XUNTA DE GALICIA
CONSELLERÍA DO MAR

Portos de Galicia

DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE RIBEIRA (A CORUÑA)

FEBRERO DE 2018

INDICE GENERAL:

MEMORIA:

1.- ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA

2.- SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO

3.- DEFINICIÓN DE ZONAS DE PROTECCIÓN

4.- 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 DELIMITACIÓN Y SUS MODIFICACIONES

ANEXOS:

ANEXO Nº 1: REPORTAJE FOTOGRÁFICO

ANEXO Nº 2: ACTAS DE TRANSFERENCIA Y ADSCRIPCION

ANEXO Nº 3: FLOTA DEL PUERTO

ANEXO Nº 4: CONCESIONES

PLANOS:

01.- SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO

02.- ESTADO ACTUAL

03.- ZONAS DE PROTECCIÓN Y RECURSOS MARINOS

04.- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

05.- SUPERFICIES DE LA ZONA DE SERVICIO

06.- DELIMITACIÓN DE USOS

MEMORIA

ÍNDICE

MEMORIA:

1.- ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA

2.- SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO

3.- DEFINICIÓN DE ZONAS DE PROTECCIÓN

4.- 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 DELIMITACIÓN Y SUS MODIFICACIONES

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 marítimas, de las cuales 122 puertos están gestionados por la entidad pública empresarial Portos de Galicia.

Dichos enclaves, originariamente ligados a actividades pesqueras y de transporte y descarga de mercancías, evolucionaron con el paso del tiempo hacia complejos industriales y mercantiles que ampliaron su campo de actividades y respondieron a la demanda de la comunidad concentrada en su área de influencia.

Además, en Galicia, el sistema portuario tiene una importancia vital, no sólo dentro de la estructura socioeconómica, sino también dentro de su estructura territorial: una parte significativa de los núcleos de población están volcados hacia el mar, siendo el puerto el nexo de unión entre ambos a lo largo del límite geográfico de la costa. El espacio portuario adquiere, por tanto, una función urbanística vertebradora del territorio.

1.2.- METODOLOGÍA

El presente documento tiene por objeto la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del puerto de Ribeira, 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 adelante TRLPEMM), en las que se establece la necesidad de que los puertos dispongan de un documento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios.

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

Vista General del puerto de Ribeira

La entidad pública empresarial Portos de Galicia ha analizado las posibilidades de utilización de la zona de servicio del puerto de Ribeira 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 zonificación funcional del ámbito, justificando la necesidad o conveniencia de los usos previstos con el objeto último de ordenar su previsión 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

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

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

En el pasado reciente, Portos de Galicia tramitó otra propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios para el puerto de Riberia, la redactada en junio de 2013. Este expediente fue sometido a información pública mediante la publicación del correspondiente anuncio en el *Diario Oficial de Galicia* (en adelante, DOG) del 1 de abril de 2014 y, simultáneamente, fueron solicitados los informes oficiales previstos en el artículo 69 del Texto refundido para la primera fase del trámite.

No obstante, dicha propuesta fue descartada ya que en la delimitación de la zona de servicio de Ribeira se proponía la declaración de innecesariedad para su posterior reversión a la Administración General del Estado de unos terrenos de dominio público portuario y esta declaración de innecesariedad, aun contando con la conformidad del Consejo de Administración de Portos de Galicia adoptada el día 6 de junio de 2013, no fue informada favorablemente por el departamento de la hacienda autonómica.

Finalmente, el Consejo de Administración de Portos de Galicia acordó el 21 de abril de 2016 dejar sin efecto la declaración de innecesariedad de 6 de junio de 2013 y proceder a la modificación de la propuesta de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios de junio de 2013.

Por lo tanto, con estas premisas, la presente propuesta se ha estructurado como sigue:

a) Situación actual del puerto

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

b) Zona de protección medioambiental y de espacios y recursos naturales

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

c) Normativa de aplicación

   En este apartado se identifica la normativa de aplicación y se analizan los principales condicionantes.

d) Evolución de las actividades portuarias e identificación de necesidades

   En este apartado se prevé la evolución que sufrirán las actividades portuarias y se identifican las necesidades.

e) Clasificación de usos

   En este apartado se establece la clasificación de los usos que se adoptarán en el puerto

f) Distribución y justificación de los usos previstos

   En este apartado se justifican la delimitación y asignación de superficies para cada uno de los usos previstos.

g) Propuesta de delimitación de la zona de servicio

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

h) Efectos del documento y sus modificaciones

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

- 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.

- 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.

- Ley 6/2017, de 12 de diciembre, de puertos de Galicia.

2.- SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO

2.1.- SITUACIÓN

Ribeira es un municipio situado en la costa oeste de la provincia de A Coruña, en la comarca de O Barbanza, con una extensión de 68,83 km². Las coordenadas geográficas de su núcleo urbano son 42°33'18" de latitud norte y 8°59'30" de longitud oeste, situándose el municipio en el extremo de la península de O Barbanza, entre las rías de Muros-Noia y Arousa. La mayor parte del territorio lo ocupan las estribaciones de Serra do Barbanza, de cuyos 600 m de alto bajan numerosos riachuelos encajados en valles estrechos, como el de Artes. En el plano natural, Ribeira cuenta con importantes playas como las de Coroso, Touro, Castiñeiras, Vilar y Aguiño.

La historia de Ribeira está estrechamente relacionada con el mar. Posee el puerto de bajura más importante de España, siendo el mar la base económica del municipio, dado que de la pesca se derivan la industria existente y los servicios.

En el litoral de Ribeira hay espacios naturales de gran valor ecológico, como el complejo de las lagunas de Carregal e Vixán o las dunas móviles de Corrubedo. A ello se añade la pesca deportiva y submarina, la vela y el surf. La pesca fluvial puede practicarse en el truchero arroyo de Artes. Es además punto de partida para infinidad de excursiones por las rías o por los parajes naturales sitos en la Serra do Barbanza.

La economía de Ribeira siempre ha estado relacionada con el mar. Esta relación ha abarcado y abarca a todos los sectores económicos. Las actividades propias del sector primario se completan con el industrial y servicios, que tienen su base en las actividades marítimas, ya sea en la propia población o en las vecinas.

El sector servicios representa la actividad económica más importante. En lo relativo al sector primario, la actividad principal es la pesca y el marisqueo. La ganadería y agricultura son residuales y dedicadas sobre todo al autoconsumo, cuyos excedentes se comercializan en los mercados de la comarca pero con menor relevancia, de manera secundaria. El puerto de Ribeira acoge tanto a embarcaciones de altura como de bajura.

2.2.- ENCUADRE HISTÓRICO

De los vestigios prehistóricos podemos destacar mámoas, dólmenes (como el de Axeitos, uno de los más emblemáticos monumentos megalíticos de Galicia), castros (como los de Artes, A Cibda y Couso) y un pequeño puerto en A Cohasa que se atribuye a los fenicios. Fueron ocupados estos lugares por los romanos, tal y como lo demuestra la inscripción funeraria encontrada en la iglesia de Bretal en 1754. No existen restos de calzadas romanas tan abundantes en el resto de O Barbanza, quizás por hallarse ocultas entre masas de cultivo.

Sufrió entre los siglos IX y XI, al igual que otros pueblos de la ría, la invasión de los normandos. Durante el siglo XVI, además de sufrir los ataques de los piratas ingleses, el pueblo sufre la epidemia de peste bubónica, venida de O Grove, que diezma la población.

Hasta el siglo XVII, el puerto de Ribeira era de poca importancia en la región, debido en parte a constantes incursiones de vikingos, sarracenos y piratas. Pese a todo, creció de forma continuada hasta convertirse en uno de los destacados puertos pesqueros de Galicia a finales del XVIII. En aquellas fechas, comerciantes procedentes de Cataluña se establecieron en la villa y crearon un floreciente negocio de salazón, del que proviene la actual industria conservera ribeirense. La primera fábrica de salazón de Galicia se establece en Sálvora en 1770, y a partir de ese momento se multiplican por otros puertos de la zona, tales como Aguiño, Carreira, Corrubedo y Ribeira, la cual se convertiría en la base portuaria más importante de la ría en 1900. En Palmeira se sitúa el primer secadero de bacalao de la ría, establecido por Esmeraldo Domínguez, impulsador de esta pesca a partir de 1925

El rey Alfonso XIII concedió a la villa de Santa Eugenia de Riberia el título de ciudad, por "el desarrollo de su industria y comercio" en 1906.

2.3.- DEMOGRAFÍA Y ECONOMÍA

El número de empadronados en el municipio es de 27.249 habitantes, de los cuales 13.444 son hombres y 13.805 son mujeres (datos del Instituto Nacional de Estadística, año 2016), con una edad media de 43,1 años. Su densidad de población es de 395,9 hab/km².

El porcentaje de población extranjera es del 3,89%, dentro del cual se subdivide en un 17,09% de europeos, 43,16% de africanos, 33,52% de americanos y 6,23% de asiáticos, siempre según los datos recogidos por el INE de 2016.

Según los datos obtenidos del IGE del año 2016 la actividad económica del municipio de Ribeira está centrada en el sector servicios ocupando este un 63% de la actividad total. Lo sigue el de agricultura y pesca con un 17,29%, luego la industria con un 13,75% y el de la construcción con un 5,72%.

Su economía tiene una fuerte base en la pesca, y como consecuencia de esta actividad se ha desarrollado también una industria conservera de relevancia en el sector.

