



***DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS
PORTUARIOS DEL PUERTO DE BRENS-CEE***

JUNIO 2012

ÍNDICE GENERAL

MEMORIA

1. ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA
2. SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO
3. PREVISIÓN DE DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS E IDENTIFICACIÓN DE NECESIDADES
4. DISTRIBUCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS
5. ZONAS DE PROTECCIÓN
6. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO
7. EFECTOS DE LA DELIMITACIÓN Y SUS MODIFICACIONES

ANEXOS

- ANEXO Nº 1: REPORTAJE FOTOGRÁFICO
- ANEXO Nº 2: ACTAS DE TRANSFERENCIA Y ADSCRIPCIÓN
- ANEXO Nº 3: FLOTA DEL PUERTO
- ANEXO Nº 4: PROPUESTA DE EXPROPIACIONES

PLANOS

1. SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO
2. ESTADO ACTUAL
3. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO
4. DELIMITACIÓN DE USOS

MEMORIA

ÍNDICE DE LA MEMORIA

1. ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA

- 1.1. ANTECEDENTES
- 1.2. METODOLOGÍA

2. SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO

- 2.1. INSTALACIONES PORTUARIAS EXISTENTES
- 2.2. FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO
- 2.3. SERVICIOS PORTUARIOS QUE PROPORCIONA BRENS-CEE
- 2.4. ACCESIBILIDAD Y COMUNICACIONES

3. PREVISIÓN DE DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS E IDENTIFICACIÓN DE NECESIDADES

- 3.1. ACTIVIDADES PORTUARIAS PREVISTAS. IDENTIFICACIÓN DE NECESIDADES
- 3.2. ACTUACIONES NECESARIAS PARA ESTAS ACTIVIDADES
- 3.3. CLASIFICACIÓN DE USOS PREVISTOS

4. DISTRIBUCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS

- 4.1. ÁREA PESQUERA
- 4.2. ÁREA NÁUTICO-RECREATIVA
- 4.3. ÁREA INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS PORTUARIAS
- 4.4. ÁREA DE ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS DEL PUERTO
- 4.5. ÁREA DE USO GENERAL

5. ZONAS DE PROTECCIÓN

- 5.1. RED NATURA 2000
- 5.2. ZONAS RAMSAR
- 5.3. ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN DE LOS VALORES NATURALES
- 5.4. OTRAS FIGURAS DE PROTECCIÓN DE PATRIMONIO

6. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

- 6.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE
- 6.2. ZONA DE SERVICIO DE AGUAS DEL PUERTO

7. EFFECTOS DE LA DELIMITACIÓN Y SUS MODIFICACIONES

- 7.1. ALCANCE Y EFECTOS
- 7.2. VIGENCIA Y MODIFICACIONES
- 7.3. DISPOSICIÓN TRANSITORIA

1. ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA

1.1. ANTECEDENTES

El objeto del presente documento es la propuesta de delimitación y ordenación de usos del área portuaria de Brens-Cee, de acuerdo con lo establecido por la legislación aplicable en materia de puertos.

La costa gallega posee una extensión aproximada de 1.700 km, de los cuales unos 800 km son de acantilados y 300 km de playas; a lo largo de toda ella se distribuyen 122 puertos e instalaciones portuarias gestionadas por el ente público autonómico. 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. Pero es que 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 municipio de Cee cuenta con 7.818 habitantes -según datos del Instituto Nacional de Estadística del año 2.010- y está situado en la margen este de la ría de Corcubión. Limita al norte con el vecino ayuntamiento de Muxía, al este con Dumbría, al oeste con Corcubión y Fisterra y al Sur con el Océano Atlántico. El municipio de Cee cuenta con 6 parroquias, Santa María de Cee, urbana, y otras cinco de carácter rural, A Ameixenda, Brens, Lires, A Pereiriña y Toba. Centro neurálgico de la Costa da Morte, el puerto de Brens da soporte a actividades industriales presentes en el concello así como abrigo a la flota artesanal que faena en la ría de Corcubión.

Entre otras instalaciones, el puerto de Brens-Cee cuenta con rampas de varada, grúas, una pequeña dársena para el abrigo de embarcaciones pesquero-mejilloneras y otros servicios complementarios.

El ente público Portos de Galicia ha analizado las posibilidades de utilización de la zona de servicios del puerto de Brens-Cee, así como sus necesidades de ampliación, 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.

