



## **DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE MUROS (A CORUÑA)**

## **INDICE**

---

### **MEMORIA**

- 1.- ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA
- 2.- SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO
- 3.- ZONAS DE PROTECCIÓN Y RECURSOS MARINOS
- 4.- ANÁLISIS DE COMPATIBILIDAD CON OTROS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN
- 5.- EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y CLASIFICACIÓN DE LOS USOS NECESARIOS
- 6.- DISTRIBUCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS
- 7.- PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO PORTUARIA
- 8.- EFECTOS DE LA DEUP Y SUS MODIFICACIONES

### **ANEXOS**

- ANEXO Nº1: REPORTAJE FOTOGRÁFICO
- ANEXO Nº2: DESLINDE DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE
- ANEXO Nº3: ACTAS DE TRANSFERENCIA Y ADSCRIPCIÓN
- ANEXO Nº 4: FLOTA DEL PUERTO
- ANEXO Nº 5: CONCESIONES Y AUTORIZACIONES

### **PLANOS**

- 01.- SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO
- 02.- ESTADO ACTUAL
- 03.- ZONAS DE PROTECCIÓN Y RECURSOS MARINOS
- 04.- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO
- 05.- DELIMITACIÓN DE USOS



## MEMORIA

---

## INDICE

---

<b>1.</b>	<b>ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA .....</b>	<b>1</b>
1.1.	ANTECEDENTES .....	1
1.2.	METODOLOGÍA .....	3
1.3.	MARCO NORMATIVO .....	4
<b>2.</b>	<b>SITUACION ACTUAL DEL PUERTO .....</b>	<b>5</b>
2.1.	SITUACIÓN.....	5
2.2.	ACCESIBILIDAD Y COMUNICACIONES .....	5
2.3.	ANÁLISIS DE LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS .....	5
2.4.	CONCESIONES Y AUTORIZACIONES .....	7
2.5.	SERVICIOS COMPLEMENTARIOS QUE PROPORCIONA EL PUERTO .....	7
2.6.	FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO .....	7
2.7.	ANÁLISIS DE LA ZONA DE CONTACTO ENTRE EL NÚCLEO Y EL PUERTO .....	10
<b>3.</b>	<b>ZONAS DE PROTECCIÓN Y RECURSOS MARINOS .....</b>	<b>10</b>
3.1.	PARQUES NACIONALES .....	11
3.2.	ZONAS DE PROTECCIÓN DE LOS ESPACIOS NATURALES.....	11
3.3.	ZONAS RAMSAR. HUMEDALES PROTEGIDOS .....	12
3.4.	RED NATURA 2000.....	12
3.5.	RESERVA DE LA BIOSFERA .....	14
3.6.	ZONAS DE ESPECIAL PROTECCIÓN DE LOS VALORES NATURALES. (ZEPVN) .....	14
3.7.	ESPACIOS NATURALES DE INTERÉS LOCAL (ENIL) Y ESPACIOS PRIVADOS DE INTERÉS NACIONAL (EPIN).....	14
3.8.	RECURSOS MARINOS .....	15
3.9.	ELEMENTOS CATALOGADOS DE PATRIMONIO CULTURAL .....	15
<b>4.</b>	<b>ANÁLISIS DE COMPATIBILIDAD CON OTROS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN .....</b>	<b>15</b>
4.1.	PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL .....	15
4.2.	PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL .....	16
4.3.	DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO .....	18

---

<b>5. EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y CLASIFICACIÓN DE LOS USOS NECESARIOS.....</b>	<b>20</b>
5.1. ACTIVIDADES PORTUARIAS PREVISTAS. IDENTIFICACIÓN DE NECESIDADES. ....	20
5.2. CLASIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS.....	21
<b>6. DISTRIBUCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS .....</b>	<b>23</b>
6.1. USO INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS .....	23
6.2. USO PESQUERO-MEJILLONERO .....	23
6.3. USO NÁUTICO-DEPORTIVO .....	24
6.4. USO MIXTO PESQUERO – NÁUTICO-DEPORTIVO .....	24
6.5. USO ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS PORTUARIAS .....	24
6.6. CUADRO RESUMEN.....	25
6.7. CONDICIONES ESPECIALES DE USO.....	25
<b>7. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO PORTUARIA.....</b>	<b>26</b>
7.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE .....	26
7.2. ZONA DE SERVICIO DE AGUAS DEL PUERTO .....	27
<b>8. EFECTOS DE LA DEUP Y SUS MODIFICACIONES .....</b>	<b>27</b>
8.1. ALCANCE Y EFECTOS.....	27
8.2. VIGENCIA Y MODIFICACIONES .....	28

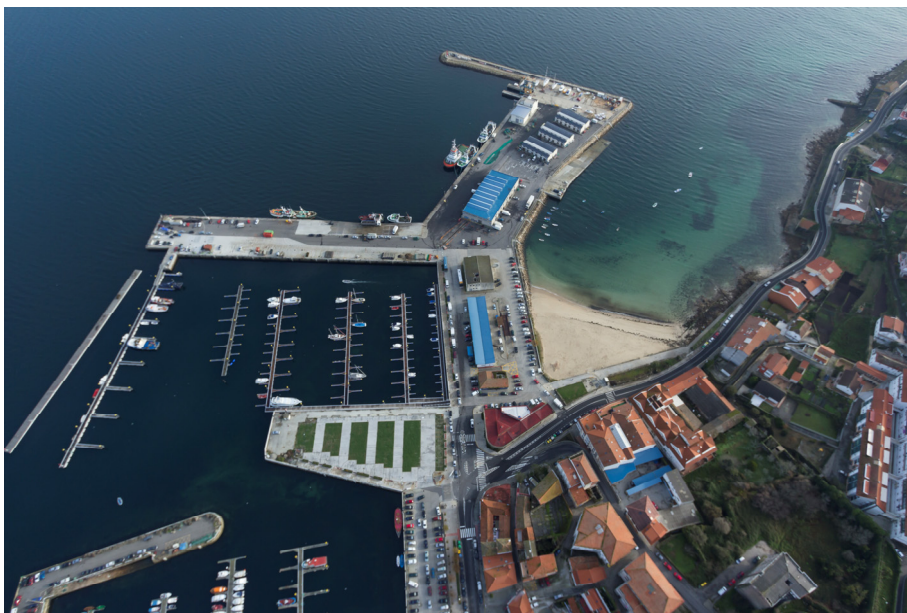
---

# 1. ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA

## 1.1. ANTECEDENTES

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

El presente documento tiene por objeto la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del puerto de Muros en la provincia de A Coruña, en cumplimiento de las disposiciones establecidas en el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de Septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en la que se establece la necesidad de que los puertos dispongan de un documento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios.



