do ben catalogado
SISTEMAS XERAIS		
SIGNOS CONVENCIONAIS		

5.5. FIGURAS CONTEMPLADAS EN EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL

En el Concello de Vilagarcía la figura de planeamiento vigente es el Plan Xeral de Ordenación Municipal aprobado el 24 de Febrero del año 2000. En el citado PXOM se recoge la figura de protección patrimonial mencionada erróneamente en el apartado anterior en la 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 Vilaxoán se encuentra incluida dentro del elemento 'Núcleo de Identidad del Litoral: Vilagarcía de Arousa'. 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 Vilaxoán en las áreas de protección recogidas en el Plan de Ordenación do Litoral, sus usos y actividades admisibles se regirán por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de Septiembre y por el planeamiento urbanístico vigente.

5.7. FIGURAS CONTEMPLADAS EN LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

En las Directrices de Ordenación del Territorio de Galicia no se incluye ningún elemento situado en el entorno de la zona de servicio del puerto de Vilaxoán que presente protección ambiental o patrimonial.

6. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

La zona de servicio actual es la suma de la zona primitiva transferida a la Comunidad Autónoma de Galicia por Real Decreto 3214/1982, de 24 de julio (efectiva el 31 de octubre de 1983, fecha en la que se firmó el Acta de Entrega de los puertos de Vilaxoán, Carril y Pontecesures por parte de la Junta del Puerto de Vilagarcía de Arousa a la Comunidad Autónoma de Galicia), y las posteriores ampliaciones resultantes de la ejecución del proyecto "Nuevo acceso al puerto de Vilaxoán", de abril de 1997, y el acta de reconocimiento final de la concesión otorgada por O.M. de 30 de abril de 1961 a la entidad "Conservas Pipila, S.L." con destino a la construcción de un muelle y muro en el Dominio Público Portuario del puerto de Vilaxoán, posteriormente transferida su titularidad a favor de la empresa Hermanos Vidal Padín, S.L., firmada el 6 de noviembre de 2002.

En el Anexo nº2 a la presente memoria se adjunta copia de los planos de deslinde del D.P.M.T., aprobado por O.M. 17/1/2005.

En el Anexo nº 3 se adjunta copia del Acta de Entrega de los puertos de Vilaxoán, Carril y Pontecesures, de la planta del proyecto "Nuevo acceso al puerto de Vilaxoán", y del acta de reconocimiento final de la concesión de Hermanos Vidal Padín, S.L.

6.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

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

6.2. ZONA DE SERVICIO DE AGUAS DEL PUERTO

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

Así pues, el artículo 15.7 de la (derogada por el RDL 2/2011) Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establece que la Zona de las aguas portuarias incluidas en la Zona de Servicio, como zona I,

abarca los espacios incluidos dentro de los diques de abrigo y las zonas necesarias para las maniobras de atraque y reviro donde no existan éstos.

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

Dentro de la zona de servicio propuesta se encuentran dos zonas que en la actualidad están en trámite de regularización de adscripción. Una de ellas se corresponde con la concesión de Hermanos Vidal Padín, S.L., situada al norte de las instalaciones portuarias, mientras que la otra zona se encuentra al sur del dique de abrigo, y se trata del área que incluye la línea de agua delimitada por la esquina suroeste del dique y la dársena de la playa de Preguntoiro.

En el Anexo nº3 se adjunta el plano que acompaña al acta de regularización de la delimitación de los bienes de Dominio Público Marítimo-Terrestre ocupados por el puerto de Vilaxoán.

La zona de servicio presenta un resguardo de 30 metros al sur y al oeste del dique de abrigo y al norte del contradique, y de 72 metros al oeste de la punta del contradique.

El límite exterior de la zona portuaria puede apreciarse en el plano nº 3.

7. EFFECTOS DEL DOCUMENTO DE DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS Y SUS MODIFICACIONES

7.1. ALCANCE Y EFECTOS

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

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

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

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

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

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

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

7.2. VIGENCIA Y MODIFICACIONES

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

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

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

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

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

4. El desarrollo de los proyectos de obras portuarias contempladas básicamente en este documento de DEUP, se consideran sujetas a las disposiciones anteriores y por tanto sus modificaciones sólo se

consideran sustanciales cuando afecten a algún uso básico en más del 15% o cuando se incluya alguna nueva infraestructura que, aún cumpliendo el porcentaje anterior, implique una modificación de la delimitación de la zona de servicio en su linde con los particulares.

7.3. DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Puesto que en virtud del artículo 59.2 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios tiene carácter supletorio del Plan Especial de Ordenación Urbanística del espacio portuario 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 de las instalaciones portuarias de Noia serán de aplicación las disposiciones contenidas en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en particular lo establecido en el artículo 56. 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 coronación de las edificaciones 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, etc.

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

A Coruña, noviembre de 2012

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Autor del Documento

Fdo. Iñaki Cubillo Bueno

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Director del Documento

Fdo. Andrés Cervantes Refojos

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Jefe de Área de Explotación y Planificación

Fdo. Ana Isabel Calzadilla Bouzón

ANEXOS



INDICE DE ANEXOS

ANEXO Nº 1.- REPORTAJE FOTOGRÁFICO

ANEXO Nº 2.- DESLINDE DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE

ANEXO Nº 3.- ACTA DE TRANSFERENCIA Y ADSCRIPCIÓN

ANEXO Nº 4.- CONCESIONES Y AUTORIZACIONES

ANEXO Nº 5.- FLOTA DEL PUERTO

ANEXO Nº 1: REPORTAJE FOTOGRÁFICO



ANEXO Nº 2: DESLINDE DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE



ANEXO Nº 3: ACTA DE TRANSFERENCIA Y ADSCRIPCIÓN

ANEXO Nº 4: CONCESIONES Y AUTORIZACIONES



ANEXO Nº 5: FLOTA DEL PUERTO



PLANOS



INDICE DE PLANOS

- 1.- SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO
- 2.- ESTADO ACTUAL
- 3.- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO
- 4.- ZONAS DE PROTECCIÓN
- 5.- DELIMITACIÓN DE USOS PROPUESTOS