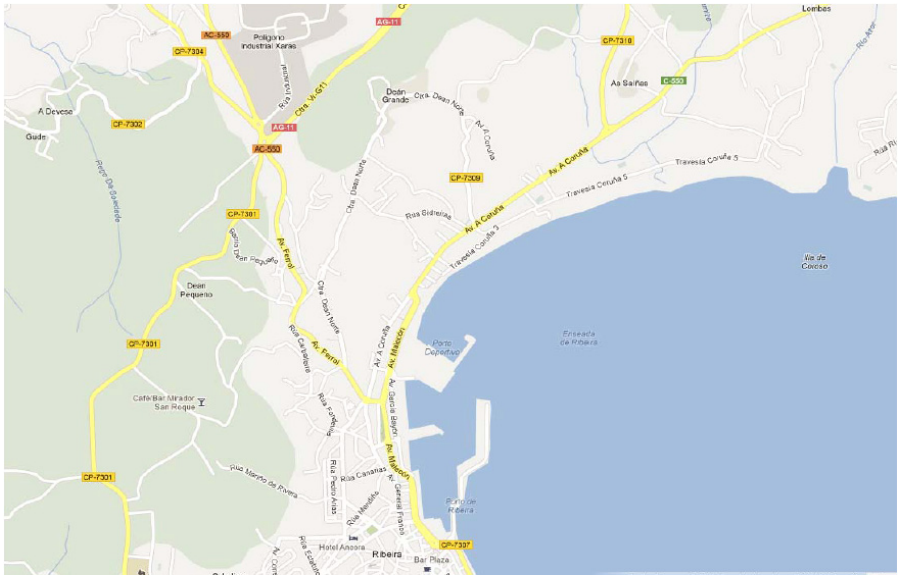
2.4.- ACCESIBILIDAD Y COMUNICACIONES

Las principales vías de acceso a Ribeira y su puerto son la AC-550, que le da acceso desde la ría de Muros y Noia; la AC-305, que la comunica por la costa con las localidades al norte de la ría de Arousa y la AG-11 o autovía del Barbanza, que le permite un acceso más rápido y fluido con la AP-9, sin necesidad de introducirse en los núcleos urbanos.

El acceso a la AP-9 facilita la comunicación con los grandes núcleos gallegos y permite alcanzar de manera cómoda las vías de enlace con los destinos más alejados a Ribeira.

La comunicación urbana con el puerto se articula mediante la avenida del Malecón, que recorre paralelamente las instalaciones portuarias y ofrece varios puntos de acceso a estas.

Vías de Acceso a Ribeira
(Mapa da Rede autonómica de Estradas de Galicia)



Vías de Acceso al puerto de Ribeira

2.5.- ANÁLISIS DE LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS

El puerto de Ribeira se encuentra situado en las coordenadas geográficas 42º 33' 34'' N de latitud y 08º 59' 21'' W de longitud.

El área portuaria tiene una superficie de 700.730 m^2 y abarca la franja costera limitada por Punta Cativa y la avenida del Malecón hasta la playa del Coroso. Dentro del ámbito coexisten diversas actividades, destacando la pesquera, la náutico-deportiva y la comercial.

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

El muelle principal del puerto comercial cuenta con un dique de abrigo de 360 metros de longitud de acceso desde el sur del puerto, con posibilidad de atraque en su cara interior, usado principalmente por la flota pesquera y de mercantes.

Al sur del dique, ubicadas en los terrenos del puerto, se encuentran una serie de edificaciones que acogen varias funciones de uso integrado con la ciudad. De esta forma, en la mencionada área podemos encontrar la Casa del mar, el Centro de Salud, parte del Auditorio y una marquesina que sirve de apeadero del autobús.

Pasado el dique, hacia el norte, el área portuaria continúa por la avenida del Malecón. Esta primera zona del muelle funciona como acceso al puerto y zona de tránsito urbano. La zona de la avenida del Malecón se encuentra totalmente acondicionada para los usos que actualmente se llevan a cabo en ella al encontrarse totalmente urbanizada y delimitada para la realización de diversas actividades: tránsito y aparcamiento de vehículos, paseos a pie, observación del paisaje marítimo y actividades pesqueras, accesos a la zona de agua, etc. En determinadas zonas de la explanada portuaria se permite el estacionamiento de vehículos. En el muelle paralelo al inicio de la avenida del Malecón se llevan a cabo actividades pesquero-marisqueras y comerciales, mientras que en la zona del final de la avenida se realizan actividades pesqueras y complementarias.

La cara de la avenida que se encuentra opuesta al mar también acoge estos usos recreativos y de integración puerto-ciudad, con paseos acondicionados para el uso peatonal. Además alberga las instalaciones de Capitanía Marítima, la Cruz Roja y el puesto de información de turismo.

En la glorieta de confluencia de la avenida del Malecón y el paseo de las Carolinas se encuentra el acceso al puerto comercial. Perpendicular al acceso al puerto existe un pequeño muelle de 150m de longitud, con posibilidad de atraque en todas sus caras, de uso pesquero.

Paralelo al paseo de las Carolinas, el puerto continúa con instalaciones de usos pesquero y complementario, que incluyen numerosos departamentos de usuarios, una zona para redes, la fábrica de hielo y la lonja de nueva construcción. Pasada esta zona, comienzan las instalaciones del puerto deportivo, con sus pantalanes de atraque, su edificio de servicios y el edificio de la asociación cultural Lajareu por Barlovento.

2.6.- CONCESIONES

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

2.7.- SERVICIOS PORTUARIOS QUE PROPORCIONA EL PUERTO DE RIBEIRA

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

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

2.8.- FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO

2.8.1.- Pesca - acuicultura

Según los datos del Registro de buques pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia (www.pescadegalicia.com), la flota pesquera con base en el puerto de Ribeira consta de 254 embarcaciones desglosadas en las siguientes actividades:

Registro de Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia - Datos a 07/03/2018 Ribeira

DESCRIPCIÓN			Nº BARCOS	TRB	GT	POTENCIA CV	POTENCIA KW
PESQUERIA INTERNACIONAL (Gran Altura)	ARRASTRE	CONGELADORES	2	3.279,32	4.584,00	7.268,50	5.345,25
	CERCO		2	3.983,10	5.920,00	10.584,00	7.783,47
	PALANGRE SUPERFICIE		6	1.293,36	2.346,24	4.442,00	3.266,65
PESQUERIA COMUNITARIA (Altura)	PALANGRE FONDO	NEAFC PALANGRE FONDO	4	671,45	1.345,00	2.741,00	2.015,73
CALADERO NACIONAL (Cant/Noroeste)	ARRASTRE		28	4.106,90	6.394,54	13.312,12	9.789,73
	ARTES MENORES		206	519,39	512,93	5.785,57	4.254,71
	CERCO		3	174,28	283,44	910	669,21
	PALANGRE FONDO		2	76,8	166,32	390	286,81
	PALANGRE SUPERFICIE		1	99,84	275,9	270	198,56
Totales			**254**	**14.204,44**	**21.828,37**	**45.703,19**	**33.610,12**
BUQUES DEDICADOS A ACUICULTURA/AUXILIARES			3				

La evolución histórica de las ventas en la lonja de Ribeira y sus importes correspondientes en los últimos 16 años (2001 a 2016) reflejados en el Registro de buques pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia (www.pescadegalicia.com) son las siguientes:

Año	Kilos	Importe €	Mín. €/kg	Máx. €/kg	Medio €/kg
2001	20.062.001,79	23.493.525,98	0,13	49,48	1,17
2002	20.384.009,15	24.033.116,38	0,06	101,13	1,18
2003	17.833.371,08	24.671.069,44	0,05	97,83	1,38
2004	26.055.922,03	28.992.925,33	0,02	130,00	1,11
2005	29.449.157,47	30.893.255,96	0,01	130,00	1,05
2006	27.026.607,46	32.048.290,62	0,03	170,00	1,19
2007	30.530.563,72	36.740.879,17	0,02	150,00	1,20
2008	31.336.959,79	37.547.991,87	0,02	130,00	1,20
2009	38.203.594,78	38.214.774,97	0,01	130,00	1,00
2010	27.990.199,30	35.565.635,30	0,02	199,00	1,27
2011	22.065.127,32	35.283.976,47	0,05	150,00	1,60
2012	26.977.210,20	38.851.856,86	0,01	145,00	1,44
2013	27.705.520,19	33.288.154,32	0,01	145,00	1,20
2014	29.637.764,52	34.731.351,00	0,01	140,00	1,17
2015	27.708.467,49	32.953.918,55	0,01	175,00	1,19
2016	31.834.716,41	43.261.625,93	0,01	135,00	1,36
2017	35.439.639,55	42.542.853,11	0,01	133,40	1,20
TOTAL	**470.240.832,30**	**573.115.201,30**			

Desde el año 2001 al 2009, las capturas han tenido una tendencia media creciente. A partir de ese año, se experimenta un descenso tras el cual mantienen cierta estabilidad, volviendo a despuntar en 2017. Así mismo, el importe económico ha ido variando al mismo tiempo que las capturas, pero con una tendencia más al alza, debido al aumento de los precios medios por kilo.

Las principales especies vendidas en la lonja de Ribeira corresponden a la *xarda pintada*, la castañeta, el *xurelo*, el bocarte y la *pota pequena*.

2.8.2.- Comercial portuario

El muelle comercial situado al este de las instalaciones portuarias tiene un frente de muelle de unos 370m de longitud y una superficie de 18.000 m². Actualmente se ubican sobre el mismo el Puesto de Inspección Fronteriza, un bar, la caseta de estibadores y una gasolinera.

En relación a la actividad comercial, en la tabla siguiente se muestra el movimiento de mercancías:

AÑO	GRANELES SÓLIDOS (Tm)	MERCANCÍA GENERAL (Tm)	MERCANCÍA TOTAL (Tm)
2001	15.754	104.230	119.984
2002	7.159	89.779	96.938
2003	3.945	96.044	99.989
2004	7.356	79.198	86.554
2005	6.701	66.911	73.612
2006	10.835	59.157	69.992
2007	4.457	26.442	30.899
2008	0	30.271	30.271
2009	5.066	39.954	45.020
2010	0	44.912	44.912
2011	4.143	25.714	29.857
2012	10.566	28.016	38.582
2013	0	11.619	11.619
2014	11.163	24.933	36.096
2015	3.243	30.246	33.489
2016	1.282	37.309	38.591
2017	0	23.206	23.206

Tal como refleja la tabla, el tráfico de mercancías total ha ido disminuyendo considerablemente en los últimos años, de modo que en 2013 las cantidades manejadas eran diez veces menores que en 2001, aunque en los últimos años hay una ligera recuperación, dentro de niveles bajos.

Los tráficos corresponden a mercancía general y graneles sólidos. En el caso de la mercancía general, conforma la base más estable del movimiento comercial del puerto a pesar del descenso de volúmenes, mientras que los graneles sólidos tienen un tráfico mucho más variable y oscilante, de manera que algunos años no se ha movido ninguna cantidad (como en 2017, por ejemplo).

También se llevan a cabo actividades comerciales de transporte de pasajeros, de carácter temporal y estacional, que experimentan fluctuaciones en las cifras de pasaje de un año a otro desde 2006.