Puerto de Muros. (2013)

El ente público PORTOS DE GALICIA ha analizado las posibilidades de utilización de la zona de servicio del puerto de Muros, así como sus necesidades, con el fin de tratar de garantizar el uso racional y eficaz de sus instalaciones y superficies, evitar las interferencias innecesarias entre los distintos usos y sentar las bases para una planificación adecuada de las futuras actuaciones que pueda ser necesario acometer.

Para ello se define la previsión de usos en el ámbito, justificando la necesidad o conveniencia de los usos previstos con el objetivo último de ordenar la previsión de los usos de cara a fortalecerlos y generar una base sólida sobre la que se produzca un desarrollo y competitividad de las actividades que se desenvuelvan en el ámbito portuario.

Como resultado de la tramitación del documento redactado en octubre de 2014, se redacta la presente versión en la que se han tenido en cuenta las alegaciones estimadas en dicha tramitación. En síntesis las modificaciones que se han incluido son las siguientes:

- Se incluye un nuevo apartado 1.3 en la memoria, relativo al marco normativo de aplicación.
- Se ha suprimido de la zona de servicio del puerto una parcela de 556 m<sup>2</sup> (de un total de 620 m<sup>2</sup> ya que no toda ella estaba en la zona de servicio del puerto) adquirida por la Armada para a construcción de la Ayudantía de Mariña de Muros, y que actualmente sigue siendo una propiedad de la Administración General del Estado afectada al Ministerio de Defensa. Se corrigen los apartados 2.3, 6.5, 6.6 y 7.1 y se modifica la zona de servicio en los planos 2, 3, 4 y 5.
- Se ha modificado el ámbito terrestre y la lámina de agua, pasando un arenal localizado en el arranque del dique que se había computado como zona terrestre, a pesar de que está parcialmente sumergido y no constituye una explanada. Por ese motivo se ha considerado un error en el grafiado y se ha computado a la zona de servicio de lámina de agua los 604 m<sup>2</sup> que constituyen el citado arenal, eliminándolo del uso complementario al que estaba asignado. Se corrigen los apartados 2.3, 6.5, 6.6, 7.1 y 7.2 y se modifica la zona de servicio en los planos 4 y 5.

## 1.2. METODOLOGÍA

Para el desarrollo de la presente Delimitación de Espacios y Usos Portuarios se propone una metodología que parte del análisis de la evolución y del estado actual del puerto de Muros, para lo que se realizará un estudio de la infraestructura portuaria y sus usuarios, la accesibilidad y comunicaciones del puerto y los distintos condicionantes.

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

El presente documento se ha estructurado como sigue:

a) Situación actual del puerto.

Descripción del estado actual de la infraestructura portuaria y las edificaciones existentes en la zona de servicio.

b) Zona de protección y recursos marinos

Estudio de las zonas de protección, tanto a nivel patrimonial como medioambiental, que puedan afectar al puerto y de los posibles recursos marinos existentes en su entorno.

c) Análisis de compatibilidad con otros instrumentos de ordenación.

Estudio de la incidencia de otras figuras de ordenación territorial y urbanística sobre la zona de servicio del puerto.

d) Evolución de las actividades portuarias e identificación de usos.

Análisis de la evolución que sufrirán las actividades portuarias e identificación de las necesidades asociadas a las mismas, en base a lo que se establecerá la clasificación de los usos necesarios.

e) Distribución y justificación de los usos previstos

Descripción de la zonificación funcional de la zona de servicio en base a los usos establecidos en respuesta a las necesidades identificadas.

f) Propuesta de delimitación de la zona de servicio

En este apartado se propone una delimitación de la zona de servicio como resultado del análisis realizado en los apartados precedentes.

g) Efectos del documento y sus modificaciones.



Definición del alcance, los efectos, condiciones de vigencia del documento y sus modificaciones.

La clasificación de los usos y actividades portuarias se realizará de acuerdo con el contenido del Título V del Libro Primero del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

### 1.3. MARCO NORMATIVO

El presente documento se formula en el marco normativo sectorial vigente, constituido, entre otras, por las siguientes disposiciones legales:

- Real Decreto 3214/1982, de 24 de julio, sobre el traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma en materia de puertos, por el cual se pone, entre otros, al puerto de Muros bajo la tutela del organismo autonómico.
- Ley 5/1994, de 29 de noviembre, de creación del ente público Portos de Galicia.
- Decreto 227/1995, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento del ente público Portos de Galicia, dictado en aplicación y desarrollo de la Ley 5/1994, de 29 de noviembre.
- Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TRLPEMM)

Conforme a lo establecido en el artículo 69. *Delimitación de Espacios y Usos Portuarios* el Sistema General Portuario contará con este documento para la definición y ordenación de sus actividades, especificadas en el Artículo 72.

- Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988 de 28 de julio, de Costas.
- Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas.

## **2. SITUACION ACTUAL DEL PUERTO**

### **2.1. SITUACIÓN**

El puerto de Muros se encuentra situado en la provincia de A Coruña, al norte de la ría de Muros e Noia,

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.

### **2.2. ACCESIBILIDAD Y COMUNICACIONES**

Su acceso principal se realiza a través de las vías de alta capacidad de reciente construcción: CG-1.5 y AG-56, enlazando esta última con la AP-9 a la altura de Santiago de Compostela, ciudad de la que Muros dista 60 km.

La vía CG-1.5 enlaza con la carretera autonómica AC-550 hacia Muros.

Además del acceso a través de las vías de alta capacidad, también es posible acceder al puerto de Muros por el norte, a través de las carreteras autonómicas AC-546 y la AC-400.

### **2.3. ANÁLISIS DE LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS**

La zona de servicio que delimita el espacio portuario cuenta con una superficie total de 232.760 m<sup>2</sup>, con 59.992m<sup>2</sup> terrestres y 172.768 m<sup>2</sup> de lámina de agua.

Las instalaciones del puerto comienzan, de oeste a este, abarcando el vial de acceso al mismo, en contacto con el núcleo urbano, y su paseo marítimo. Anexa a este vial se encuentra una explanada que linda con la dársena utilizada por embarcaciones pesqueras y náutico-deportivas.

La dársena se encuentra delimitada hacia el norte por un dique de abrigo de dos tramos de 85m y 80m, cuyas alineaciones forman un ángulo de 100°. Anexa al primer tramo existe una rampa de varada de 30m de ancho y 68m de longitud. A lo largo del segundo tramo hay una rampa de descarga de 4m de ancho y 46m de longitud.

Hacia el sur, la dársena se encuentra delimitada por sendos muelles de 100m y 81m cuyas alineaciones forman un ángulo de 110°. Desde el primero se accede al pantalán destinado a atraque puntual de embarcaciones de pasajeros.

Cabe señalar que a lo largo de los muelles descritos no se produce el atraque de embarcaciones y se encuentran delimitados por una barandilla de protección en toda su longitud, salvo los puntos de acceso a las rampas y a los pantalanes.

En el interior de la dársena, con calado variable entre 1m y 3m, se dispone de 4 pantalanes que suman 188 atraques para embarcaciones menores pesqueras y náutico-deportivas.

