

## **DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE PORTOSÍN Y SU INSTALACIÓN COMPLEMENTARIA DE BOA (A CORUÑA)**

## **INDICE**

---

### **MEMORIA**

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

### **ANEXOS**

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

### **PLANOS**

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



## MEMORIA

## INDICE

---

<b>1. ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA .....</b>	<b>1</b>
1.1. ANTECEDENTES .....	1
1.2. METODOLOGÍA .....	2
<b>2. SITUACION ACTUAL DEL PUERTO .....</b>	<b>3</b>
2.1. SITUACIÓN.....	3
2.2. ACCESIBILIDAD Y COMUNICACIONES .....	4
2.3. ANÁLISIS DE LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS .....	4
2.4. CONCESIONES Y AUTORIZACIONES .....	6
2.5. SERVICIOS COMPLEMENTARIOS QUE PROPORCIONA EL PUERTO .....	6
2.6. FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO .....	6
2.7. ANÁLISIS DE LA ZONA DE CONTACTO ENTRE EL NÚCLEO Y EL PUERTO .....	8
<b>3. ZONAS DE PROTECCIÓN Y RECURSOS MARINOS .....</b>	<b>9</b>
3.1. PARQUES NACIONALES .....	9
3.2. ZONAS DE PROTECCIÓN DE LOS ESPACIOS NATURALES.....	10
3.3. ZONAS RAMSAR. HUMEDALES PROTEGIDOS .....	10
3.4. RED NATURA 2000.....	11
3.5. RESERVA DE LA BIOSFERA .....	12
3.6. ZONAS DE ESPECIAL PROTECCIÓN DE LOS VALORES NATURALES. (ZEPVN) .....	12
3.7. ESPACIOS NATURALES DE INTERÉS LOCAL (ENIL) Y ESPACIOS PRIVADOS DE INTERÉS NACIONAL (EPIN).....	13
3.8. RECURSOS MARINOS .....	13
3.9. ELEMENTOS CATALOGADOS DE PATRIMONIO CULTURAL .....	13
<b>4. ANÁLISIS DE COMPATIBILIDAD CON OTROS INSTRUMENTOS     DE ORDENACIÓN .....</b>	<b>14</b>
4.1. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL .....	14
4.2. PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL .....	14
4.3. DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO .....	16
<b>5. EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y     CLASIFICACIÓN DE LOS USOS NECESARIOS.....</b>	<b>17</b>

---

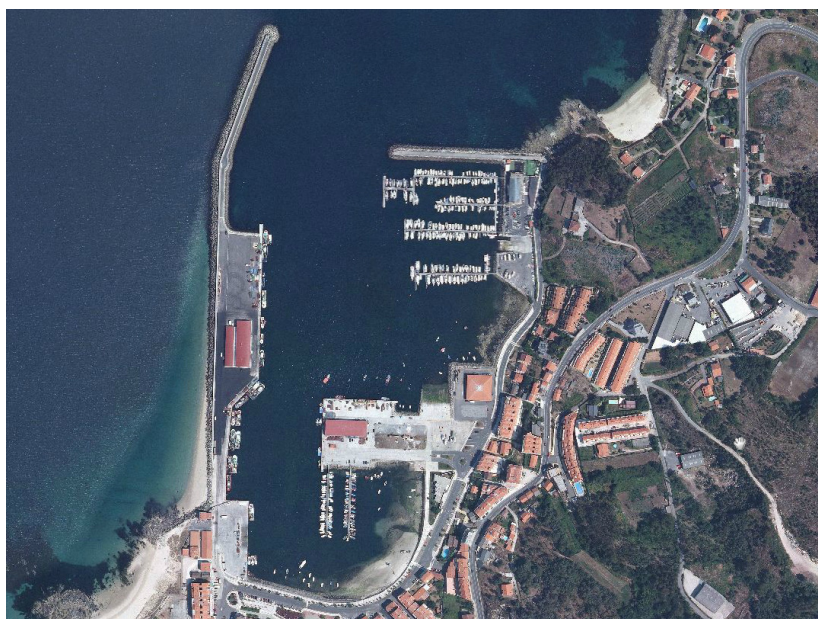
5.1.	ACTIVIDADES PORTUARIAS PREVISTAS. IDENTIFICACIÓN DE NECESIDADES. ....	17
5.2.	CLASIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS.....	19
<b>6.</b>	<b>DISTRIBUCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS .....</b>	<b>20</b>
6.1.	USO INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS .....	21
6.2.	USO PESQUERO .....	21
6.3.	USO NÁUTICO-DEPORTIVO .....	21
6.4.	USO MIXTO PESQUERO – NÁUTICO-DEPORTIVO .....	22
6.5.	USO ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS PORTUARIAS .....	22
6.6.	USO INTEGRACIÓN PUERTO-CIUDAD .....	23
6.7.	<b>CUADRO RESUMEN .....</b>	<b>23</b>
6.8.	CONDICIONES ESPECIALES DE USO.....	24
<b>7.</b>	<b>PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO PORTUARIA.....</b>	<b>25</b>
7.1.	ZONA DE SERVICIO TERRESTRE .....	26
7.2.	ZONA DE SERVICIO DE AGUAS DEL PUERTO .....	26
<b>8.</b>	<b>EFFECTOS DE LA DEUP Y SUS MODIFICACIONES .....</b>	<b>27</b>
8.1.	ALCANCE Y EFFECTOS.....	27
8.2.	VIGENCIA Y MODIFICACIONES .....	28