2.8.3.- Navegación deportiva

Las instalaciones para la práctica de actividades náutico-deportivas en el puerto de Ribeira están compuestas por dos naves de deportes náuticos y el edificio de servicios. Actualmente existen en el puerto 239 plazas de amarre de embarcaciones deportivas.

Además reseñar la existencia de la asociación cultural Lajareu por Barlovento de dornas a vela, que tiene como fin la promoción de actividades culturales y deportivas. Fundada en el año 1999, su objeto, según sus estatutos, es la difusión de la cultura marinera tradicional mediante conferencias, concursos, publicaciones, cursillos, etc., además de organizar eventos deportivos y de disfrute que contribuyen a la preservación de los elementos más significativos de esta cultura, destacando regatas o concursos de pesca. Dispone de un local de almacenamiento en el puerto otorgado en régimen de concesión administrativa.

2.8.4.- Actividades complementarias

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

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

2.9.- ANÁLISIS DEL ENTORNO DEL ÁMBITO PORTUARIO

El acceso al puerto de Ribeira se realiza a través de dos de los viales principales de la localidad, la Avenida del Malecón por el sur y el Paseo de las Carolinas por el norte.

Puesto que Ribeira se sitúa en una península con el mar al sur, el Paseo de las Carolinas, al encontrase al norte, es el que tiene un mayor tráfico de pesados, ya que es la ruta más directa de conexión del municipio con el exterior. Esto permite que el acceso al puerto de este tipo de vehículos no mezcle, en cierta medida, este tráfico con los movimientos propios de un núcleo urbano.

Por su parte, la Avenida del Malecón es un vial principal en los movimientos de vehículos internos al municipio, siendo fundamental para articular el tráfico de Ribeira. Además, proporciona gran cantidad de plazas de aparcamiento, y sus aceras y zonas de tránsito peatonal están altamente concurridas y acondicionadas para este uso, como consecuencia de la importancia de este vial.

Si a esto le sumamos la zona localizada al sur del ámbito portuario, se puede comprobar que la integración puerto-ciudad es muy elevada, hasta el punto de que los espacios portuarios tienen un papel clave en el correcto desarrollo de la actividad urbana, demostrando la buena cohesión del puerto con el núcleo.

3.- DEFINICIÓN DE ZONAS DE PROTECCIÓN

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

A continuación se describen los parámetros analizados para dicho estudio:

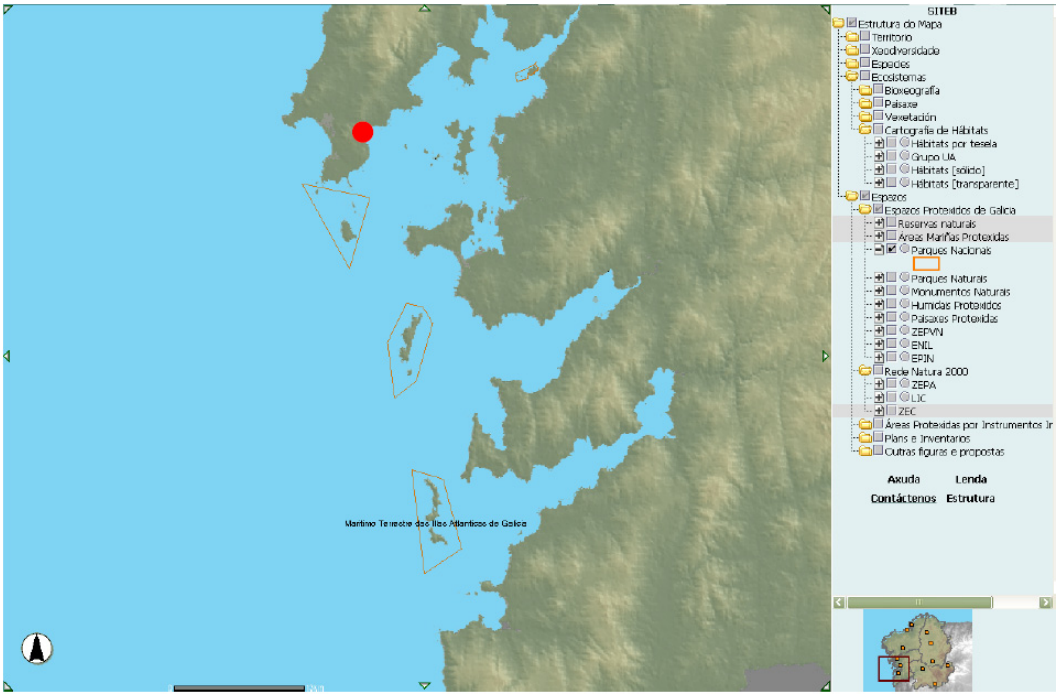
3.1.- PARQUES NACIONALES

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 y de la información que facilita la Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio, se concluye que el puerto de Ribeira, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de los espacios delimitados dentro de la Red de Parques Nacionales, aunque se encuentra próximo al Parque Natural Marítimo-Terrestre de las Islas Atlánticas de Galicia, que comprende los archipiélagos de Cíes, Ons, Sálvora y Cortegada.

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



Localización Parques Nacionales ubicados en la zona de influencia del puerto de Ribeira
(Fuente: Sistema de Información Territorial da Biodiversidade / Xunta de Galicia)
Situación puerto de Ribeira

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.

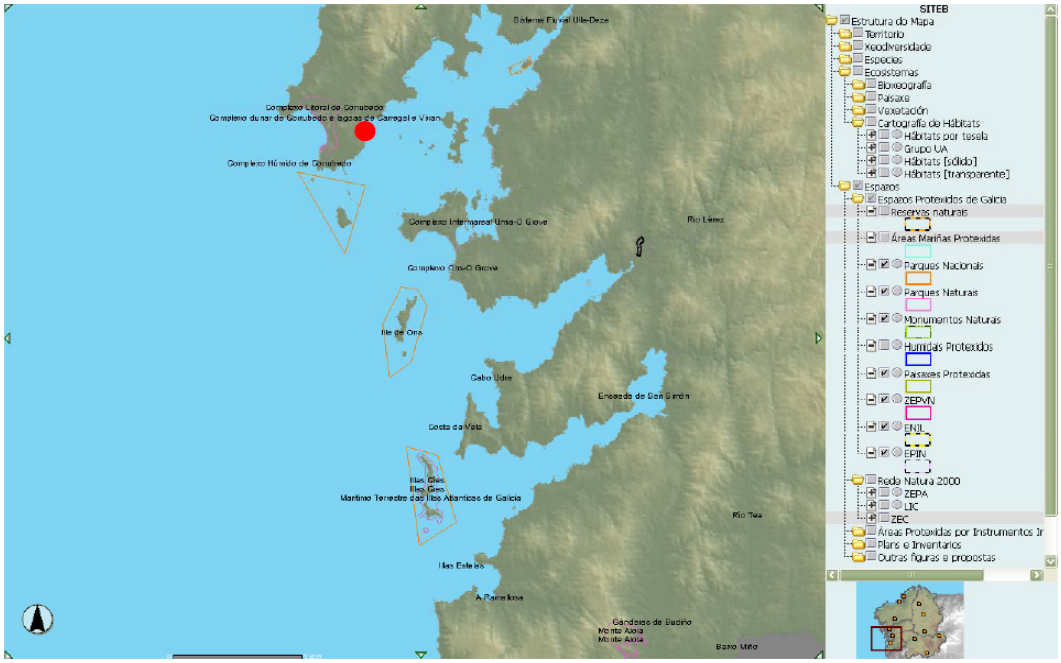
b) Reservas Naturales: son espacios naturales creados con la finalidad de proteger ecosistemas, comunidades o elementos biológicos que por su rareza, importancia o singularidad merecen una valoración especial.

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 Ambiente e Ordenación do Territorio, se concluye que el puerto de Ribeira, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ninguna zona de protección de espacios naturales.

A continuación se presenta una imagen representativa de la ubicación de las distintas zonas catalogadas como Espacios Naturales Protegidos junto con la posición geográfica del puerto de Ribeira.



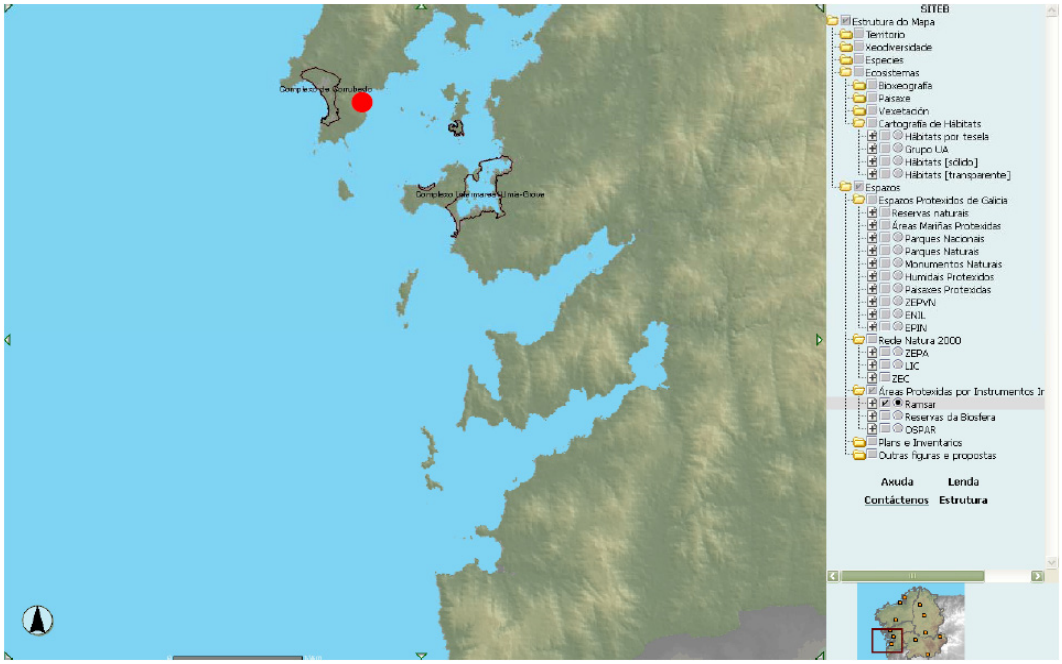
Zonas de Protección ubicadas en la zona de influencia del puerto de Ribeira
(Fuente: Sistema de Información Territorial da Biodiversidade / Xunta de Galicia)
● Situación puerto de Ribeira

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 (DOG nº 108, de 7 de junio) declara como humedales protegidos los espacios naturales clasificados como Sitio Ramsar (Convenio de Ramsar) en Galicia. Dichos espacios son: Complejo Intermareal Umia-O Grove, A Lanzada, Punta Carreirón y Lagoa Bodeira; Ría de Ortigueira y Ladrido; Complejo de Playas, Dunas y Lagunas de Corrubedo; Laguna y Arenal de Valdoviño y Ría de Ribadeo.