A continuación, el puerto dispone de una segunda dársena delimitada por un dique flotante de 140m de longitud hacia el norte; por una explanada trapezoidal hacia el oeste y por el muelle pesquero hacia el este.

La explanada tiene una superficie de más de 4.000m<sup>2</sup> y se destina principalmente a servicio de los usuarios del puerto deportivo. Desde la misma se accede a 5 pantalanes que disponen de 212 amarres para embarcaciones ligadas a la actividad náutico-deportiva. Los calados en esta zona varían entre los 3m y los 9m.

El muelle tiene una longitud de 195m y un calado variable entre 2m y 7m. Desde su extremo norte se accede a un pantalán de atraque para embarcaciones pesqueras que cuenta con 17 amarres.

A partir del acceso al pantalán anterior, el muelle pesquero continúa con una primera alineación de 34m de longitud y una segunda, perpendicular a la anterior, de 120m de longitud.

A continuación, el muelle pesquero dispone de dos rampas de 15m de ancho y 35m de longitud cada una.

Los muelles descritos delimitan una explanada de 40m de ancho sobre la que se encuentra una instalación de suministro de combustible y el local de control y certificación del Consello Regulador “DOP Mexillón de Galicia”, con una superficie de ocupación en planta de 16m<sup>2</sup> y 15m<sup>2</sup> respectivamente.

El muelle pesquero continúa a lo largo de 186m, con un calado variable entre 5m y 7m, hasta las instalaciones del Travel Lift, anexo al dique de abrigo de 115m de longitud.

Anexa a la dársena descrita y a este muelle se encuentra una explanada de 70m de ancho donde se ubican, de oeste a este, las siguientes edificaciones:

USO	SUPERFICIE DE OCUPACIÓN EN PLANTA (m <sup>2</sup> )
Edificio de Servicios de las instalaciones náutico-deportivas	132
Oficinas de Portos de Galicia	16
Departamentos para usuarios	525

USO	SUPERFICIE DE OCUPACIÓN EN PLANTA (m <sup>2</sup> )
Caseta báscula	16
Edificio sin uso (antigua fábrica de hielo y cofradía de pescadores)	458
Lonja y departamentos de usuarios	1.300
Departamentos para usuarios "A"	400
Departamentos para usuarios "B"	400
Departamentos para usuarios "C"	400
Fábrica de hielo	388

Al sur de esta explanada ha sido construida recientemente una nueva rampa de 14m de ancho.

#### CONCESIONES Y AUTORIZACIONES

En los anexos a la presente memoria se incluye la relación de concesiones y autorizaciones vigentes en el puerto para la utilización del dominio público del mismo.

## 2.4. SERVICIOS COMPLEMENTARIOS QUE PROPORCIONA EL PUERTO

Las actividades portuarias que se llevan a cabo en el puerto de Muros requieren de una serie de actividades complementarias para los buques, tales como talleres, efectos navales, y espacios para la gestión de las capturas.

Para la venta de las capturas se dispone de una lonja moderna y diversos departamentos para usuarios del puerto vinculados al sector pesquero-mejillonero, además de una báscula.

La comercialización del mejillón cuenta en el puerto con un punto de control del Consello Regulador "DOP Mexillón de Galicia".

Además de las instalaciones descritas, el puerto dispone de fábrica de hielo e instalaciones complementarias como un punto de suministro de combustible.

## 2.5. FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO

### 2.5.1. Pesca – acuicultura

Según los datos del Registro de buques pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia ([www.pescadegalicia.com](http://www.pescadegalicia.com)), la **flota pesquera** con base en el puerto de Muros consta de 76 embarcaciones desglosadas en las siguientes actividades:

DESCRIPCIÓN		BARCOS	ARQUEO TRB	ARQUEO GT	POTENCIA CV
CALADERO NACIONAL (Cant/Noroeste)	ARRASTRE	9	1.173,38	1.926,54	3.274,00
	ARTES MENORES	67	171,54	143,65	1.367,34
<b>BUQUES TOTALES</b>		<b>76</b>	<b>1.344,92</b>	<b>2.070,19</b>	<b>4.641,34</b>
BUQUES DEDICADOS A ACUICULTURA/AUXILIARES		24			

La evolución histórica de las ventas en la Lonja de Muros y sus importes correspondientes en los últimos 10 años (2004 a 2013) reflejados en las estadísticas de ventas en lonja ([www.pescadegalicia.com](http://www.pescadegalicia.com)) son las siguientes:

FECHA	KILOS	IMPORTE €	Mín. €/Kg	Máx. €/Kg	Medio €/Kg
2004	3.325.180,41	5.025.373,84	0,01	50	1,51
2005	2.890.434,84	4.542.074,86	0,01	75	1,57
2006	3.667.067,88	5.733.112,68	0,01	50	1,56
2007	3.145.081,6	4.821.114,34	0,01	50	1,53
2008	3.251.457,12	4.782.455,28	0,01	70	1,47
2009	2.494.071,23	3.818.871,56	0,01	53	1,53
2010	2.435.850,26	4.212.343,74	0,01	67	1,73
2011	2.436.260,32	4.321.517,42	0,01	120	1,77
2012	2.811.988,43	4.897.664,29	0,01	70	1,74
2013	2.383.898,58	4.336.028,77	0,01	75	1,82
<b>TOTAL</b>	<b>29.900.499,35</b>	<b>49.309.640,78</b>			

En los últimos diez años el volumen de capturas ha sufrido significativas variaciones, alcanzando los valores máximos del período entre los años 2006 y 2008.

Del análisis de las ventas destaca la reducción de las ventas a partir de 2006, debido a la ejecución de planes de recuperación (merluza, cigala) y vedas temporales (centolla, pulpo, nécora, buey).

A partir de 2008, el volumen ha experimentado un descenso de en torno a un 25% y se ha mantenido relativamente constante hasta 2011.

En 2012 se produjo un aumento de en torno al 15% respecto al año anterior, si bien en 2013 volvió a descender en un porcentaje similar.

Como se puede observar, la relación entre el volumen de ventas y la facturación en lonja ha mejorado durante los últimos años, con un aumento constante del valor medio facturado.

Las principales especies vendidas en la lonja de Muros corresponden al jurel, la caballa y el pulpo.

La evolución histórica de las descargas de mejillón (en kg) en el puerto de Muros en los últimos 5 años según los registros del Servicio de Análise e de Rexistros (SAREX), organismo dependiente de la Consellería do Medio Rural e do Mar, es la siguiente:

PUERTO	Descarga de mejillón (Kg)				
	2009	2010	2011	2012	2013
Muros	7.377.491	9.861.634	3.200.181	9.009.785	4.166.885

De acuerdo con estos datos, se han producido significativas variaciones durante los últimos años, con valores especialmente bajos en 2011 y 2013.