## 1. ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA

### 1.1. ANTECEDENTES

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

El presente documento tiene por objeto la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del puerto de Portosín y su instalación complementaria de Boa 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.



Puerto de Portosín.

Fuente: IBERPIX



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

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

Por otra parte, el expediente para regularizar la adscripción de la instalación complementaria de Boa ha sido resuelto a favor de la Comunidad Autónoma de Galicia por parte de la Administración General del Estado y el acta de formalización correspondiente fue firmada el 30/10/2015, durante el trámite de esta Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del puerto de Portosín.

Por este motivo surge esta versión de julio de 2016 de este documento, modificándolo puntualmente para hacer referencia en la definición de la zona de servicio a la regularización de la adscripción aludida, para incluir una copia del acta de adscripción y del plano que la acompaña en el anexo de esta Memoria, eliminando el anexo 6, y para hacer referencia a la fecha de adscripción en los planos de la Delimitación en los que esté reflejada.

## **1.2. METODOLOGÍA**

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

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

El presente documento se ha estructurado como sigue:

- a) Situación actual del puerto.

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

b) Zona de protección y recursos marinos

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

c) Análisis de compatibilidad con otros instrumentos de ordenación.

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

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

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

e) Distribución y justificación de los usos previstos

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

f) Propuesta de delimitación de la zona de servicio

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

g) Efectos del documento y sus modificaciones.

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

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

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

### **2.1. SITUACIÓN**

El puerto de Portosín pertenece al Ayuntamiento de Porto do Son y está situado al fondo de la ría de Muros y Noia en las coordenadas geográficas 42° 45,360' de latitud y 8° 56,718' de longitud.



## 2.2. ACCESIBILIDAD Y COMUNICACIONES

Su acceso principal, se realiza a través de las vías de alta capacidad de reciente construcción: CG-1.5 y AG-56, saliendo esta última de un enlace con la AP-9 a la altura de Santiago de Compostela, ciudad de la que Portosín dista 45 km.

Además del acceso a través de las vías de alta capacidad, también es posible acceder al puerto por la carretera AC-543.

Por otro lado, dentro de las principales vías de comunicación, la carretera AC-550 se desarrolla a lo largo de la costa comunicando Portosín con otros núcleos costeros importantes como Muros o A Pobra do Caramiñal.

## 2.3. ANÁLISIS DE LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS

La zona de servicio abarca la infraestructura portuaria de Portosín y su instalación complementaria de Boa.

Portosín cuenta con una superficie total de 315.653m<sup>2</sup>, con 70.204m<sup>2</sup> terrestres y 245.449m<sup>2</sup> de lámina de agua.

La instalación de Boa tiene una superficie de 13.160m<sup>2</sup>, 3.211 m<sup>2</sup> terrestres y 9.949 m<sup>2</sup> de lámina de agua.

El puerto de Portosín está protegido por un dique de 635m de longitud total, que arranca con un primer tramo de 450m en dirección Norte y un segundo tramo en dirección NE de 185m.

Paralelamente a la primera alineación del dique de abrigo, se desarrolla una línea de muelle de atraque de 510m de longitud total. Su alineación más externa cuenta con calados entre los 8m y los 4m a lo largo de 200m de muelle. A continuación se desarrollan otras tres alineaciones de línea de atraque de 3m de calado y 50m, 125m y 30m de longitud respectivamente. Su alineación más próxima a la costa tiene 2m de calado y 100m de longitud. En este muelle se produce el atraque, embarque y desembarco de los barcos de pasajeros. La explanada anexa cuenta con una superficie de 13.850m<sup>2</sup>, y en ella se ubican las siguientes edificaciones:

USO	SUPERFICIE DE OCUPACIÓN EN PLANTA (m <sup>2</sup> )
Lonja	1750
Antigua lonja	427
Fábrica de hielo	230

A continuación, se desarrolla el paseo marítimo de Portosín a lo largo de 360m, con atraques puntuales de pequeñas barcas de pescadores, hasta alcanzar la rampa de 13m de ancho y 22m de longitud anexa al siguiente muelle. Éste, cuenta con una línea de atraque de 200m de longitud donde se encuentran los surtidores de combustible, y que da acceso a dos pantalanes donde atracan embarcaciones pesqueras y recreativas. Al final de estos muelles, y de nuevo próxima a la línea de costa se ha llevado a cabo la construcción de una nueva rampa de varada, con un ancho de 35m y una longitud de 70m, sobre la explanada anexa al muelle, de 17.000m<sup>2</sup>. Por otro lado, la explanada alberga las edificaciones de carácter desmontable y temporal donde se imparten cursos de formación relacionados con la actividad pesquera.

En este entorno se encuentran las siguientes edificaciones:

USO	SUPERFICIE DE OCUPACIÓN EN PLANTA (m <sup>2</sup> )
Nave de redes	1.128
Gasolinera	13
Nave sin uso	1.025
Centro de salud	595

El paseo marítimo continúa a lo largo de 100m de costa, comunicando el puerto pesquero con la zona náutico- deportiva. Una explanada de 8.000m<sup>2</sup> sobre la que se ubican la marina seca, la grúa Travel-lift para carenaje de embarcaciones de hasta 32 Tn, las edificaciones de servicio y desde la que se accede a cuatro pantalanes de atraque con una capacidad total de 210 amarres.

Entre las edificaciones de servicio se encuentra el edificio principal, el nuevo edificio anexo que alberga la escuela de vela, la pista de pádel y un parque infantil, además de un pequeño recinto destinado a un taller. Las superficies en planta se reflejan en la siguiente tabla:

USO	SUPERFICIE DE OCUPACIÓN EN PLANTA (m <sup>2</sup> )
Edificio club náutico	600
Escuela de vela	257
Taller	30

El puerto deportivo limita con el segundo dique de protección, de 210m de longitud y 5m de ancho útil, del área portuaria de Portosín.

Siguiendo la costa en dirección noreste, a una distancia aproximada de 1,5 km en línea recta, se encuentra el área portuaria de Boa, instalación complementaria del puerto de Portosín, con una explanada de 2.300 m<sup>2</sup> y una rampa de 10m de ancho.

## 2.4. CONCESIONES Y AUTORIZACIONES

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

## 2.5. SERVICIOS COMPLEMENTARIOS QUE PROPORCIONA EL PUERTO

Las actividades portuarias que se llevan a cabo en el puerto de Portosín, requieren de una serie de actividades complementarias para los buques, tales como talleres, efectos navales, reparación de redes, etc.

En este sentido, además de las instalaciones del puerto deportivo, la nave de redes y la fábrica de hielo, cabe destacar que como instalaciones complementarias de los muelles fijos descritos se dispone en Portosín de puntos de suministro de gasóleo, infraestructura eléctrica, alumbrado, saneamiento y suministro de agua.

Para la venta de las capturas marinas se dispone de una lonja de 1.750 m<sup>2</sup> de superficie en planta en el puerto pesquero.

## 2.6. FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO

### 2.6.1. Pesca – acuicultura

Según los datos del Registro de buques pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia ([www.pescadegalicia.com](http://www.pescadegalicia.com)), la **flota pesquera** con base en el puerto de Portosín consta de 57 embarcaciones desglosadas en las siguientes actividades:

DESCRIPCIÓN		BARCOS	ARQUEO TRB	ARQUEO GT	POTENCIA CV
CALADERO NACIONAL (Cant/Noroeste)	ARTES MENORES	35	102,63	91,33	821,74
	CERCO	22	829,87	1.046,99	5.012,28
BUQUES TOTALES		57	932,50	1.138,32	5.834,02

La evolución histórica de las ventas en la Lonja de Portosín y sus importes correspondientes en los últimos 10 años (2003 a 2013) reflejados en el Registro de buques pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia ([www.pescadegalicia.com](http://www.pescadegalicia.com)) son las siguientes:

FECHA	KILOS	IMPORTE €	Mín. €/Kg	Máx. €/Kg	Medio €/Kg
2003	4.228.366,00	2.333.864,48	0,08	12,48	0,55
2004	5.045.064,50	3.562.151,01	0,04	15,00	0,71
2005	5.972.588,00	3.032.897,80	0,02	35,00	0,51
2006	6.960.434,50	3.235.596,90	0,04	10,00	0,46
2007	7.272.734,96	3.588.863,22	0,04	12,50	0,49
2008	9.769.444,00	5.217.715,01	0,04	11,00	0,53
2009	7.306.118,50	4.796.957,13	0,06	27,00	0,66
2010	7.208.317,75	5.770.864,16	0,10	17,00	0,80
2011	5.782.043,00	5.935.773,55	0,08	20,00	1,03
2012	6.723.909,64	7.567.096,32	0,07	16,30	1,13
2013	6.930.990,50	6.497.129,24	0,01	30,00	0,94
<b>TOTAL</b>	<b>73.200.011,35</b>	<b>51.538.908,82</b>			

Entre los años 2003 a 2008 ha habido una clara tendencia al alza en las capturas del puerto, sin embargo, del año 2009 en adelante este valor ha caído alrededor de un 20%, y se ha mantenido en torno a este nuevo rango durante los siguientes años.

Por otro lado, el importe económico ha alcanzado en los 2 últimos ejercicios registrados sus valores más altos de los últimos 10 años.

Las principales especies vendidas en la Lonja de Portosín corresponden a la sardina, el jurel y la xarda pinta.

La evolución histórica de los últimos 5 años de las descargas de mejillón (en kg) en el puerto de Portosín según los registros del Servizo de Análise e de Rexistros (SAREX), organismo dependiente de la Consellería do Medio Rural e do Mar, en los años 2009 a 2013 es la siguiente:

PORTO	2009	2010	2011	2012	2013
Portosín	245.570	756.880	480.820	333.000	252.270

De acuerdo con esta información se aprecia un volumen máximo de descargas en el año 2010, descendiendo casi un 50% en 2011 y manteniendo una tendencia descendente los siguientes años.

Este descenso se debe a las mareas rojas acontecidas durante el período, cuya elevada concentración de toxinas obligó a prohibir la extracción de mejillón en esta zona.

### **2.6.2. Navegación deportiva**

El puerto de Portosín es uno de los más importantes de la ría de Muros y Noia, dadas las excelentes condiciones para la navegación a vela de esta ría. Además, cuenta con un adecuado equipamiento para el desarrollo de la actividad.

Actualmente tiene una capacidad de 210 plazas de amarre distribuidas en cuatro módulos de pantalanes.

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

La zona de contacto entre el núcleo y la zona portuaria se desarrolla a lo largo del vial de acceso al puerto.

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

Por el margen costero de este vial discurre un paseo peatonal que comunica el puerto pesquero con el puerto deportivo.

Hacia el interior, el frente marítimo se compone de edificaciones de carácter residencial con bajos dedicados a la hostelería, lo que contribuye a la dinamización social del borde costero.

Entre el paseo peatonal y la fachada marítima se encuentra un área de esparcimiento que dispone de una pista deportiva y una zona de juego infantil.

### 3. ZONAS DE PROTECCIÓN Y RECURSOS MARINOS

En este apartado se lleva a cabo el estudio de zonas de protección que puedan afectar al Puerto de Portosín y su instalación complementaria de Boa abarcando los siguientes elementos:

- Zonas de protección medio ambiental:
  - Parques Nacionales
  - Zonas de Protección de los Espacios Naturales (ZPEN)
  - Zonas Ramsar. Humedales Protegidos
  - Red Natura 2000
  - Zonas de especial protección para aves (ZEPA)
  - Lugares de Importancia Comunitaria (LIC)
  - Reserva de la Biosfera
  - Zonas de Especial Protección de los Valores Naturales. (ZEPVN)
  - Espacios Naturales de Interés Local (ENIL) y Espacios Privados de Interés Nacional (EPIN)
- Recursos marinos
- Elementos catalogados del patrimonio cultural

#### 3.1. PARQUES NACIONALES

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

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

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

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

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

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

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

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

Según lo establecido por el artículo 14 de la Ley 9/2001 de 21 de agosto de Conservación de la Naturaleza, se entenderá por humedal protegido la extensión de marismas, pantanos, turberas o superficies cubiertas de agua, sean estas de régimen natural o artificial, permanentes o temporales, estancadas o corrientes, dulces, saladas, incluidas las extensiones de agua marina en las que la profundidad en marea



baja no exceda de seis metros, que a la vez cumplan una función de importancia internacional, nacional o autonómica en la conservación de los recursos naturales y que sean declaradas como tales.

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

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

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

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

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

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

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

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Rural e do Mar en relación a dichos espacios, se concluye que el Puerto de Portosín y la instalación complementaria de Boa, objeto de la presente Delimitación de

los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ninguna zona de especial protección para las aves.