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio, se concluye que el puerto de Ribeira, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no está dentro de las zonas Ramsar, aunque se encuentra próximo al Complejo de Playas, Dunas y Lagunas de Corrubedo.



Zonas Ramsar en la zona de influencia del puerto de Ribeira
(Fuente: Sistema de Información Territorial da Biodiversidade / Xunta de Galicia)
Situación puerto de Ribeira

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 las Zonas de Especial Conservación (ZEC) declaradas por los Estados miembros con arreglo a la Directiva sobre hábitats y, además, de las Zonas de Especial 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 Conservación (ZEC)

Las Zonas de Especial Conservación (ZEC) son áreas de gran interés medioambiental para la conservación de la diversidad que han sido designadas por los estados miembros para integrarse en la Red Natura 2000. Dichas áreas han debido ser previamente catalogadas como LIC o ZEPA. Las zonas catalogadas como ZEC tienen por objetivo la conservación de lugares ecológicos que sean:

- Hábitats naturales o seminaturales de interés comunitario debido a su rareza o al papel ecológico fundamental que desempeñan. Son establecidos en el Anexo I de la Directiva sobre Hábitats.

- Hábitats con especies de fauna y flora de interés comunitario debido a su rareza, valor simbólico o papel fundamental en el ecosistema. Son establecidos en el Anexo II de la Directiva sobre Hábitats.

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio en relación a dichos espacios, se concluye que el puerto de Ribeira,

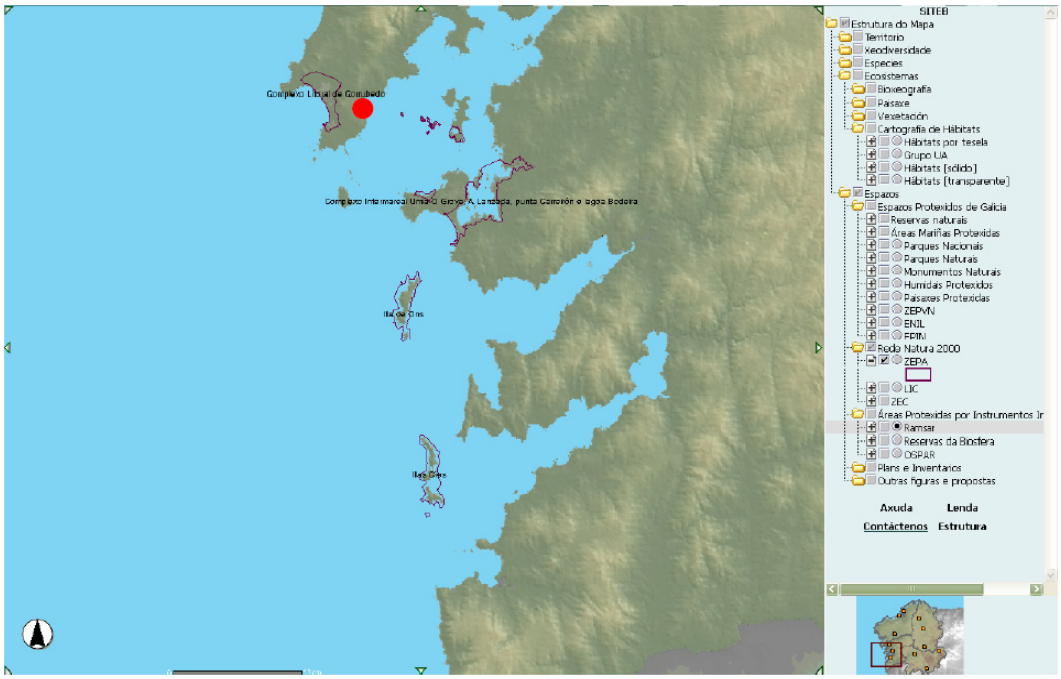
objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ninguna zona de especial conservación.

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 Ambiente e Ordenación do Territorio, se concluye que el puerto de Ribeira, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ninguna zona de especial protección para las aves, aunque si se halla próximo al Complejo Intermareal Umia-O Grove, A Lanzada, Punta Carreirón e Lagoa Bodeira, así como al Complejo de Playas, Dunas y Lagunas de Corrubedo.



Zonas ZEPA en la zona de influencia del puerto de Ribeira
(Fuente: Sistema de Información Territorial da Biodiversidade / Xunta de Galicia)
Situación puerto de Ribeira

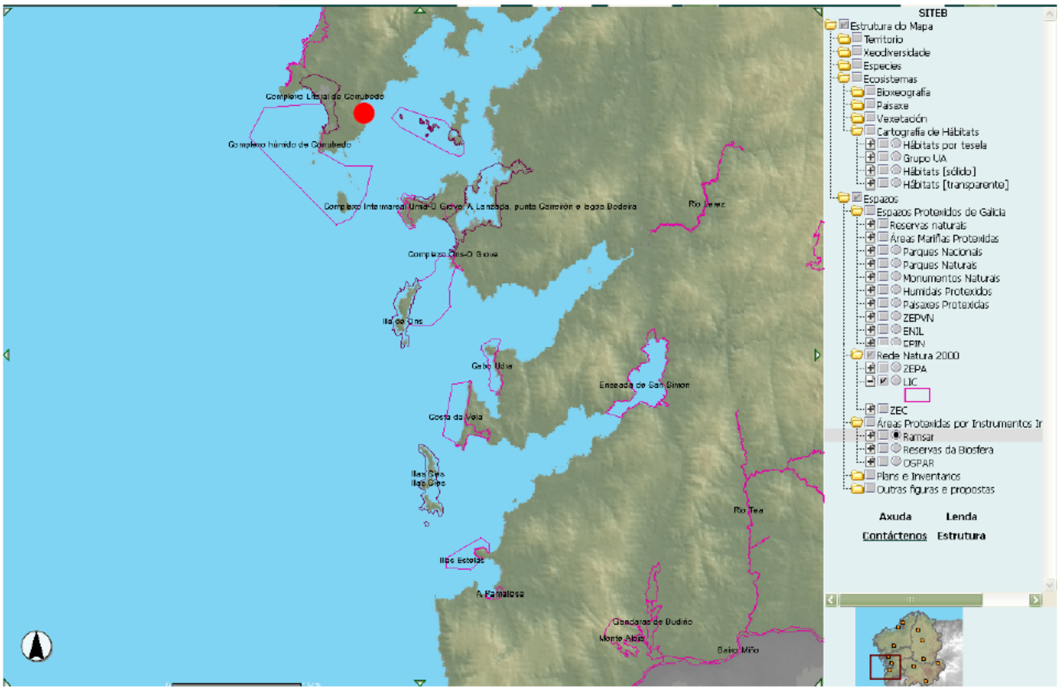
Lugar de Importancia Comunitaria (LIC)

La lista atlántica de Lugares de Importancia Comunitaria fue aprobada oficialmente por decisión de la Comunidad Europea, con fecha de 7 de diciembre de 2004.

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

La propuesta gallega de LIC 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 de la región biogeográfica atlántica.

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio, se concluye que el puerto de Ribeira, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ningún LIC, aunque si está situado en las inmediaciones del LIC Complejo Intermareal Umia-O Grove, A Lanzada, Punta Carreirón e Lagoa Bodeira y del LIC Complejo de Playas, Dunas y Lagunas de Corrubedo.



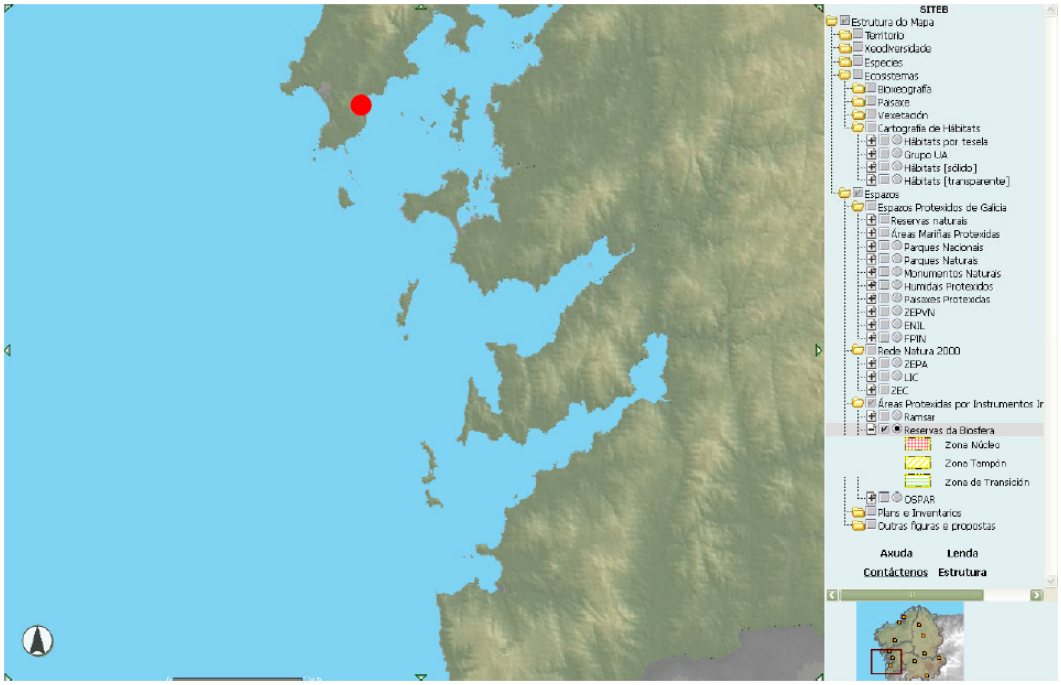
Zonas LIC en la zona de influencia del puerto de Ribeira
(Fuente: Sistema de Información Territorial da Biodiversidade / Xunta de Galicia)
Situación puerto de Ribeira

3.5.- RESERVA DE LA BIOSFERA

Son espacios recogidos según la 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 ONG, 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 Ambiente e Ordenación do Territorio, se concluye que en el puerto de Ribeira, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no existe ningún espacio delimitado como reserva de la biosfera.