Estos descensos se deben a las mareas rojas acontecidas durante 2011 y 2013, cuya elevada concentración de toxinas obligó a prohibir la extracción de mejillón en la zona.

### 2.5.2. Navegación deportiva

La situación del puerto en una ría abrigada que ofrece múltiples fondeaderos y dispone de un entorno paisajístico extraordinario convierte a este puerto en un lugar idóneo para la navegación recreativa. Asimismo la posición de esta ría, primera de las Rías Baixas, hace que una proporción importante de los yates que proceden del Norte, realicen escala en ella.

Actualmente tiene una capacidad de 212 plazas de amarre distribuidas en 5 módulos de pantalanes.

### 2.5.3. Pasajeros

Este puerto es utilizado por los buques de transporte pasajeros con carácter estival, fundamentalmente entre Muros y Portosín.

El atraque de estas embarcaciones tiene lugar en el inicio del muelle paralelo a los pantalanes próximos al paseo marítimo.

## **2.6. ANÁLISIS DE LA ZONA DE CONTACTO ENTRE EL NÚCLEO Y EL PUERTO**

La villa de Muros fue declarada Conjunto Histórico Artístico a través del Decreto de 29 de mayo de 1970. En el frente marítimo existen, por tanto, numerosas edificaciones de valor arquitectónico, artístico y cultural. La mayor parte de estas edificaciones son de carácter residencial, con bajos dedicados a la hostelería y el comercio.

En la fachada marítima, tienen un valor singular los soportales que articulan la transición entre los espacios público y privado.

Paralelamente a este frente marítimo, la zona de contacto entre el núcleo y el puerto se desarrolla a lo largo del vial de acceso al mismo.

La estructura urbana del núcleo presenta un alto grado de permeabilidad del espacio público con respecto al borde costero, toda vez que sus calles confluyen en el vial portuario.

A lo largo de este vial discurre un paseo peatonal, perteneciente a la zona de servicio del puerto, en el cual se desarrollan actividades comerciales, con establecimientos de carácter desmontable, que no interfieren en el correcto desarrollo de la actividad portuaria.

En la zona de contacto se encuentran, también, el ayuntamiento, la antigua lonja y una pequeña playa que linda con la parte meridional del puerto.

## **3. ZONAS DE PROTECCIÓN Y RECURSOS MARINOS**

En este apartado se lleva a cabo el estudio de zonas de protección que puedan afectar al Puerto de Muros abarcando los siguientes elementos:

- Zonas de protección medio ambiental:
  - Parques Nacionales
  - Zonas de Protección de los Espacios Naturales (ZPEN)
  - Zonas Ramsar. Humedales Protegidos
  - Red Natura 2000
  - Zonas de especial protección para aves (ZEPA)
  - Lugares de Importancia Comunitaria (LIC)
  - Reserva de la Biosfera
  - Zonas de Especial Protección de los Valores Naturales. (ZEPVN)

- Espacios Naturales de Interés Local (ENIL) y Espacios Privados de Interés Nacional (EPIN)
  - Recursos marinos
  - Elementos catalogados del patrimonio cultural

### **3.1. PARQUES NACIONALES**

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

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

De la consulta de la citada normativa se concluye que el Puerto de Muros, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de los espacios delimitados dentro de la red de Parques Nacionales.

### **3.2. ZONAS DE PROTECCIÓN DE LOS ESPACIOS NATURALES**

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

- a) Parques: son áreas naturales, poco transformados por la explotación u ocupación humana que, en razón a la belleza de sus paisajes, la representatividad de sus ecosistemas o la singularidad de su flora, de su fauna o de sus formaciones geomorfológicas, poseen unos valores ecológicos,



estéticos, educativos y científicos cuya conservación merece una atención preferente.

- b) Reservas Naturales: son espacios naturales creados con la finalidad de proteger ecosistemas, comunidades o elementos biológicos que por su rareza, importancia o singularidad merecen una valoración especial.
- c) Monumentos Naturales: espacios constituidos básicamente por formaciones de notoria singularidad, rareza o belleza, que merecen una especial protección.
- d) Paisajes Protegidos: aquellos lugares concretos del medio natural que, por sus valores estéticos y culturales, sean merecedores de una protección especial.

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Rural e do Mar en relación a dichos espacios, se concluye que el Puerto de Muros, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ninguna zona de protección de espacios naturales.

### **3.3. ZONAS RAMSAR. HUMEDALES PROTEGIDOS**

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

El Decreto 110/2004, del 27 de mayo, por el que se regulan los humedales protegidos (D.O.G. nº 108, de 7 de junio) declara como humedales protegidos los espacios naturales clasificados como Sitio Ramsar (Convenio de Ramsar) en Galicia

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Rural e do Mar en relación a dichos espacios, se concluye que el Puerto de Muros, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no está dentro de las zonas Ramsar.

### **3.4. RED NATURA 2000**

Red Natura 2000 es la red de espacios naturales protegidos a escala de la Unión Europea creada en virtud de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (Directiva hábitats), con objeto de salvaguardar los espacios naturales más

importantes de Europa. Se compone de zonas especiales de conservación (ZEC) declaradas por los Estados miembros con arreglo a la Directiva sobre hábitats y, además, de las zonas especiales de protección para las aves (ZEPA) que se designan de acuerdo con la Directiva aves (Directiva 79/409/CEE del Consejo, de 2 de abril de 1979, relativa a la conservación de las aves silvestres).

### **Zonas de especial protección para aves (ZEPA)**

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

En las ZEPA se deberán adoptar las medidas adecuadas para evitar el deterioro de los hábitats, así como las alteraciones que repercutan en las especies. Los lugares ZEPA fueron declarados como zonas de especial protección de los valores naturales por el Decreto 72/2004, de 2 de abril.

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Rural e do Mar en relación a dichos espacios, se concluye que el Puerto de Muros objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ninguna zona de especial protección para las aves.

### **Lugar de Importancia Comunitaria (L.I.C)**

La Directiva Hábitats crea la red ecológica coherente de zonas especiales de conservación llamada Natura 2000. Esta red tendrá que garantizar el mantenimiento, en un estado de conservación favorable, de los hábitats y las especies en 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 hábitats del Anejo I o de las especies del Anexo II de la antedicha Directiva, de modo que garantice su conservación dentro de Natura 2000, garantizando el objetivo por el que se creó esta red de espacios.

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Rural e do Mar en relación a dichos espacios, se concluye que el Puerto de Muros, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ninguna zona de especial protección del LIC.

### **3.5. RESERVA DE LA BIOSFERA**

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

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

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Rural e do Mar en relación a dichos espacios, se concluye que en el Puerto de Muros, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no existe ningún espacio delimitado como reserva de la biosfera.