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

La Directiva Hábitats crea la red ecológica coherente de zonas especiales de conservación llamada Natura 2000. Esta red tendrá que garantizar el mantenimiento, en un estado de conservación favorable, de los hábitats y las especies en su área de distribución natural dentro del territorio de la Unión Europea. Los espacios que compongan esta red tendrán que incluir una representación suficiente de los hábitats del Anejo I o de las especies del Anexo II de la antedicha Directiva, de modo que garantice su conservación dentro de Natura 2000, garantizando el objetivo por el que se creó esta red de espacios.

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Rural e do Mar en relación a dichos espacios, se concluye que el Puerto de Portosín no se encuentra dentro de ninguna zona de especial protección del LIC, mientras que su instalación complementaria de Boa, sí se encuentra parcialmente incluida dentro de la delimitación de la zona de especial protección del **LIC Es1110011 “Esteiro do Tambre”**.

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

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

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

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

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

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

ordenada los usos y las actividades tradicionales que no vulneren los valores protegidos.

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

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Rural e do Mar en relación a dichos espacios, se concluye que el Puerto de Portosín no se encuentra dentro de ninguna zona de especial protección del ZEPVN, mientras que su instalación complementaria de Boa, sí se encuentra parcialmente incluida dentro de la delimitación de la zona de especial protección del **ZEPVN Es1110011 “Esteiro do Tambre”**.

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

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

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

### **3.8. RECURSOS MARINOS**

De la consulta de la documentación y planos que facilita el Grupo de Investigación de Recursos Marinos y Pesquerías, de la Universidad de A Coruña, en relación a los recursos marinos, se concluye que en el Puerto de Muxía, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra ningún recurso marino catalogado.

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

Dentro de la zona de servicio del puerto no consta ningún elemento de valor cultural catalogado.

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

### 4.1. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL

El planeamiento vigente en el ayuntamiento de Porto do Son, al cual pertenece la localidad de Portosín, son las Normas Subsidiarias de Planeamiento (en adelante NSP), aprobadas definitivamente el 04 de mayo de 1995 (BOP 01/06/1995).

Las NSP clasifican los terrenos del puerto como suelo urbano y los califican como Sistema General Portuario.

La regulación de este ámbito se recoge en el apartado 5.7 de la normativa urbanística de las NSP, que remite su ordenación al organismo portuario competente y cita como usos permitidos los indicados en la legislación sectorial portuaria vigente.

### 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 Portosín.

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

#### **1. Subsección I- áreas continuas:**

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

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

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

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

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

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

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

*Engloba, por tanto, las llanuras, las vertientes litorales y el espacio rural más directamente asociado al mar. Constituye, en la mayor parte de los casos, las áreas sometidas durante las últimas décadas a la mayor presión antrópica, en las que se hace necesario conservar y, en su caso, recuperar su calidad ambiental y paisajística preservándola de inadecuados procesos de ocupación edificatoria, especialmente aquellos dispersos, difusos e incoherentes con el modelo territorial propuesto.*

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

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

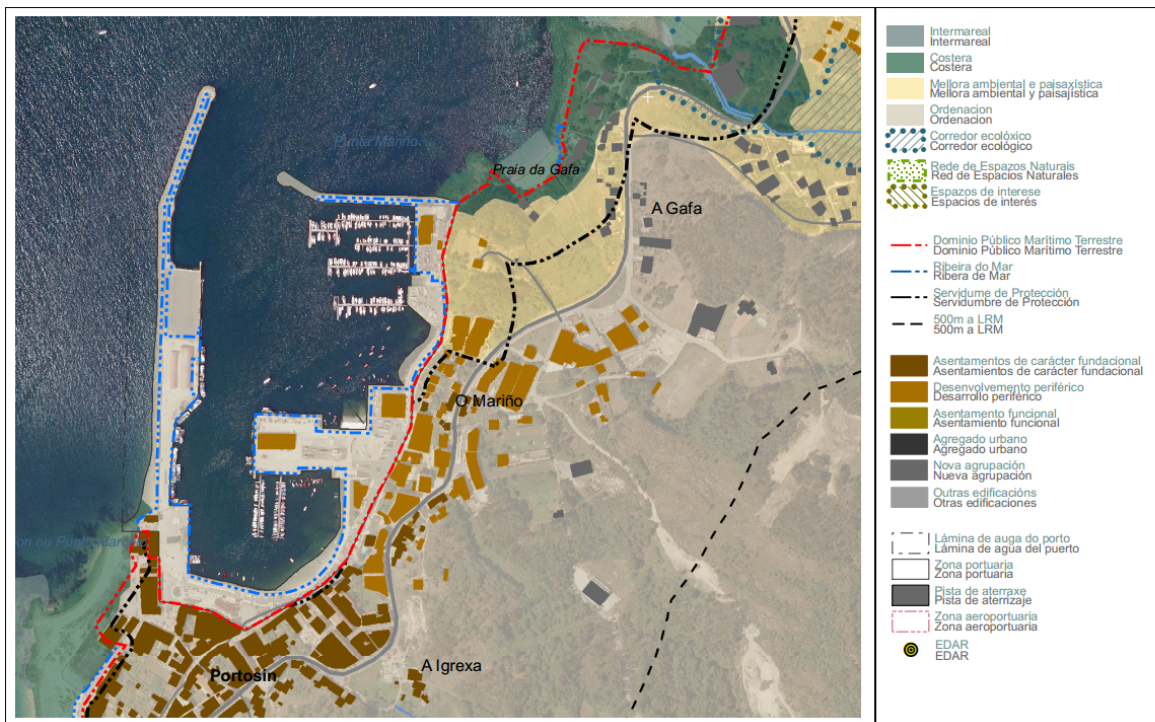
*Se definen como áreas de carácter territorial que, en atención a su especial fragilidad o valor, o por servir como elementos de conexión tanto desde el punto de vista natural como cultural, han sido identificadas como espacios necesarios para el buen funcionamiento del sistema. Dentro de estas áreas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