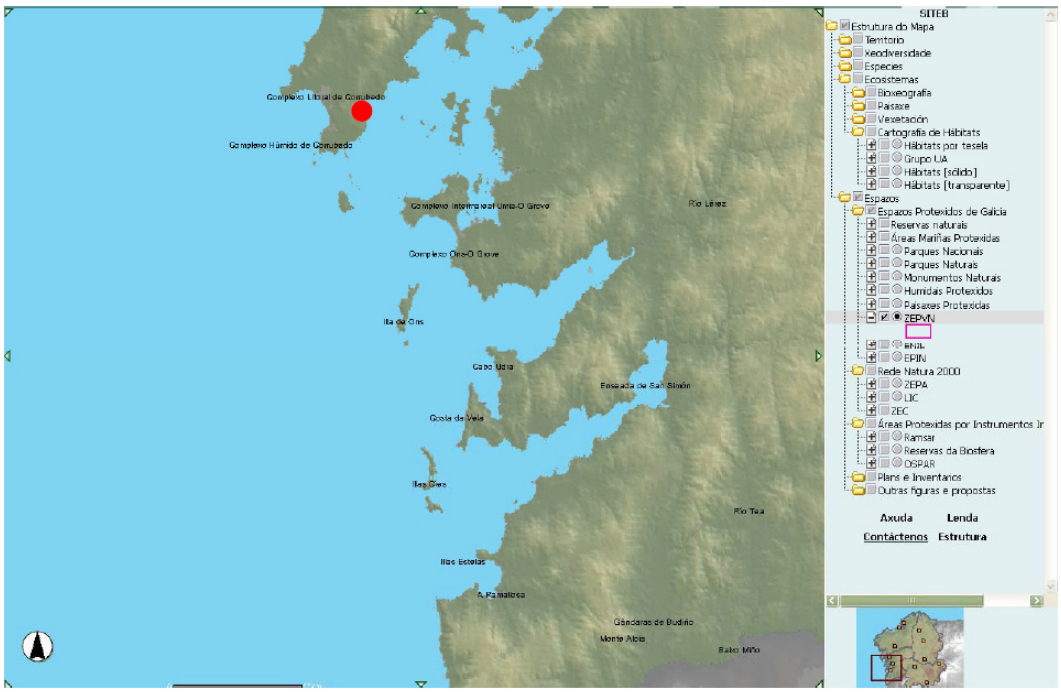
Zonas Reservas de la Biosfera sitas en la zona de influencia del puerto de Ribeira
(Fuente: Sistema de Información Territorial da Biodiversidade / Xunta de Galicia)
Situación puerto de Ribeira

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 (DOG nº 95, de 19 de mayo) dispone la publicación de la cartografía donde se recogen los límites de los 73 espacios naturales declarados Zonas de Especial Protección de los Valores Naturales por el Decreto 72/2004, del 2 de abril (DOG nº 69, de 12 de abril).

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio, se concluye que el puerto de Ribeira, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ninguna zona delimitada como ZEPVN.

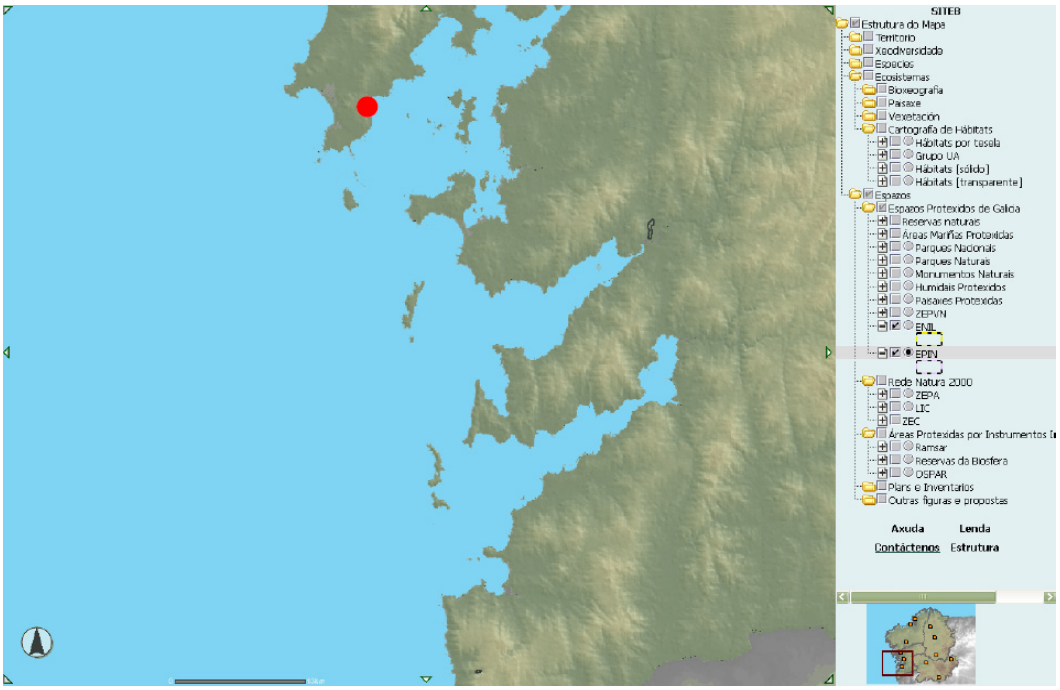


Zonas ZEPVN sitas en la zona de influencia del puerto de Ribeira
(Fuente: Sistema de Información Territorial da Biodiversidade / Xunta de Galicia)
Situación puerto de Ribeira

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 su desarrollo y ejecución de 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 Ambiente e Ordenación do Territorio, se concluye que el puerto de Ribeira, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ninguna zona ENIL ni EPIN.



Zonas ENIL y EPIN sitas en la zona de influencia del puerto de Ribeira
(Fuente: Sistema de Información Territorial da Biodiversidade / Xunta de Galicia)
Situación puerto de Ribeira

3.8.- HUMEDALES PROTEGIDOS DE GALICIA

El Real Decreto 127/2008 del 5 de junio, por el que se desenvuelve el régimen jurídico de los humedales protegidos de Galicia y se crea el Inventario de Humedales de Galicia, regula este tipo de espacios.

De la consulta de la citada normativa en relación a dichos espacios, se concluye que la instalación portuaria de Ribeira, objeto de la presente Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ningún Humedal Protegido de Galicia.

3.9.- ESPACIOS NATURALES (PHGC)

El Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica Galicia-Costa (PHGC) perteneciente al período 2015-2021, fue aprobado por Real Decreto 11/2016, de 8 de enero, por lo que se aprueban los planes hidrológicos de las demarcaciones hidrográficas de Galicia-Costa, de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas, del Guadalete-Barbate y del Tinto, Odiel y Piedras.

Con fecha 18 de febrero de 2016 se publica en el DOG nº33 la Orden de 29 de enero de 2016 por la que se dispone la publicación de dicha normativa. El Plan Hidrológico de Galicia–Costa establece una serie de espacios naturales de interés.

3.9.1.- Zonas protegidas según PHGC

Se determinan en el Plan Hidrológico las zonas sujetas a protección dentro de la demarcación de Galicia Costa, donde se recogen, además de las zonas protegidas por la legislación sectorial de aplicación como convenios y Normativas, nuevos ámbitos delimitados por el mismo Plan Hidrológico.

De la consulta de la citada normativa en relación a dichos espacios, se concluye que el puerto de Ribeira, objeto de la presente Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ningún espacio natural inventariado en el Plan Hidrológico de Galicia–Costa.

3.9.2.- Zonas sujetas a inundaciones de origen costero según PHGC

La Directiva Europea 2007/60/CE, relativa a la evaluación y gestión de los riesgos de inundación, así como el Real Decreto 903/2010, del 9 de Julio, que lo traspone al ordenamiento jurídico español, tiene como objetivo principal reducir las consecuencias de las inundaciones sobre la salud humana, medio ambiente, patrimonio cultural y la actividad económica.

Dicha Directiva obliga a os estados miembros a la realización de los trabajos de evaluación y protección frente a inundaciones, que se desglosa en varias fases: evaluación preliminar del riesgo de inundación, elaboración del mapa de peligrosidad y riesgo de inundación y Plan de gestión de riesgo de inundación (en redacción).

De la consulta de la citada normativa en relación a dichos espacios, se concluye que en el puerto de Ribeira, objeto de la presente Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, no existen afecciones relativas a la inundación.

3.10.- RECURSOS MARINOS

La delimitación de zonas de extracción de recursos marinos para la redacción de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, se ha realizado siguiendo la siguiente documentación:

- Zonas de producción de moluscos bivalvos y otros invertebrados marinos (Orden del 14 de marzo de 2011 de la Consellería do Mar, recogida en el DOG nº 60 del 25 de marzo de 2011, por la que se declaran y clasifican las zonas de producción de moluscos bivalvos y otros invertebrados marinos en las aguas de competencia de Galicia)

- Bancos marisqueros

- Zonas de extracción de equinodermos

FUENTE	COINCIDENCIAS
CALADEROS DE PESCA	Sin coincidencias

FUENTE	COINCIDENCIAS
MOLUSCOS BIVALVOS Y OTROS INVERTEBRADOS MARINOS	GAL 09/01 Ría de Arousa. Clase A
BANCOS MARISQUEROS SIGREMAR	a) AR-203. Banco Marisqueo: Coroso-1. A flote b) AR-204. Banco Marisqueo: Coroso-2. A flote c) AR-205. Banco Marisqueo: Coroso-3. A flote d) AR-206. Banco Marisqueo: Coroso-4. A flote e) AR-208. Banco Marisqueo: Ínsua-1. A flote f) AR-209. Banco Marisqueo: Ínsua-2. A pie
EQUINODERMOS	Sin coincidencias

En cuanto a la explotación del mejillón, no se encuentra ningún polígono de bateas dentro de la zona de aguas. El más próximo se ubica entre el puerto de Ribeira y la isla de Rúa, denominado 27-AROUSA "RIBEIRA-C" y con una superficie de 524.381 m².