### **3.6. ZONAS DE ESPECIAL PROTECCIÓN DE LOS VALORES NATURALES. (ZEPVN)**

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

La Resolución del 30 de abril de 2004, de la Dirección Xeral de Conservación da Natureza (D.O.G. nº 95, de 19 de mayo) dispone la publicación, en el Diario Oficial de Galicia, de la cartografía donde se recogen los límites de los 73 espacios naturales declarados Zonas de Especial Protección de los Valores Naturales por el Decreto 72/2004, del 2 de abril (D.O.G. nº69, do 12 de abril).

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Rural e do Mar en relación a dichos espacios, se concluye que el Puerto de Muros, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ninguna zona de especial protección del ZEPVN.

### **3.7. ESPACIOS NATURALES DE INTERÉS LOCAL (ENIL) Y ESPACIOS PRIVADOS DE INTERÉS NACIONAL (EPIN)**

La Ley 9/2001, de 21 de agosto, de conservación de la naturaleza, y desarrollo y ejecución de la misma a través del Decreto 124/2005, de 6 de mayo, por el que se

regula la figura de espacio natural de interés local y la figura del espacio privado de interés natural, regulan estas zonas.

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Rural e do Mar en relación a dichos espacios, se concluye que el Puerto de Muros, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ninguna zona ENIL ni EPIN.

### **3.8. RECURSOS MARINOS**

De la consulta de la documentación y planos que facilita el Grupo de Investigación de Recursos Marinos y Pesquerías, de la Universidad de A Coruña, en relación a los recursos marinos, se concluye que dentro de la delimitación de la zona de servicio del Puerto de Muros, se encuentra el banco de bivalvos “Porto de Muros”.

### **3.9. ELEMENTOS CATALOGADOS DE PATRIMONIO CULTURAL**

La villa de Muros fue declarada Conjunto Histórico Artístico a través del Decreto de 29 de mayo de 1970. Su ámbito de protección se refleja en la documentación gráfica del presente documento.

## **4. ANÁLISIS DE COMPATIBILIDAD CON OTROS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN**

### **4.1. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL**

El planeamiento vigente en el ayuntamiento de Muros, es el Plan General de Ordenación Municipal (de ahora en adelante PXOM), aprobado definitivamente el 10 de diciembre de 2010 (BOP y DOG 24/12/2010).

El PXOM clasifica los terrenos del puerto como Sistema General Portuario.

La regulación de este ámbito se recoge en el artículo 98 de la normativa urbanística del PXOM, que remite su ordenación al organismo portuario competente y cita como usos permitidos los indicados en la legislación sectorial portuaria vigente.

La villa de Muros fue declarada Conjunto Histórico Artístico a través del Decreto de 29 de mayo de 1970.

En 2010 se elaboró el Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico-Artístico de Muros (en adelante PEPCHA), aprobado definitivamente el 09 de mayo de 2008 (BOP 09/06/2008).

El PEPCHA remite la ordenación del sistema portuario a la administración autonómica.

## 4.2. PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL

El Plan de Ordenación del Litoral (en adelante POL) fue aprobado definitivamente mediante el Decreto 20/2011, de 10 de febrero y su ámbito de aplicación incluye el puerto de Muros.

El POL divide la totalidad de la superficie del ámbito de aplicación en distintas áreas, según se indica en el capítulo II- definiciones, sección I- áreas del POL que dice:

### 1. Subsección I- áreas continuas:

*Son las zonas en las que se divide la totalidad de la superficie del ámbito de aplicación del Plan de Ordenación del Litoral, articulándose en tres grandes áreas: el área de protección ambiental, el área de mejora ambiental y paisajística y el área de Ordenación.*

*Artículo 9. Protección ambiental: Recoge las áreas que, en atención a sus características naturales singulares, así como aquellas relacionadas con las formas y procesos litorales, son merecedoras de una especial protección. Éstas se agrupan, a su vez, en protección intermareal y protección costera.*

*Artículo 10. Protección intermareal: Son las áreas, recogidas en la cartografía, en las que el escenario costero se prolonga por rías y estuarios, generando formas asociadas a las dinámicas fluvio-marinas, compartiendo sus mismas características y valores de conservación.*

*Engloba los espacios de elevado valor natural y ambiental que albergan las llanuras intermareales, así como las marismas altas y bajas.*

*Artículo 11. Protección costera: Son las áreas, recogidas en la cartografía, que conforman los elementos más singulares y representativos del escenario costero, incluyendo significativos valores ambientales que deben ser objeto de conservación.*

*Engloba espacios de elevado valor natural y ambiental así como paisajístico, en concreto, las geoformas rocosas (acantilados, islas e islotes) y los sistemas playa- duna junto con las formaciones vegetales costeras asociadas. Del mismo modo se incluyen en esta categoría los espacios afectados por las dinámicas litorales.*

*Artículo 12. Mejora ambiental y paisajística: Las áreas de mejora ambiental y paisajística, recogidas en la cartografía, abarcan el territorio comprendido entre la costa y los primeros ejes y espacios que articulaban el modelo de organización tradicional, incluyendo de este modo el paisaje litoral próximo a la costa.*

*Engloba, por tanto, las llanuras, las vertientes litorales y el espacio rural más directamente asociado al mar. Constituye, en la mayor parte de los casos, las áreas sometidas durante las últimas décadas a la mayor presión antrópica, en las que se hace necesario conservar y, en su caso, recuperar su calidad ambiental y paisajística preservándola de inadecuados*

*procesos de ocupación edificatoria, especialmente aquellos dispersos, difusos e incoherentes con el modelo territorial propuesto.*

*Artículo 13. Ordenación: Las áreas de Ordenación, recogidas en la cartografía, abarcan las planicies costeras y laderas o montes de transición situados tras el frente litoral en las que, en la mayoría de las ocasiones, se pueden encontrar asentamientos ligados visualmente o funcionalmente a los paisajes litorales.*