El resultado de este trabajo se formaliza en la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Brens-Cee que se redacta según lo previsto en el artículo 69 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 (en adelante, TRLPEMM).

1.2. METODOLOGÍA

Para el desarrollo de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios se propone una metodología basada en el análisis de la evolución y del estado actual del puerto de Brens-Cee. Una vez conocidos estos datos de partida, se procederá a la identificación de las necesidades y, en base a ello, a la delimitación y estructuración de las diferentes zonas de actividad diferenciada, siguiendo criterios de distribución funcional y eficaz que favorezcan el uso racional del espacio portuario.

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

1. Situación actual del puerto y sus necesidades.
2. Perspectivas de desarrollo de las actividades portuarias y clasificación de usos.
3. Delimitación de las áreas y justificación de su utilización.
4. Zonas de protección.
5. Propuesta de delimitación de la zona de servicio.
6. Efectos de la delimitación y sus modificaciones.

En el primer apartado se analiza la situación actual del puerto, tanto en lo relativo a sus instalaciones como a sus tráficos, flota, etc. En el segundo se prevé la evolución que sufrirán las actividades portuarias y en el tercero se realiza la asignación de las distintas superficies a los diferentes usos previstos. Como paso previo es preciso establecer una clasificación de los distintos usos que se desarrollan o está previsto desarrollar en la zona de servicio del puerto. Se ha partido para ello de una selección de usos básicos elaborada teniendo en cuenta las características de los tráficos descritas en el apartado 1 y considerando lo especificado en los artículos 69 y 72 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.

En el apartado 4 se incluye el análisis de la existencia o no de zonas de protección tanto a nivel patrimonial como a nivel medioambiental (Red Natura, Convenio Ramsar, etc.). A continuación se indica la propuesta de delimitación de la zona de servicio que deriva del análisis antes realizado y las ampliaciones previstas en caso de que las haya. Finalmente, el apartado 6 establece el alcance, efectos, condiciones de vigencia y procedimiento de realización de modificaciones del plan.

Cada uno de estos apartados se desarrollarán en la presente memoria y de su conjunto, unido a esta introducción, a los anexos pertinentes y a los planos que se adjuntan al documento, resulta la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Brens-Cee.

2. SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO

El puerto de Brens-Cee se encuentra situado en las coordenadas geográficas 42° 56' 44" N de latitud y 09° 10' 50" W de longitud, en la margen este de la ría de Corcubión.

Según los datos facilitados por la boya de Vilán-Sisargas (2246) de la Red de Meteorología Portuaria (REMPOR) los vientos dominantes a lo largo del año son los de procedencia nordeste y suroeste, en cuanto a intensidad y dirección del viento. A lo largo del año existen pequeñas variaciones.

2.1 INSTALACIONES PORTUARIAS EXISTENTES

Cuenta con una superficie terrestre de 96.753 m² y una superficie total de explanada de 91.936 m².

En cuanto a las superficies de agua posee una lámina de agua de 362.286 m² dotada en su totalidad de abrigo natural para la flota mercante y a mayores la reducida flota pesquera posee un dique de abrigo en la dársena existente al norte del puerto.

Sus instalaciones comienzan, por el norte, con un paseo marítimo de 85 m de longitud que da acceso a un dique de más de 130 metros de longitud que sirve de atraque y abrigo y que resguarda las embarcaciones de pesca o recreo. Dispone esta zona de 4 escaleras y una rampa para las embarcaciones así como una rampa para el acceso rodado desde la carretera. Al sur de este dique se encuentra una rampa en ruinas que separa la zona pesquera del comienzo de la zona de usos complementarios en los que se encuentran las antiguas instalaciones de los astilleros Sicar. En esta zona de usos complementarios se encuentra primeramente una zona de relleno seguido de la zona de varada de los antiguos astilleros y un muelle de una longitud aproximada de 128 m y de escaso calado. Toda esta zona se encuentra actualmente sin uso una vez extinguida la correspondiente concesión. Esta zona de usos complementarios continúa con otra de idéntico uso en la que se dispone de una rampa y un muelle de 82 m de longitud. Esta zona es lindante con una de uso general en la que se sitúa la EDAR del Concello de Cee.

Prosiguiendo el recorrido hacia el sur se sigue por el vial de conexión del puerto y un área de uso general que se extiende hacia el interior hasta la entrada a la zona portuaria anexa a la factoría de Ferroatlántica. A continuación se encuentra el muelle comercial.