3.11.- ELEMENTOS CATALOGADOS DE PATRIMONIO CULTURAL

Tras la consulta al documento del Catálogo de las Normas Subsidiarias de Planeamiento provincial y del Plan general de ordenación municipal, se comprueba que no existen elementos catalogados en los terrenos de competencia portuaria o cuya área de amortiguamiento pueda verse comprometida por ellos.

A continuación se muestra una imagen con la ortofoto de situación de las instalaciones y la representación de los distintos elementos patrimoniales próximos al puerto de Ribeira.

Elementos de Patrimonio Cultural Catalogados en el puerto de Ribeira
Situación puerto de Ribeira

4.- COMPATIBILIDAD CON OTROS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN

4.1.- PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL

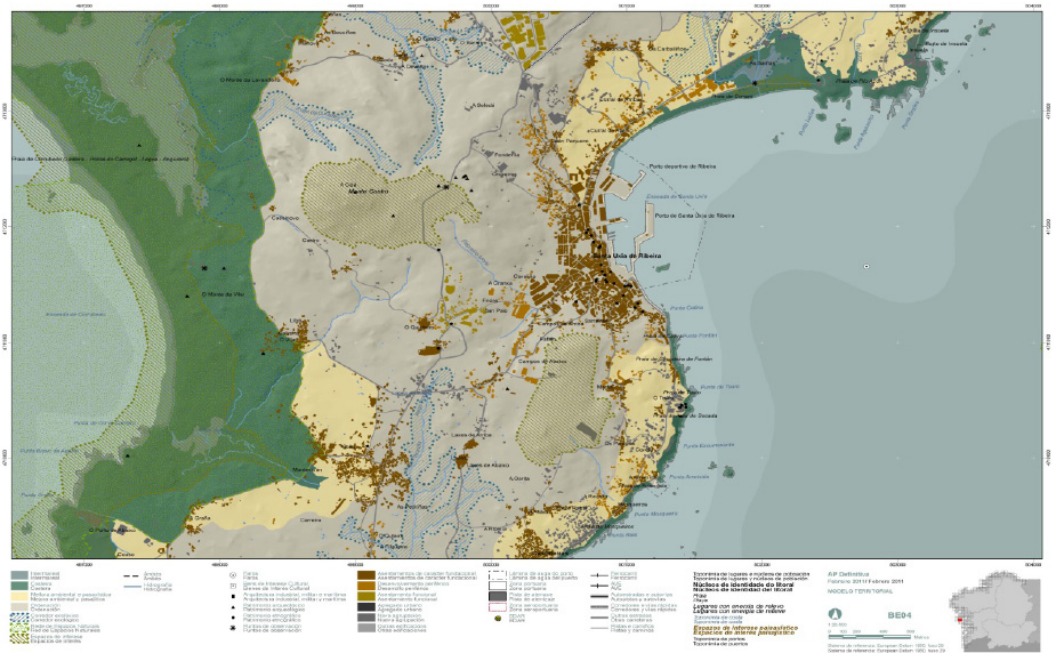
El planeamiento vigente en el ayuntamiento de Ribeira es el Plan General de Ordenación Municipal, aprobado de manera definitiva por el Pleno de la Corporación Municipal de Ribeira en la sesión celebrada el 17 de diciembre de 2002, y publicado en el BOP de A Coruña el 14 de enero del 2003.

Según el citado instrumento, el ámbito objeto del presente documento está clasificado como Sistema General Portuario. En el artículo 163, Ordenanza 9.1: "Sistema General Portuario" del Título X: "Normas zonales reguladoras del suelo urbano" del PGOM, dice: *"La ordenanza correspondiente debe ajustarse a lo indicado en la Ley 27/1992, es decir, que debe establecer que el sistema general portuario se desenvuelve mediante un Plan Especial o instrumento equivalente, a formular por la Administración Portuaria, y que se instrumentará en la forma establecida en la citada Ley de Puertos."*

En ausencia de los correspondientes planes especiales que desarrollen el sistema general portuario, y hasta que no se redacten y entre en vigor, se introduce en el Plan General una normativa transitoria definida en el apartado 9.2 del artículo 163.

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 Ribeira.



Plano Modelo Territorial zona de influencia del puerto de Ribeira (BE04)

(Fuente: Plan de Ordenación do Litoral de Galicia / Xunta de Galicia)

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 fluviomarinas, 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 Ribeira están incluidos en su mayor parte en el área de ordenación, según se refleja en el plano BE04 del Modelo Territorial de la Información gráfica del POL, excluyéndose de esta área los siguientes terrenos:

- Un tramo de la playa de Coroso y unos islotes rocosos, incluidos dentro del área de protección costera e intermareal.

Plano POL- Modelo territorial BE04

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.

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. En la estructura territorial de la comunidad gallega, incluyen al Ayuntamiento de Ribeira en la cabecera del sistema urbano intermedio y no localizan ningún elemento situado en el entorno de la zona de servicio del puerto que presente protección ambiental o patrimonial.

Estas 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 gallegos 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 Ribeira una serie de actividades que precisan que 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 su acondicionamiento o ampliación.

5.1.1.- Actividad pesquera

Del análisis efectuado en el apartado 2.8.1, se concluye que el volumen de descargas en el puerto se mantiene estable, pero con cierta oscilación que podría sugerir variaciones año tras año, aunque no se consideran unos incrementos sustanciales.

El puerto de Ribeira cuenta con una lonja donde, como ya hemos visto, se han movido un mínimo de 25 millones de kilos de capturas al año, los últimos 5 años. Actualmente estas instalaciones son insuficientes y obsoletas para atender las necesidades de sus usuarios, por lo que en los últimos años se ha construido una nueva lonja para la ubicación de las instalaciones en la zona norte del puerto, cercana al puerto deportivo.

Además del citado servicio de lonja, se presta todo tipo de servicios relacionados con el mantenimiento de las flotas y artes de pesca, de manera que se proporciona a los barcos el avituallamiento y pertrechos necesarios.

Dada la relevancia de la actividad pesquera del puerto de Ribeira a nivel autonómico y la consolidación de esta actividad independientemente de las fluctuaciones en el volumen de la captura, es necesario ordenar este uso dentro de las actividades portuarias para procurar un mejor funcionamiento del puerto y de la actividad pesquera. Al mismo tiempo se trata de incorporar las instalaciones y usos necesarios en este ámbito para realizar con eficiencia las labores de pesca y marisqueo.

5.1.2.- Actividad comercial portuaria

De acuerdo a lo visto en el apartado 2.8.2, el puerto cuenta con un muelle destinado al atraque de los barcos comerciales que operan en él. En esta zona se llevan a cabo labores de atraque y descarga de embarcaciones de transporte marítimo.

A pesar del descenso de la cantidad de volúmenes movidos es necesario garantizar la capacidad de satisfacer estas demandas de manera adecuada cuando se produzcan.

Estas actividades comerciales se completan con el tráfico de pasaje referido en apartados anteriores, que se desarrollan en el muelle pesquero contiguo al comercial, de forma puntual o esporádica, debido a sus características más adecuadas para el tipo de tráfico actual.

5.1.3.- Navegación deportiva

Como ya se mencionó en el apartado 2.8.3, el puerto de Ribeira cuenta con unas instalaciones para la práctica de actividades náutico-deportivas suficientes para la demanda actual del puerto. Estas instalaciones están constituidas por tres edificaciones para este uso (club náutico, escuela de vela y edificio para la asociación cultural Lajareu por Barlovento), la dársena deportiva y las ocupaciones en tierra existentes, que se consideran suficientes.

Además de las 239 plazas de amarres de las embarcaciones de recreo, existen actividades ligadas con el mar como cursos y prácticas de vela, que facilitan el acceso a estos y otros deportes. Entre ellas, cabe destacar las realizadas por la asociación sobre las dornas de vela en el ámbito marinero tradicional. Los cursos tienen sede en el Club Náutico, que es concesionario de las instalaciones náutico-deportivas y en el edificio de la asociación cultural, concesionaria de una edificación para la guarda y reparación de dornas.

Asimismo, se ofrecen servicios de astillero, marina seca y hostelería. En este sentido, se debe asegurar el correcto desarrollo de las actividades existentes, definiendo los espacios específicos de cada uso para evitar interferencias con el resto de actividades portuarias.

5.1.4.- Actividades complementarias

Las actividades auxiliares necesarias para el correcto desarrollo de las actividades pesqueras, comerciales y deportivas necesitan espacio e instalaciones adecuadas en la zona portuaria, 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 se consideran suficientes para el correcto funcionamiento del puerto.

Sin embargo, esto requiere un correcto planeamiento, de manera que vayan acordes de la manera lo más eficientemente posible a las necesidades reales de las anteriormente mencionadas actividades portuarias.

5.1.5.- Integración puerto-ciudad

Históricamente, los puertos han desempeñado el papel motor y centro de actividad de los núcleos costeros gallegos como Ribeira, cuyo desarrollo se articula en torno a los mismos.

En este sentido, la ordenación funcional del núcleo y del puerto y su zona de contacto ha de garantizar tanto el correcto desarrollo de las distintas actividades portuarias, como la cohesión y permeabilidad de ambos tejidos, definiendo tanto los límites como los espacios de transición entre ellos.

Estas zonas de transición se presentan, por tanto, como espacios de oportunidad para el desarrollo de actividades de naturaleza cultural, recreativa, hostelera, etc. que, dando servicio tanto a usuarios del puerto como al resto de la población del núcleo, contribuyan a favorecer la interacción puerto-ciudad.

5.2.- ACTUACIONES NECESARIAS PREVISTAS. IDENTIFICACIÓN DE LAS NECESIDADES

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

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

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

5.3.- CLASIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS

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

5.3.1.-Uso pesquero

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

En los espacios destinados a este uso también se podrán incluir aquellos usos complementarios relacionados y vinculados con él puesto que vienen demandados por este uso básico.

5.3.2.- Uso náutico-deportivo

Es el que se asigna a aquellos espacios utilizados por las embarcaciones náutico-deportivas, incluyendo los pantalanes de atraque de este tipo de naves, así como las superficies terrestres dedicadas a la instalación de los servicios de apoyo correspondientes a estas actividades.

En los espacios destinados a este uso también se podrán incluir aquellos usos complementarios relacionados y vinculados con él puesto que vienen demandados por este uso básico. En este sentido, sin pretender hacer un análisis exhaustivo de estos complementos, se consideran compatibles también las

actividades de restauración al servicio del uso principal náutico-deportivo, la venta al por menor de útiles de navegación, el espacio de varada para embarcaciones, etc.