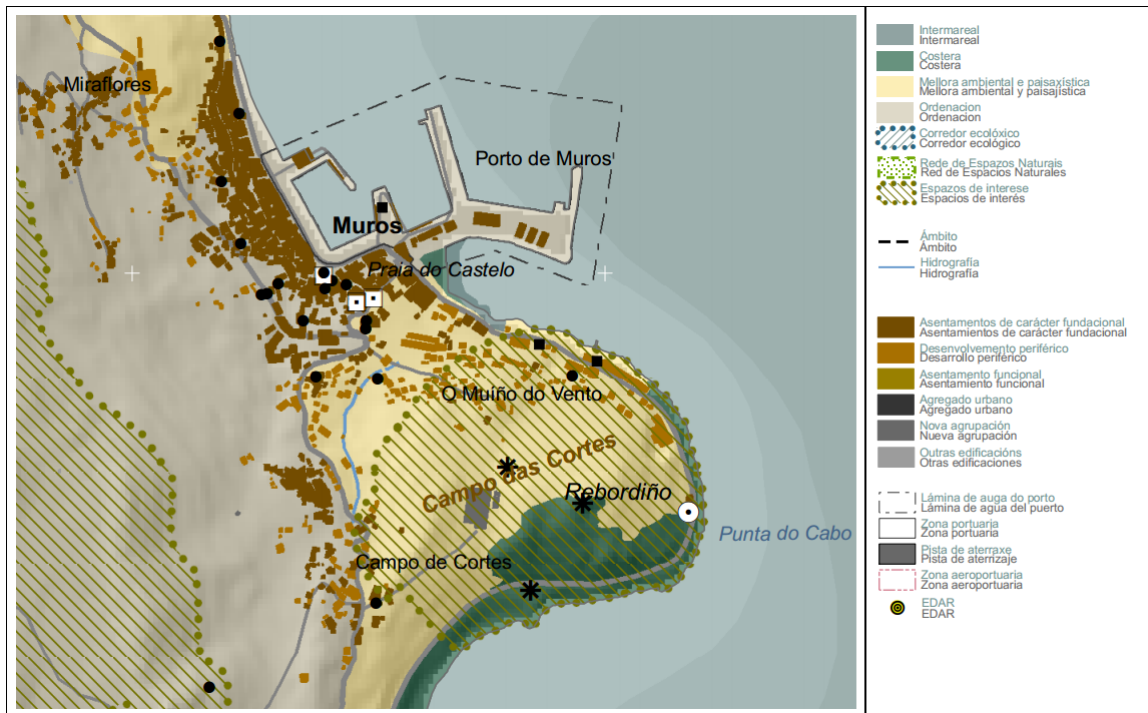
## **2. Subsección II- áreas discontinuas:**

*Se definen como áreas de carácter territorial que, en atención a su especial fragilidad o valor, o por servir como elementos de conexión tanto desde el punto de vista natural como cultural, han sido identificadas como espacios necesarios para el buen funcionamiento del sistema. Dentro de estas áreas se distinguen: corredores, espacios de interés y Red de Espacios Naturales de Galicia.*

Los terrenos incluidos en la delimitación de los espacios y usos portuarios en el puerto de Muros están incluidos en su mayor parte en el área de ordenación, según se refleja en el plano AZ03 del Modelo Territorial de la Información gráfica del POL, excluyéndose de esta área los siguientes terrenos:

- El extremo sur de la extensión de la zona portuaria, donde se localiza una pequeña área de protección costera e intermareal. Esta zona se corresponde con la pequeña playa que linda con las instalaciones portuarias.

En relación a la adaptación de la presente DEUP al Plan de Ordenación del Litoral cabe señalar que en la Normativa del POL, *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 epígrafe 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. Teniendo en cuenta que los usos previstos en la presente DEUP se encuentran dentro de los previstos en su legislación estatal reguladora, se justifica la coherencia de la misma con las previsiones del POL.



Plano POL- Modelo territorial AZ03

### 4.3. DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Las Directrices de Ordenación del Territorio (en adelante DOT) se aprueban definitivamente según Decreto 19/2011 de 10 de febrero.

Las Directrices tienen como finalidad establecer las pautas espaciales de asentamiento de las actividades, precisando la definición de un modelo territorial para Galicia. Este Modelo identifica cuáles son los elementos que componen el territorio: las regiones y áreas urbanas, las ciudades medias, los nodos para el equilibrio del territorio, las infraestructuras, los espacios naturales, las rías gallegas, el litoral, el patrimonio cultural, el paisaje, el espacio agrario y forestal..., y establece que características deben tener, como deben evolucionar y cuáles deben ser las relaciones entre ellos. Las propuestas y determinaciones de las DOT definen una senda que seguir y perfilan un escenario de futuro con el que se aspira a conseguir un territorio más integrado, sostenible y equilibrado que facilite la renovación y dinamización de los procesos de desarrollo económico.

Según lo indicado en el apartado 2, el sistema de asentamientos y las infraestructuras básicas subapartado 2.11- infraestructuras y equipamientos de modelo territorial: Galicia en red y vectores ambientales en el punto 2.11.4- las infraestructuras portuarias de las DOT dice:

*“Las DOT consideran de gran importancia las siguientes líneas de actuación:*

*Avanzar en la constitución de un modelo de gestión de los espacios portuarios y de las actividades portuarias que en ellos se realizan de acuerdo con la legislación estatal, y la autonómica en el resto de instalaciones portuarias que no fueron clasificadas como de interés general. Partiendo de este contexto, la Administración Autonómica debe apostar por asumir mayor protagonismo en la gestión de los puertos gallego de tal forma que, a través de la competencia cooperativa y de la coordinación se afiance su posición en los mercados internacionales y se incentive la presencia conjunta en los foros más relevantes.*

*Además, la densa red de medianos y pequeños puertos que se distribuyen por todo el litoral de la Comunidad constituye una infraestructura de enorme valor que proporciona a numerosas pequeñas ciudades y villas una gran oportunidad para realizar una oferta singular que fortalezca su atractivo como espacios turísticos, residenciales y de acogida de actividades económicas”.*



## **5. EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y CLASIFICACIÓN DE LOS USOS NECESARIOS**

### **5.1. ACTIVIDADES PORTUARIAS PREVISTAS. IDENTIFICACIÓN DE NECESIDADES.**

Se desarrollan actualmente en el puerto de Muros 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.

#### **5.1.1. Actividad pesquera y mejillonera**

El desarrollo del sector pesquero-mejillonero de Muros ha experimentado en los últimos años una serie de mejoras que han contribuido al impulso de la actividad en el entorno.

Entre estas mejoras, cabe destacar la adecuación de la lonja y la automatización del sistema de subasta; la construcción de la nueva y modernizada fábrica de hielo; la dotación de diversos equipos de apoyo (báscula, máquina de lavado de cajas, carro varadero, nueva rampa...).

Todas estas actuaciones han contribuido a la concentración de las actividades de pesca y marisqueo, favoreciendo su desarrollo funcional.

La actividad pesquero-mejillonera es una de las principales fuentes de desarrollo socioeconómico de Muros.

Por ello es necesario favorecer el desarrollo de la actividad en el puerto, contribuyendo a consolidar las instalaciones y espacios operativos que se han ido mejorando durante los últimos años.

En este sentido, la reciente ampliación del muelle pesquero a lo largo del dique intermedio y la ejecución de una nueva rampa de descarga y fábrica de hielo han contribuido a la concentración de las actividades de pesca y marisqueo, favoreciendo su desarrollo funcional.

### **5.1.2. Navegación recreativa y actividades náuticas deportivas**

Dadas las propicias condiciones que ofrece la ría y el auge de los deportes náuticos, la actividad náutico-deportiva se ha consolidado en el puerto.

Este uso conlleva un elevado número de usuarios, por lo que es necesario favorecer una zonificación funcional y eficaz que no interfiera en el resto de las actividades portuarias. En respuesta a esta demanda, recientemente se ha acondicionado una dársena para uso náutico deportivo en la zona central del puerto.