El muelle comercial de Cee se configura como un dique muelle con dos alineaciones de 292 m y 310 m medidas en su cara interior. La primera alineación dispone de atraque tanto en su cara interior y exterior de 292 m y de 221 m. La segunda alineación dispone de atraque únicamente en su cara interior, con una longitud de 310 metros. El muelle comercial cuenta con control de accesos, servicio de vestuario y aseos para el personal de la estiba y grúas para carga y descarga de mercancía. El recinto se encuentra delimitado mediante valla para separar las actividades de tráfico comercial de mercancías de los muelles de la zona de la explanada anexa.

2.2 FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO

2.2.1. Pesca–acuicultura

No existe flota pesquera con base en el puerto de Brens-Cee según los datos del Registro de buques pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia, aprobado por Orden de 8/08/2003. No obstante, sí que existe flota de menor porte que opera en la zona portuaria próxima de Corcubión y que, por comodidad en su actividad, emplea el pequeño dique de Cee junto con sus instalaciones (rampas, muelles, escaleras, etc.) para fondeo. Por lo tanto hacemos referencia a la flota inscrita en el puerto de Corcubión que consta de un total de 30 embarcaciones y que se desglosan en las siguientes actividades: 26 barcos de artes menores, 2 volaneros, 1 buque de palangre de fondo y otro dedicado a acuicultura o actividades auxiliares. A continuación se muestra una tabla con los principales registros de embarcaciones, mientras que en el Anejo 5 se presenta un listado con la flota del puerto de Corcubión.

DESCRIPCIÓN		Nº BARCOS	TRB	GT	POTENCIA CV	POTENCIA KW
CALADERO NACIONAL (Cant/Noroeste)	ARTES MENORES	27	141,55	162,45	1021,8	751,023
	PALANGRE FONDO	1	11,20	18,2	50	36,77
	ENMALLE	VOLANTAS	2	53,1	79,1	283
Totales		30	206,81	260,14	1362,8	995,913

Tabla nº 1: Flota pesquera con base en el puerto de Corcubión
Fuente: www.pescadegalicia.com (Consellería del Medio Rural y del Mar)

Las esloras varían entre los 4 m. de las embarcaciones auxiliares y de las embarcaciones artesanales más pequeñas hasta los 17,8 m de la mayor (volanero) (datos de esloras obtenidos de la Plataforma Tecnológica de Pesca, de la Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos de la Xunta de Galicia).

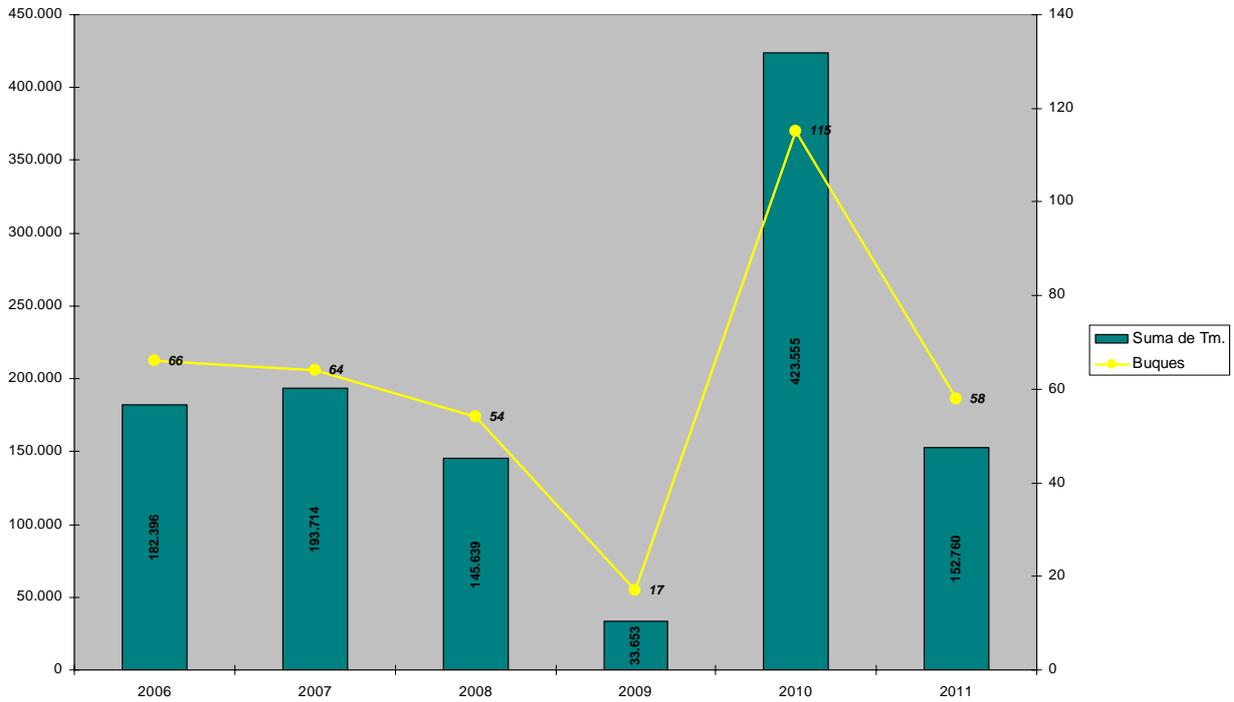
En el puerto de Brens-Cee no existe lonja. Existe una en el puerto de Corcubión.