5.3.3.- Uso mixto pesquero y náutico-deportivo

Es el que se asigna a aquellos espacios cuyo uso se permite para las actividades desarrolladas tanto por las embarcaciones pesqueras como por las embarcaciones náutico-deportivas. Esto consta principalmente de la utilización de los pantalanes para atraque de las mismas, pero también incluye las superficies terrestres dedicadas a la instalación de los servicios de apoyo correspondientes a estas actividades y sus complementarias.

5.3.4.- Uso comercial

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

Es el que se asigna a aquellos espacios utilizados por buques mercantes, incluyendo los muelles de atraque para estos, así como las superficies terrestres dedicadas a la instalación de los servicios de apoyo correspondientes a estas actividades. En este tipo de uso también entran las demás necesidades asociadas a esta labor, asociadas tanto a la mercancía como al propio buque, tales como la carga y descarga, el almacenaje, el avituallamiento y cualquier otra necesidad similar o complementaria.

5.3.5.- Uso actividades complementarias portuarias

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

Por lo tanto, en las áreas a las que se asigna este uso se prevé el desarrollo de cualquiera de las actividades complementarias a las portuarias necesarias para el correcto funcionamiento y desarrollo del puerto, tales como 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.

5.3.6.- Uso de infraestructuras básicas del puerto

Las áreas a las que se asigna este uso tienen como cometido fundamental el abrigo, acceso y comunicación entre los distintos puntos del puerto y entre el puerto y su entorno. También incluye las áreas destinadas al acceso y permanencia de vehículos, ambos necesarios para desarrollar las actividades portuarias en condiciones de seguridad y comodidad.

Esto incluye, por tanto, no solo los viales que comunican el puerto con el núcleo urbano, si no aquellos que comunican las diversas áreas citadas anteriormente entre sí, funcionando como elemento de comunicación vertebrador.

5.3.7.- Uso de integración puerto-ciudad

Es el que se asigna a aquellos espacios libres vinculados a la interacción del puerto con el núcleo urbano, tales como equipamientos culturales, de ocio o recreo, de movilidad, exposiciones o en general cualquier otra actividad comercial o de servicio no estrictamente portuaria, siempre que no perjudique el desarrollo presente o futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario, y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico y la normativa portuaria pertinente.

Las áreas a las que se asigna este uso no portuario, están concebidas para 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.

6.- DISTRIBUCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS

A continuación se determina, en relación con el contenido del Título V del Libro I, Capítulos II y III del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el TRLPEMM, 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 PESQUERO

Extensión del área

El área pesquera y marisquera se extiende a lo largo de todo el puerto, dividida en varias subzonas.

Se asigna este uso a la parte inicial del arranque del dique de abrigo. También estarán incluidas en este uso las instalaciones localizadas en la primera línea de costa del frente portuario, desde los pantalanes de atraque próximos al dique hasta la ubicación de la nueva lonja.

Sin embargo, cabe mencionar que los dos pantalanes más próximos a la explanada y la rampa de varada (ambas incluidas) no pertenecen a este uso; asignándosele a los primeros el uso mixto pesquero y náutico-deportivo y las segundas el uso complementario. Todas las zonas se unen entre si a través de las infraestructuras viales que recorren el puerto

La superficie total terrestre destinada al área pesquera y marisquera en el puerto de Ribeira es de 46.125 m^2 y de lámina de agua (pantalanes flotantes) es de 1.080 m^2.

Justificación de su uso

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

Dentro del área pesquera se permitirá el uso comercial para el embarque y desembarque del pasaje operado por las empresas autorizadas al efecto que realizan travesías turísticas de temporada. Las zonas de embarque y desembarque se localizan en los anteriormente citados explanada y muelle pesquero del arranque del dique de abrigo, en la zona de atraque próxima a la báscula. No se le asigna una zona propia a este uso debido a la temporalidad y carácter puntual del mismo, siendo necesario su aprovechamiento por parte del uso pesquero el resto del tiempo.

6.2.- USO NÁUTICO-DEPORTIVO

Extensión del área

Esta área se desarrolla en un solo ámbito sito en la zona norte del puerto, que incluye los pantalanes de atraque con acceso desde su propio dique de abrigo y las instalaciones del puerto deportivo y la nave destinada a embarcaciones tradicionales. Posee un acceso cómodo y de nula interferencia con el resto de actividades del puerto.

La superficie terrestre destinada al área náutico-deportiva es de 9.045 m² y de lámina de agua (pantalanes flotantes) es de 296 m².

Justificación de su uso

Se destina esta zona para uso exclusivo náutico-deportivo debido a la existencia de los espacios adecuados en esta área del puerto para el desarrollo de esta actividad, además de por ser donde actualmente se está llevando a cabo, sin producir interferencias con el resto de actividades. Con ello se pretende consolidar este ámbito a ese uso concreto y poder así favorecer la ordenación y procurar la mejora de dichos espacios.

6.3.- USO MIXTO PESQUERO Y NÁUTICO-DEPORTIVO

Extensión del área

Ambos usos pesquero y náutico-deportivo tienen bien delimitadas sus zonas, sin embargo se considera necesario contar con unas instalaciones de atraque auxiliares destinadas a ambos, cuya ocupación oscila en función de las necesidades actuales del puerto. Se asigna este uso, por tanto, a los dos pantalanes más próximos a la rampa de varada y explanada de la zona sur del puerto.

En este sentido, dado que el uso principal de los pantalanes es el atraque de embarcaciones, la superficie de lámina de agua destinada a la zona de uso mixto pesquero-náutico-deportivo es de 222 m², que será susceptible de redistribución en función de la demanda de las diferentes flotas existente en cada momento.

Justificación de su uso

Con base en las necesidades expuestas anteriormente, se delimita esta zona como respuesta a la variabilidad temporal de los volúmenes de tráfico relacionada con ambos usos, estando sujeta a los cambios pertinentes que las oscilaciones en la demanda de ambos usos puedan exigir para el correcto desarrollo de ambas.

6.4.- USO COMERCIAL

Extensión del área

Se asigna este uso a la parte final de la explanada del dique de abrigo, desde el puesto de seguridad que define su entrada.

En la zona de uso comercial portuario se llevarán a cabo labores de atraque/desatraque y carga/descarga de buques mercantes. Además, dentro de la explanada se ubican zonas destinadas a

actividades vinculadas con este uso, como el surtidor de combustible, el puesto de inspección fronteriza y el edificio de servicios de los trabajadores portuarios

La superficie total terrestre destinada a la zona de uso comercial portuario es de 13.297 m².

Justificación de su uso

Se designan las instalaciones descritas anteriormente a la actividad comercial portuaria por ser la que en la actualidad se desarrolla en esta zona, además de por las necesidades específicas de instalaciones que requiere (suficiente calado, control de seguridad,…).

El objetivo es destinarla exclusivamente al uso descrito y eliminar las interferencias que pudiesen producirse con otras actividades, favoreciendo la ordenación y mejora de estos espacios.

6.5.- USO DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

Extensión del área

Esta área se desarrolla en toda la longitud del puerto, recorriéndolo de norte a sur, uniendo entre sí todas las demás áreas. Comprende los viales principales del puerto y todos aquellos de cierta magnitud que dan comunicación y acceso a cada una de las zonas, vertebrando el puerto y estructurando la accesibilidad de cada uso.

La superficie total terrestre destinada al área de infraestructuras básicas del puerto es de 45.685 m².

Justificación de su uso

Esta área es la que une, articula y posibilita los distintos usos portuarios. Se considera fundamental para el correcto desarrollo de las actividades portuarias el mantenimiento, la conservación y la mejora de estas infraestructuras que se estimarán como básicas, ya que facilitan la agilidad y comodidad de todas las operaciones que se desarrollan en el puerto de Ribeira.

6.6.- USO ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS PORTUARIAS

Extensión del área

Las áreas de usos complementarios se sitúan en su mayoría a lo largo del puerto en segunda línea de costa y paralelas a la zona de uso pesquero y a los viales longitudinales. Conforme a su naturaleza de zonas de actividades de servicio complementario a las actividades principales, dan cabida a espacios para departamentos, reparación de redes, oficinas, etc.

Este uso abarca también la explanada entre las zonas pesquera y comercial del dique del puerto, así como la explanada, la rampa de varada y la estación de servicio de combustible situadas previas al arranque del propio dique.

La superficie total destinada a la zona de actividades complementarias es de 37.753 m².

Justificación de su uso

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

6.7.- USO INTEGRACIÓN PUERTO-CIUDAD

Extensión del área

La superficie asignada a este uso se desarrolla a lo largo de la avenida del Malecón y en la zona sur del puerto.

Respecto a la primera, incluye las áreas ajardinadas y de tránsito peatonal adyacentes a las edificaciones cuya fachada da al puerto, que actualmente cuenta con un plan de reforma. Son zonas portuarias dedicadas a usos de recreo, altamente transitadas y que sirven de nexo con el núcleo urbano.

Por otra parte, se incluyen en este uso las instalaciones ubicadas en la zona sur del puerto, que dan cabida a usos no estrictamente portuarios como la Casa del Mar, el centro de salud, el apeadero de autobuses o el auditorio, pero que permiten la integración de la zona portuaria con los usos cotidianos de la población sin suponer un perjuicio para la misma.

La superficie terrestre total destinada a este uso es de 20.176 m^2.

Justificación de su uso

Esta superficie es un espacio de oportunidad para resolver la transición entre el puerto y sus accesos con el núcleo en sí mismo, reconvirtiéndose en una zona de convivencia lúdica, recreativa y de utilidad a disposición de los ciudadanos y usuarios del puerto.

6.8.- REGULACIÓN DE LOS USOS EN LA ZONA DE AGUAS DEL PUERTO

La superficie de agua incluida en la zona de servicio comprenderá las áreas de agua donde se realicen las operaciones de carga, descarga y trasbordo de mercancías, embarque y desembarque de pasajeros, construcción y reparación de buques, atraque y reviro, los canales de acceso y las zonas de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima, practicaje y avituallamiento de los buques. También comprenderá los espacios de reserva necesarios para la ampliación del puerto.

En consecuencia, los usos previstos en dicho ámbito con carácter general serán los siguientes:

- Refugio de embarcaciones, atraque, amarre y fondeo, así como los correspondientes a las maniobras.