### **5.1.3. Tráfico de pasajeros**

Además de las actividades pesqueras y náutico-deportivas principales, en el puerto operan con carácter estival embarcaciones de transporte de pasajeros, fundamentalmente entre Muros y Portosín.

El atraque de estas embarcaciones tiene lugar en el inicio del muelle paralelo a los pantalanes próximos al paseo marítimo.

### **5.1.4. Actividades complementarias**

Las actividades de pesca, náutico-deportivas y de pasajeros necesitan espacios e instalaciones para el desarrollo de actividades de carácter complementario como talleres de reparación, almacenes, avituallamiento, áreas de estacionamiento, etc., así como todos aquellos usos que supongan un fortalecimiento de la actividad portuaria y del propio Puerto de Muros.

## **5.2. CLASIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS**

Con el fin de proceder a una asignación concreta de usos a cada una de las zonas del puerto se establece a priori una clasificación de usos de la zona de servicio. Se determinan 6 usos básicos en la zona terrestre del puerto, de acuerdo con las determinaciones del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

### **5.2.1. Uso infraestructuras básicas del puerto**

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

### **5.2.2. Uso pesquero-mejillonero**

Comprende las actividades relacionadas con la pesca y acuicultura, incluyendo el desembarco de capturas desde los buques y su posterior manipulación, almacenaje y comercialización, así como la prestación de los servicios necesarios para las flotas y cualquier actividad complementaria del sector.

### **5.2.3. Uso náutico-deportivo**

Comprende las actividades náutico-deportivas, incluyendo la prestación de los servicios necesarios para el adecuado desarrollo de la actividad, como oficinas de gestión, escuelas de deportes náuticos, etc. y cualquier actividad complementaria del sector.

### **5.2.4. Uso mixto**

Es el que se asigna al espacio utilizado tanto para actividades pesqueras como náutico-deportivas, incluyendo los servicios de apoyo correspondientes a estas actividades.

### **5.2.5. Uso actividades complementarias portuarias**

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

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

## 6. DISTRIBUCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS

A continuación se determina en relación con el contenido del Título V del Libro I del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante la justificación de la necesidad o conveniencia de los usos que se proponen en el expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

### 6.1. USO INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

#### Extensión del área

Se asigna este uso a los viales principales de acceso y comunicación del puerto que estructuran la movilidad asociada al mismo, incluido el paseo marítimo. Asimismo, se incluye en este uso el dique de abrigo del puerto.

La superficie total destinada al área de infraestructuras básicas es de 7.196 m<sup>2</sup>.

#### Justificación de su uso.

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

### 6.2. USO PESQUERO-MEJILLONERO

#### Extensión del área

Con una superficie de 21.488 m<sup>2</sup>, comprende la totalidad del dique intermedio, así como el pantalán adosado en su extremo. Incluye también la nueva rampa de descarga y los muelles y explanada que se extienden desde la antigua hasta la nueva fábrica de hielo, a excepción de los edificios de departamentos para usuarios y sus inmediaciones.

#### Justificación de su uso

En los espacios descritos tienen lugar las actividades vinculadas a la actividad pesquera y mejillonera, estableciendo una zona claramente diferenciada respecto al resto de las actividades portuarias, de modo que se favorece una distribución funcional y la ausencia de interferencias entre las distintas actividades.

Del análisis de los datos de la evolución de la actividad pesquero-mejillonera se deduce que es previsible un ligero aumento de la misma, por lo que es preciso

proporcionar los espacios, infraestructuras y servicios necesarios para su correcto desarrollo.

### **6.3. USO NÁUTICO-DEPORTIVO**

#### **Extensión del área**

Se asigna este uso a las actuales instalaciones náutico-deportivas que engloban el aparcamiento controlado de la zona central del puerto y los pantalanes adosados al este de esta explanada, así como el edificio de servicios de las instalaciones náutico-deportivas localizado en las proximidades de la lonja vieja. El área delimitada tiene una superficie de 4.250 m<sup>2</sup>.

#### **Justificación de su uso**

La asignación de este uso contribuye a la consolidación de la actividad en la zona de servicio del puerto, así como su ubicación claramente diferenciada del resto de las actividades portuarias, evitándose interferencias con las mismas.

### **6.4. USO MIXTO PESQUERO – NÁUTICO-DEPORTIVO**

#### **Extensión del área**

Este uso cuenta con una superficie total de 7.184 m<sup>2</sup> y se asigna a la dársena occidental del puerto y los espacios que la delimitan, así como a la rampa de varada anexa a la misma.

#### **Justificación de su uso**

Tanto las rampas como los pantalanes citados están relacionados con el área de actividades complementarias portuarias, donde se ubican los servicios auxiliares para el mantenimiento de las embarcaciones y el adecuado desarrollo de la actividad portuaria, tanto pesquera como náutico-deportiva.

### **6.5. USO ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS PORTUARIAS**

#### **Extensión del área**

Se delimitan tres zonas destinadas a actividades complementarias:

La primera de ellas se extiende paralela a la línea de costa, en la parte más occidental del puerto, entre el paseo marítimo y la dársena de uso mixto.

La segunda está localizada en la explanada central del puerto, donde se encuentran los departamentos para usuarios y la báscula. Su superficie se extiende a lo largo de

la explanada paralela a los pantalanes del puerto deportivo, hasta el final de la antigua fábrica de hielo.

La tercera se localiza en la parte más oriental del puerto, abarcando los nuevos departamentos de usuarios y la explanada anexa al dique de abrigo.

La superficie total destinada a la zona de actividades complementarias es de 19.874 m<sup>2</sup>.

#### **Justificación de su uso**

Se trata de zonas ubicadas adecuadamente para el desarrollo de servicios diversos, complementarios a las actividades principales desarrolladas en el puerto.

### **6.6. CUADRO RESUMEN**

En el siguiente cuadro se resumen las superficies terrestres asignadas a cada uso diferenciado en base a la zonificación funcional descrita en los apartados precedentes.

<b>USO</b>	<b>SUPERFICIE (m<sup>2</sup>)</b>
INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS DEL PUERTO	7.196
PESQUERO-MEJILLONERO	21.488
NÁUTICO DEPORTIVO	4.250
MIXTO PESQUERO-NÁUTICO DEPORTIVO	7.184
ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS	19.874
<b>TOTAL ZONA TERRESTRE</b>	<b>59.992</b>

### **6.7. CONDICIONES ESPECIALES DE USO**

La ordenación funcional de la zona de servicio debe garantizar la flexibilidad necesaria para optimizar el desarrollo y la gestión de las distintas actividades portuarias, tanto usuales como eventuales.

En este sentido, si bien se delimitan áreas funcionales a las que se les asigna un uso concreto, se establecen las siguientes condiciones especiales:

- Las instalaciones de suministro de combustible a embarcaciones podrán situarse en cualquiera de las zonas funcionales del puerto y abastecer a la flota asociada a cualquier actividad portuaria.