Los terrenos incluidos en la delimitación de los espacios y usos portuarios en el puerto de Portosín están incluidos en su mayor parte en el área de ordenación, según se refleja en el plano CE20 del Modelo Territorial de la Información gráfica del POL, excluyéndose de esta área los siguientes terrenos:

- El extremo suroeste de la extensión de la zona portuaria, el cual pertenece al área de protección costera.

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.



Fragmento del plano del POL- Modelo territorial CE20  
(Fuente: Plan de Ordenación do Litoral de Galicia / Xunta de Galicia)

### 4.3. DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

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

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

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

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

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

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

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

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

Se desarrollan actualmente en el puerto de Portosín y su instalación complementaria de Boa una serie de actividades diferentes que precisan se les asignen espacios adecuados, dimensionados y dispuestos de forma que dichas actividades puedan realizarse eficazmente y sin interferencias.

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

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

Del análisis de la evolución de la actividad pesquera en el puerto se deduce que el volumen de capturas descargadas experimenta un ligero incremento desde 2011, con



una tendencia al alza del importe económico en primera venta durante los últimos 10 años.

Por ello es necesario favorecer los servicios de mantenimiento de las flotas y artes de pesca y proporcionar a las embarcaciones los servicios auxiliares necesarios para favorecer el desarrollo de la actividad en el puerto.

En este sentido, la reciente ampliación del muelle pesquero y la ejecución de la nueva lonja han contribuido a la concentración de las actividades de pesca y marisqueo, favoreciendo su desarrollo funcional.

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

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

Dado el elevado número de usuarios que conlleva este uso, es necesario favorecer una zonificación funcional y eficaz que no interfiera en el resto de las actividades portuarias.

#### **5.1.3. Tráfico de pasajeros**

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

El atraque de estas embarcaciones tiene lugar en la alineación del muelle pesquero más próxima a la costa.

#### **5.1.4. Actividades complementarias**

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

#### **5.1.5. Integración puerto ciudad**

Históricamente, los puertos han desempeñado el papel de motor y centro de actividad de los núcleos costeros, como Portosín, 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 desarrollo funcional 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 los usuarios del puerto como al resto de la población del núcleo, contribuyan a favorecer la interacción puerto-ciudad.

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

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

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

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

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

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

### **5.2.3. Uso náutico-deportivo**

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

#### **5.2.4. Uso mixto**

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

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

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

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

#### **5.2.6. Uso integración puerto-ciudad**

Es el destinado a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico.

## **6. DISTRIBUCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS**

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

## **6.1. USO INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS**

### **Extensión del área**

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

La superficie total destinada al área de infraestructuras básicas es de 17.244 m<sup>2</sup>.

### **Justificación de su uso.**

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

## **6.2. USO PESQUERO**

### **Extensión del área**

Con una superficie de 21.516m<sup>2</sup>, comprende los muelles adosados al dique de abrigo y la explanada anexa sobre la que se encuentran las lonjas y la fábrica de hielo, a excepción del vial de acceso al dique. Comprende también la explanada sobre la que se encuentran la nave de redes y los muelles colindantes.