2.2.2. Navegación comercial

El puerto de Brens atiende en la actualidad a las necesidades de una parte importante del tráfico marítimo de las empresas situadas en la Costa da Morte, que han aumentado en los últimos años su actividad de forma muy notable y que utilizan las instalaciones para carga y descarga de mercancías. Se prevé un mayor incremento del tráfico marítimo una vez puesta en servicio la importante ampliación del muelle comercial acometida en los últimos años.

A continuación se adjunta una tabla con los movimientos de mercancías realizados en los últimos años. Es conveniente resaltar que en el año 2010 se registró un tráfico esporádico de carga de arena

para regeneración de la playa de Riazor, que fue cargada en el puerto de Brens-Cee, y que no es previsible que se vuelva a producir.

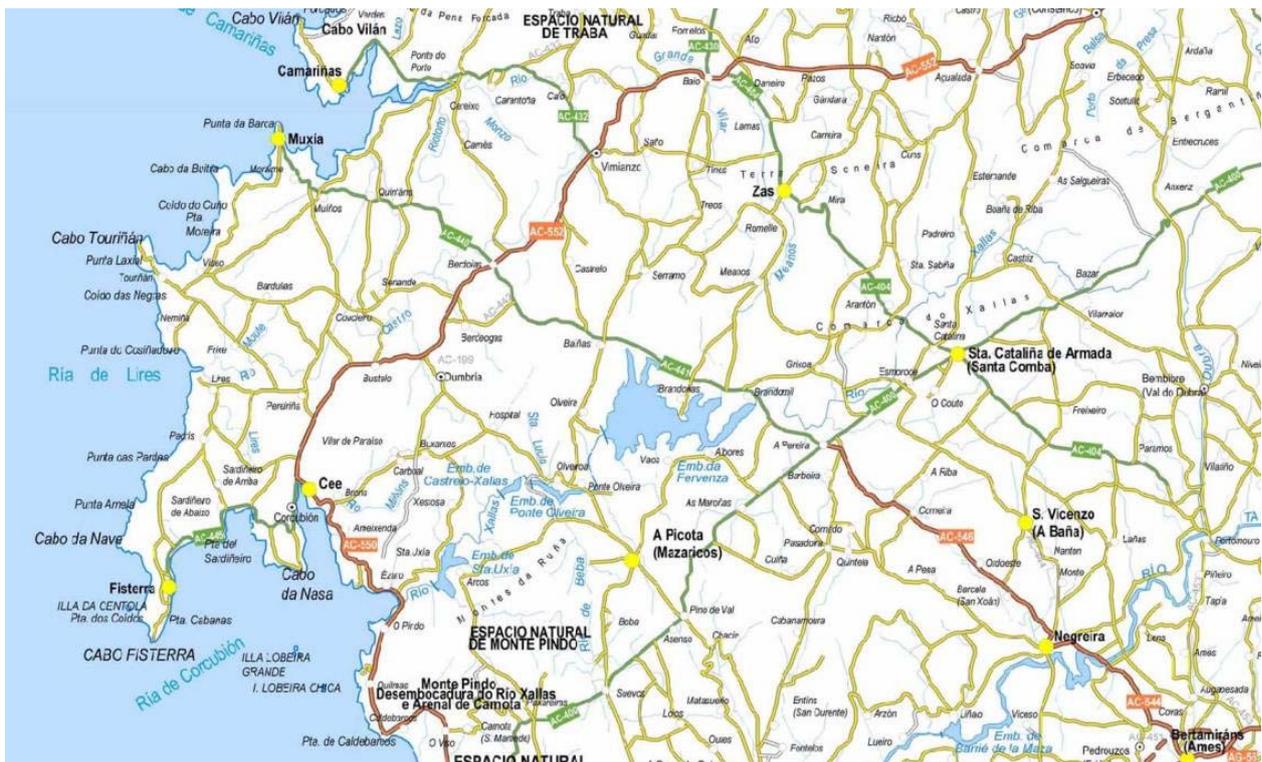


2.3 SERVICIOS PORTUARIOS QUE PROPORCIONA BRENS-CEE

Como instalaciones complementarias de las infraestructuras portuarias ya descritas dispone Brens-Cee de suministro de combustible a través de camión, no existiendo una instalación fija destinada a dar ese servicio. Existen además tomas de agua y energía y otros servicios a la mercancía, como son el practaje y estiba.

2.4 ACCESIBILIDAD Y COMUNICACIONES

El puerto de Brens-Cee, está comunicado con la carretera AC-550, que une por la costa Cee y Ribeira. No obstante el acceso más utilizado es el de la AC-552 que une Cee con A Coruña. Desde esta última carretera se puede llegar hasta Santiago a través de la AC-441 hasta A Pereira y la AC-546 y AC-544 pasando por Negreira.



Se encuentra en estudio el proyecto para mejorar el acceso a las instalaciones portuarias de Brens-Cee, debido al incremento de los tráficos que influyen en el núcleo urbano de Cee.

En dicho estudio se prevé una variante al núcleo de Cee que conecte la AC-552 con la AC-550 en las proximidades de la factoría de Ferroatlántica mediante una glorieta. El acceso desde dicho punto al recinto portuario se realiza por un vial de servicio que discurre entre los límites de la factoría y la carretera AC-550. En ese tramo existe un estrechamiento que constituye un cuello de botella en el acceso al puerto.

Dado que se pretende realizar una mejora del acceso al puerto, provocado por un incremento en los tráficos del mismo, parece necesario que la mejora de los accesos que se encuentra en estudio incluya el tramo de vial que discurre desde la carretera AC-550 hasta la entrada a las instalaciones portuarias.