Su localización se justificará en base a su adecuación funcional para dar servicio al mayor número de embarcaciones.

- Si bien se asigna un uso característico a los pantalanes, Portos de Galicia podrá autorizar otros usos compatibles en base a la operatividad funcional del puerto, bien para dar respuesta a posibles demandas puntuales, bien para adaptarse a la evolución de la demanda de atraques.
- Las embarcaciones oficiales, en coherencia con la naturaleza de su actividad, podrán atracar en cualquier zona del puerto independientemente del uso que tenga asignado.

Del mismo modo, las oficinas e instalaciones de los organismos oficiales podrán situarse en cualquier zona funcional del puerto.

- En la alineación del muelle mixto más próxima a la costa, paralelo a los pantalanes, se permitirá el atraque de las embarcaciones destinadas al tráfico de pasajeros, así como embarco y desembarco de su tripulación, que se produce con carácter estival.

## **7. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO PORTUARIA**

La actual zona de servicio del puerto de Muros se corresponde con la transferida a la Comunidad Autónoma de Galicia por Real Decreto 3214/1982 y su posterior ampliación reflejada en el Acta de Adscripción de 2005.

El límite interior de la zona de servicio coincide con el deslinde del Dominio Público Marítimo Terrestre (en adelante DPMT). Cabe señalar que, conforme a la consulta realizada a la Demarcación de Costas en Galicia, no consta cartografía de delimitación oficial actualizada del mismo, salvo un pequeño tramo en el entorno de la playa do Castelo, si bien coincide con el reflejado en la cartografía del Acta de Transferencia de los puertos a la Comunidad Autónoma de Galicia (19/09/1984).

En los anexos a la presente memoria se adjunta copia de los planos de deslinde oficial del DPMT y copia de las actas de transferencia y adscripción.

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

### **7.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE**

Se mantiene la actual delimitación de la zona de servicio terrestre del puerto de Muros, con una superficie terrestre de 59.992 m<sup>2</sup>.

En el texto de las actas que formalizaron las transferencias a la Comunidad Autónoma de Galicia por el Real decreto 3214/1982, en lo que respecta a la zona de servicio del puerto de Muros dice literalmente: «Comprende desde el extremo Norte del varadero de botes, hasta el extremo Sur del solar de la Ayudantía de Marina, con resguardo de 50 mts, paralelo a las obras». Por el contrario, en el plano que acompañó a estas actas, dicho solar se representó incluido en la zona de servicio del puerto de Muros que se transfería.

Se ha procedido en esta versión definitiva del documento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios a eliminar esta parcela de 556 m<sup>2</sup> (de una total de 620 m<sup>2</sup>) de la zona de servicio del puerto de Muros para graficar correctamente dicha zona de servicio.

También se ha suprimido de este ámbito terrestre el arenal de 604 m<sup>2</sup> localizado en el arranque del dique, por tratarse de una zona parcialmente sumergida y que no constituye una explanada, pasando a computar esta superficie a la lámina de agua del puerto.

## **7.2. ZONA DE SERVICIO DE AGUAS DEL PUERTO**

Según lo expuesto en el punto anterior, se incorpora a la delimitación de la zona de servicio de aguas en el puerto de Muros el arenal de 604 m<sup>2</sup>, ocupando una superficie de 172.768 m<sup>2</sup>.

## **8. EFECTOS DE LA DEUP Y SUS MODIFICACIONES**

### **8.1. ALCANCE Y EFECTOS**

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

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

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

2ª.- La utilización de las diferentes áreas del puerto se efectuará de acuerdo con los usos básicos establecidos para las mismas. No obstante Portos de Galicia podrá



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

- 3ª.- La realización por Portos de Galicia de usos diferentes a los establecidos por la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en las diversas áreas de la zona de servicio, que supongan alteración de los usos básicos asignados por aquel, exigirán su modificación cuando la superficie de un área de usos básicos modificada exceda de un 15% del área original.
- 4ª.- La distribución de actividades dentro de cada área se ha efectuado de forma puramente indicativa, pudiendo incluirse nuevas actividades o modificar el sector o modo en que se desarrollan las previstas, sin modificar la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, siempre que no se varíen los usos básicos del área.
- 5ª.- La disposición de los pantalanés flotantes reflejada en los planos del presente documento podrá variar en función de la demanda de uso. Asimismo, si bien se les asigna un uso característico, podrán ser compatibles otros usos en base a la operatividad funcional del puerto.
- 6ª.- La disposición de las infraestructuras básicas portuarias podrán variar en función de la demanda de uso, así como la superficie destinada a dichas instalaciones.

## **8.2. VIGENCIA Y MODIFICACIONES**

- 1º.- Las determinaciones de la presente DEUP tendrán vigencia hasta que sea modificada o anulada.
- 2º.- 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 que tengan carácter sustancial se someterán al mismo procedimiento de aprobación de la DEUP.

- 3º.- Se consideran modificaciones no sustanciales de la DEUP aquéllas producidas dentro de la zona de servicio del puerto, motivada por razones de explotación portuaria, que no supongan una alteración significativa de la delimitación interna de las zonas funcionales del puerto.

A tal efecto, tendrá la consideración de alteración significativa aquélla que suponga una modificación individual o acumulada superior al 15% de la superficie

asignada a un determinado uso, salvo que afecte a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, en cuyo caso tendrá el carácter de alteración significativa.

También tendrá el carácter de modificación no sustancial la incorporación al espacio de tierra de las ampliaciones de infraestructuras e instalaciones portuarias que sean complementarias de las ya existentes, así como las consecuencias que tenga dicha incorporación en el espacio de agua y en las zonas en las que se divide, siempre que se sitúen dentro de la zona de servicio del puerto.

Las modificaciones no sustanciales de la DEUP serán aprobadas por Puertos del Estado, a propuesta de Portos de Galicia, previo informe de las Administraciones urbanísticas si afectara a sus competencias.

- 4º.- El desarrollo de los proyectos de Obras Portuarias contempladas en esta 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, aun cumpliendo el porcentaje anterior, implique una modificación de la delimitación de la Zona de Servicio en su linde con los particulares.

Para la ejecución de obras de infraestructura portuaria o de ampliación sobre espacios de agua de los puertos existentes no será necesario que dichas obras estén contempladas en la DEUP, siempre que se realicen dentro de la zona de servicio del puerto, se hallen incluidas en el correspondiente Plan de Empresa y, cuando proceda, en el Plan Director de Infraestructuras. En estos casos, se deberá dar audiencia a la autoridad autonómica competente en materia de ordenación del territorio.

Santiago de Compostela, julio de 2017

Jefe del Departamento  
de Planificación Portuaria

Andrés Cervantes Refojos  
Ingeniero de Caminos, C. y P.

Jefa de Área de Explotación y  
Planificación Portuaria

Ana Isabel Calzadilla Bouzón  
Ingeniera de Caminos, C. y P.