### **Justificación de su uso**

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

Del análisis de los datos de la evolución de la actividad pesquera se deduce que ha experimentado una ligera tendencia al alza desde 2011, por lo que es necesario proporcionar los espacios, infraestructuras y servicios necesarios para su correcto desarrollo.

## **6.3. USO NÁUTICO-DEPORTIVO**

### **Extensión del área**

Se asigna este uso a las actuales instalaciones náutico-deportivas delimitadas por un cierre perimetral con un punto de control de acceso. Tiene una superficie de 7.739m<sup>2</sup>.

### **Justificación de su uso**

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

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

### **Extensión del área**

El uso se asigna a las rampas existentes en el muelle situado entre el puerto pesquero y el puerto deportivo, así como a la rampa de Boa, con una superficie total de 3.449m<sup>2</sup>.

Se asigna este uso, asimismo, a los pantalanes a los que se accede desde la explanada en la que se encuentra la nave de redes.

### **Justificación de su uso**

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

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

### **Extensión del área**

El área de usos complementarios se sitúa principalmente en la zona central del espacio portuario, en colindancia con las distintas áreas funcionales, conforme a su naturaleza de zonas de actividades de servicio complementario a las actividades principales.

En este sentido, comprende la explanada anexa a las rampas de varada y el área en la que se ubica el centro de salud.

Abarca también una pequeña superficie de la explanada colindante con el muelle en el que se permite con carácter puntual el atraque de embarcaciones de pasaje. Cabe señalar que sobre esta explanada está previsto llevar a cabo una actuación de peatonalización que contribuya a mejorar la accesibilidad y movilidad del tráfico de pasajeros.

Se asigna este uso, asimismo, a la explanada del área portuaria de Boa.

La superficie total destinada a la zona de actividades complementarias es de 16.630m<sup>2</sup>. en el puerto de Portosín, y de 2.266m<sup>2</sup> en su instalación complementaria de Boa, con un total de 18.896m<sup>2</sup>.

#### **Justificación de su uso**

Se trata de zonas que en la actualidad poseen usos y servicios 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.

### **6.6. USO INTEGRACIÓN PUERTO-CIUDAD**

#### **Extensión del área**

La superficie asignada con este uso se corresponde con la zona en la que se encuentra el área de juego infantil y la pista deportiva, con una superficie total de 5.737 m<sup>2</sup>.

#### **Justificación de su uso**

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

### **6.7. CUADRO RESUMEN**

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

PUERTO DE PORTOSÍN	
USO	SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )
INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS DEL PUERTO	17.244
PESQUERO	21.516
NÁUTICO DEPORTIVO	7.739
MIXTO PESQUERO Y NÁUTICO-DEPORTIVO	2.504
ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS	16.630
INTEGRACIÓN PUERTO-CIUDAD	5.737
<b>TOTAL ZONA TERRESTRE</b>	<b>71.370</b>

INSTALACIÓN COMPLEMENTARIA DE BOA	
USO	SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )
MIXTO PESQUERO Y NÁUTICO-DEPORTIVO	945
ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS	2.266
<b>TOTAL ZONA TERRESTRE</b>	<b>3.211</b>

## 6.8. CONDICIONES ESPECIALES DE USO

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

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

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

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

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

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

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



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

La 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 presente documento. Esta delimitación se justifica con los argumentos expuestos para la asignación de dichos usos.

La actual zona de servicio del puerto de Portosín se corresponde con la transferida a la Comunidad Autónoma de Galicia por Real Decreto 3214/1982 y su posterior regularización reflejada en el Acta de 10 de febrero de 2012.

El límite interior de la zona de servicio coincide con el deslinde del Dominio Público Marítimo Terrestre (en adelante DPMT). Cabe señalar que, conforme a la consulta realizada a la Demarcación de Costas en Galicia, este deslinde se encuentra delimitado oficialmente.

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

Las instalaciones de Boa no se incluyeron en el Real Decreto de transferencias de 1982, si bien en 1997 se solicitó su adscripción a la Comunidad Autónoma de Galicia.

Con fecha 05/05/2015 la Demarcación de Costas en Galicia emitió informe sobre el mencionado proceso, instando a la Comunidad Autónoma a la presentación de la documentación necesaria para concluir la regularización y la correspondiente adscripción de los bienes y terrenos de dominio público marítimo-terrestre afectados.

En respuesta al anterior, en fecha 25 de junio de 2015, Portos de Galicia emite informe justificativo sobre la documentación solicitada, en base al cual incluye una propuesta de adscripción de la zona de servicio de Boa.

En fecha 10 de julio de 2015 la Demarcación de Costas en Galicia manifiesta su conformidad con la propuesta y el 30/10/2015 se formaliza la adscripción de Boa solicitada con la firma del acta y del plano que la acompaña.