- Usos vinculados a las actividades pesqueras, lúdicas y de transporte de pasajeros.

- Dentro de la lámina de agua se disponen los pantalanes flotantes, reflejados en los planos del presente documento. Si bien se les asigna un uso característico, Portos de Galicia podrá autorizar en ellos otros usos compatibles con base en la operatividad funcional del puerto, bien para dar respuesta a posibles demandas puntuales, bien para adaptarse a la evolución de la demanda de atraques.

Comprenden los usos prohibidos, entre otros:

- Según lo establecido en el art 56.5 de la Ley 6/2017, de 12 de diciembre, de puertos de Galicia y salvo que medie la autorización prevista en el artículo 30.b), queda prohibido el desarrollo de actividades marisqueras y pesqueras en las aguas interiores del puerto constitutivas de la zona I.

6.9.- CUADRO RESUMEN

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

CUADRO RESUMEN DE SUPERFICIES DEUP RIBEIRA		
USOS DEUP BURELA	ZONA TERRESTRE	ZONA LAMINA DE AGUA
USO PESQUERO	46.125 m²	1.080 m² (*)
USO ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS	37.753 m²	
USO INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS	45.685 m²	
USO COMERCIAL	13.297 m²	
USO NÁUTICO-DEPORTIVO	9.045 m²	296 m² (*)
USO MIXTO PESQUERO-NÁUTICO-DEPORTIVO		222 m² (*)
USO INTEGRACIÓN PUERTO CIUDAD	20.176 m²	
TOTAL ZONA DE SERVICIO TERRESTRE	172.081 m²	
TOTAL ZONA DE SERVICIO LÁMINA DE AGUA		528.563 m²
SUPERFICIE TOTAL ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO	700.644 m²	

(*) La superficie de pantalanes se indica a título informativo, no computando esta a los efectos del plan por tratarse de instalaciones flotantes para atraque, no consolidadas como superficies terrestres.

6.10.- 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, sin prejuicio de las condiciones generales de la explotación portuaria de las instalaciones portuarias, 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 acorde con su título.

  Su localización se justificará con base en su adecuación funcional para dar servicio al mayor número de embarcaciones, pero teniendo en cuenta también su adecuada integración en la explotación establecida para los muelles.

- Las embarcaciones oficiales, en coherencia con la naturaleza de su actividad, podrán atracar en cualquier zona del puerto, independientemente del uso que tenga asignado, con la autorización previa correspondiente.

  Del mismo modo, los edificios e instalaciones de los órganos de las administraciones públicas cuyas competencias que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente en el puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 72.2 del TRLPEMM, podrán situarse en cualquier zona funcional del puerto en atención a esas competencias.

7.- PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO PORTUARIA

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

7.1.- ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

La delimitación de la zona de servicio que se propone en el presente documento comprende el conjunto de las áreas a las que se ha asignado alguno de los usos básicos definidos en el apartado 5.3. Esta delimitación se justifica con los argumentos expuestos para la asignación de dichos usos.

Se incluyen dentro de la zona de servicio aquellos espacios terrestres recogidos en la transferencia incluida en el Real Decreto 3214/1982 y en el Acta de Transferencia de 19 de septiembre de 1984 posterior, así como en el Acta de Regularización de la Delimitación de los Bienes de Dominio Público Marítimo-Terrestre ocupados por el puerto de Ribeira de 10 de febrero de 2012.

Se excluyen de la zona de servicio terrestre los terrenos comprendidos entre el deslinde antiguo del dominio público marítimo terrestre aprobado por OM de 14/30/1967 y la línea de fachada existente en el acceso norte del puerto, en el entorno del vial portuario en su tramo posterior a la glorieta de entrada a la nueva lonja.

En el Anexo 2 se incluye una copia de dicha Acta de Transferencia, así como del Acta de Regularización de 10 de febrero de 2012.

Por otra parte, no existe deslinde del dominio público marítimo-terrestre aprobado por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar adaptado a la Ley de Costas vigente para el tramo de costa que comprende el puerto.

La delimitación de la zona de servicio terrestre puede apreciarse en el plano nº 3 del presente documento.

7.2.- ZONA DE SERVICIO DE AGUAS DEL PUERTO

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

En los casos del puerto de Ribeira, se ha seguido ese criterio con los resguardos necesarios. Por tanto, se ha dejado una separación al dique de abrigo de 430 metros, que será de 40 metros en la zona de los pantalanes de uso náutico-deportivo.

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

8.- EFECTOS DE LA DELIMITACIÓN 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.

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

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, conforme a lo establecido en la ley sectorial.

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

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

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 significativa de los usos básicos asignados por aquel, exigirán su modificación.

Se considerará que una afección es significativa cuando su área de modificación exceda un 15% del área original, salvo si afecta a usos no portuarios, que en todo caso siempre tendrá carácter de alteración significativa.

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

4ª.- La disposición de los pantalanes 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 con otros usos con base en la operatividad funcional del puerto.

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

6ª.- 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.

8.2.- VIGENCIA Y MODIFICACIONES

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

2ª.- Portos de Galicia podrá iniciar el procedimiento de modificación cuando lo considere conveniente para el interés general. En particular se estimará conveniente cuando las condiciones de explotación del puerto lo requieran; por aparición de nuevas demandas, variación fundamental de las existentes o modificación de las superficies de un uso básico portuario en más del 15%, o de un uso no portuario en cualquier caso.

3ª.- Se consideran modificaciones puntuales o no sustanciales de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios aquellas producidas dentro de la zona de servicio del puerto, motivadas por razones de explotación portuaria, que no supongan alteración sustancial al esquema de usos de las zonas funcionales del puerto, por no incluir variaciones en más del 15% de la superficie destinada a un uso básico, salvo que afectase a un posible uso de interacción puerto-ciudad, en cuyo caso se consideraría siempre como 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 puntuales se ajustarán a las mismas reglas y procedimiento previsto para la aprobación de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, si bien reducirán su contenido a justificar la modificación concreta que planteen a la delimitación y usos afectados, sin que deban someterse nuevamente a informe de las Administraciones Urbanísticas y demás órganos ajenos a Portos de Galicia.

Las modificaciones puntuales se incorporarán a la documentación de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios como un Anexo.

Las modificaciones sustanciales de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios se ajustarán a las mismas reglas y procedimiento previsto para la aprobación de la DEUP.

4ª.- El desarrollo de los proyectos de Obras Portuarias contempladas básicamente en esta Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, se consideran sujetas a las disposiciones anteriores y por tanto sus modificaciones sólo se consideran 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 las 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 y se hallen incluidas, 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.

8.3.- DISPOSICIONES TRANSITORIAS

1º.- En virtud de lo establecido en el artículo 59.2 del TRLPEMM, el documento de Delimitación de los espacios y usos portuarios tiene carácter supletorio del Plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto por lo que a la legitimación de obras en la zona portuaria se refiere.

Mientras no entre en vigor el correspondiente Plan Especial del puerto se aplicarán con carácter transitorio las disposiciones recogidas en el apartado 9.2, artículo 163 del Plan General de Ordenación Municipal del Ayuntamiento de Ribeira, a saber:

ARTICULO 163: ORDENANZA 9.1. SISTEMA GENERAL PORTUARIO

9.1. DESARROLLO

La ordenanza correspondiente debe ajustarse a lo indicado en la Ley 27/1992, es decir, que debe establecer que el sistema general portuario se desenvuelve mediante un Plan Especial o instrumento equivalente, a formular por la Administración Portuaria, y que se instrumentará en la forma establecida en la citada Ley de Puertos. Asimismo, debe establecer que los usos, actividades, instalaciones, construcciones, etc. permitidas en las instalaciones portuarias serán acordes con usos portuarios y con fines propios de la Administración Portuaria.

9.2. ORDENANZA TRANSITORIA

En ausencia de los correspondientes planes especiales que desarrollan el sistema general portuario, y hasta tanto no se redacten y entren en vigor, se estima conveniente el que se introduzca en el Plan Xeral, una normativa transitoria que se entiende, debe tener un carácter muy general, dada la peculiaridad de los puertos como soporte de un conjunto de actividades comerciales, industriales, de ocio y recreo, etc., en un proceso de permanente evolución como consecuencia de estar sometidas a una serie de complejos factores exteriores, la mayoría coyunturales, que por su dificultad, y en algunos casos, imposibilidad de predicción, exigen una normativa con la suficiente flexibilidad para permitir una rápida adaptación a las circunstancias de cada momento.

De esta forma también se evitará que determinadas obras en los Puertos puedan sufrir considerables retrasos e incluso paralizaciones, lo cual afectaría gravemente a la operatividad y desarrollo de los mismos, perjudicando notablemente su actividad, con los consiguientes perjuicios para los usuarios y, en general, para todo el Ayuntamiento, por la especial repercusión de la actividad portuaria en su economía.

Por lo tanto, el contenido de esta normativa será el siguiente:

a) Gestión y tutela de las zonas de servicio (sistema general portuario): cualquier actuación en su suelo, de carácter urbano, portuario, deberá contar con la previa concesión o autorización, según sea el caso, de los Organismos Portuarios competentes.

c) Usos prohibidos: los también indicados en la vigente Ley anterior.

d) Alturas: la altura máxima de las edificaciones (de coronación) será de 12 metros exceptuándose de esta delimitación aquellas instalaciones singulares destinadas al servicio del puerto, tales como depósitos, silos, frío, torretas de alumbrado y balizamiento, etc.

e) Normas estéticas: las edificaciones deberán integrarse estéticamente en el conjunto del puerto, sin provocar roturas con el contorno, por diseño, color, remates, etc., debiéndose cumplir la normativa dictada por la Dirección General del Patrimonio de la Xunta de Galicia en la zona donde sea de aplicación.

2º.- Conforme a lo establecido en la Disposición transitoria quinta de la Ley 6/2017, de 12 de diciembre, de puertos de Galicia, el presente documento de Delimitación de los espacios y usos portuarios se ajusta a lo dispuesto por los artículos 52 y 53 de dicha ley.

Santiago de Compostela, febrero de 2018

Por PORTOS DE GALICIA

Jefe del Departamento de Planificación Portuaria

D. Andrés Cervantes Refojos

Por PORTOS DE GALICIA

Jefa de Área de Explotación y Planificación Portuaria

Dña. Ana Isabel Calzadilla Bouzón