Cabe señalar que, si bien en su momento se solicitó la adscripción de las instalaciones de Boa al puerto de Testal (término municipal de Noia), en base a criterios de economía administrativa se considera oportuno adscribirlas como instalaciones complementarias del puerto de Portosín, dado que ambos se encuentran en el término municipal de Porto do Son.

Se incluyen las actas y planos referidos en el anexo 3 a esta memoria.

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

Se propone la ampliación de la zona de servicio terrestre del puerto de Portosín para incluir en la misma la totalidad de los terrenos por los que discurre el vial de acceso al puerto deportivo, imprescindible para el desarrollo funcional de la actividad náutico-deportiva del puerto.

En el entorno del puerto deportivo, el límite actual de la zona de servicio discurre por el medio de la calzada del mencionado vial. La ampliación propuesta en la presente DEUP se corresponde con la franja restante de la calzada existente, con una superficie de 1.166m<sup>2</sup>.

La zona de servicio terrestre del puerto de Portosín resultante tras la ampliación tiene una superficie de 71.370m<sup>2</sup>.

La superficie terrestre de la instalación complementaria de Boa, de 3.211m<sup>2</sup> de superficie, se corresponde con la adscrita por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar el 30/10/2015.

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

Se mantiene la actual delimitación de la zona de servicio de aguas, con una superficie de 245.449m<sup>2</sup> en el caso de Portosín y 6.267m<sup>2</sup> en el caso de la instalación complementaria de Boa.

La lámina de agua de la instalación complementaria de Boa se corresponde con la adscrita por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar el 30/10/2015.

## 8. EFECTOS DE LA DEUP Y SUS MODIFICACIONES

### 8.1. ALCANCE Y EFECTOS

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

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

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

2ª.- La utilización de las diferentes áreas del puerto se efectuará de acuerdo con los usos básicos establecidos para las mismas. No obstante Portos de Galicia podrá efectuar o autorizar en dichas áreas otros usos o actividades no previstos en los tipos básicos, siempre que tengan carácter provisional o se requieran para satisfacer necesidades de mayor interés público.

3ª.- La realización por Portos de Galicia de usos diferentes a los establecidos por la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en las diversas áreas de la zona de servicio, que supongan alteración de los usos básicos asignados por aquel, exigirán su modificación cuando la superficie de un área de usos básicos modificada exceda de un 15% del área original.

4ª.- La distribución de actividades dentro de cada área se ha efectuado de forma puramente indicativa, pudiendo incluirse nuevas actividades o modificar el sector o modo en que se desarrollan las previstas, sin modificar la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, siempre que no se varíen los usos básicos del área.

5ª.- La disposición de los pantalanés flotantes reflejada en los planos del presente documento podrá variar en función de la demanda de uso. Asimismo, si bien se les asigna un uso característico, podrán ser compatibles otros usos en base a la operatividad funcional del puerto.

6ª.- La disposición de las infraestructuras básicas portuarias podrán variar en función de la demanda de uso, así como la superficie destinada a dichas instalaciones.

## 8.2. VIGENCIA Y MODIFICACIONES

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

Las modificaciones que tengan carácter sustancial se someterán al mismo procedimiento de aprobación de la DEUP.

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

A tal efecto, tendrá la consideración de alteración significativa aquélla que suponga una modificación individual o acumulada superior al 15% de la superficie asignada a un determinado uso, salvo que afecte a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, en cuyo caso tendrá el carácter de alteración significativa.

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

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

- 4º.- El desarrollo de los proyectos de Obras Portuarias contempladas en esta DEUP se consideran sujetas a las disposiciones anteriores y por tanto sus modificaciones sólo se consideran sustanciales cuando afecten a algún uso básico en más del 15% o cuando se incluya alguna nueva infraestructura que, aun cumpliendo el porcentaje anterior, implique una modificación de la delimitación de la Zona de Servicio en su linde con los particulares.

Para la ejecución de obras de infraestructura portuaria o de ampliación sobre espacios de agua de los puertos existentes no será necesario que dichas obras



estén contempladas en la DEUP, siempre que se realicen dentro de la zona de servicio del puerto, se hallen incluidas en el correspondiente Plan de Empresa y, cuando proceda, en el Plan Director de Infraestructuras. En estos casos, se deberá dar audiencia a la autoridad autonómica competente en materia de ordenación del territorio.

Santiago de Compostela, julio de 2016

Jefe del Departamento  
de Planificación Portuaria

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

Jefa de Área de Explotación y  
Planificación Portuaria

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