La estrechez del acceso limitan sus posibilidades de ampliación, si bien se considera que una opción válida sería la de ejecutar un muro de contención de la carretera AC-550 en el tramo que discurre paralelo al acceso y con el que se podrían ganar 2 m de anchura en el acceso y así garantizar un mínimo necesario para poder realizar el cruce de 2 vehículos por sentido.

3. PREVISIÓN DE DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS E IDENTIFICACIÓN DE NECESIDADES

3.1. ACTIVIDADES PORTUARIAS PREVISTAS. IDENTIFICACIÓN DE NECESIDADES

3.1.1. Pesca

Dado que la actividad pesquera que se desarrolla en el puerto se limita a prestar servicio a la flota de menor porte que opera en la zona portuaria próxima de Corcubión y que, por comodidad en su actividad, emplea el pequeño dique de Cee junto con sus instalaciones (rampas, muelles, escaleras, etc.), la previsión es del mantenimiento de la demanda a los niveles actuales.

3.1.2. Mercancías

El puerto de Brens atiende en la actualidad a las necesidades de una parte importante del tráfico marítimo de las empresas situadas en la Costa da Morte, siendo previsible un incremento considerable del tráfico de mercancías como resultado de las obras de ampliación del puerto recientemente concluidas, que han supuesto un incremento muy sustancial de la capacidad del puerto, tanto en línea de atraque como en tonelaje, pasando del límite de 6.000 TPM a 25.000 TPM.

3.1.3. Actividades complementarias

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

3.2 ACTUACIONES NECESARIAS PARA ESTAS ACTIVIDADES

Tal como se ha visto, tienen lugar en el puerto una serie de actividades diferentes que precisan se les asignen espacios adecuados, dimensionados y dispuestos de forma que puedan desarrollarse eficazmente y sin interferencias.

Para conseguirlo, es necesario planificar la utilización de los espacios disponibles y, cuando las instalaciones y espacios existentes no sean adecuados, proceder a su acondicionamiento o ampliación.

Dentro de esta línea, se considera ha considerado adecuado acometer las obras de ampliación de las instalaciones portuarias de Brens para permitir las operaciones de carga y descarga así como el atraque en general de buques de hasta 25.000 TPM. Dicha actuación ha sido recientemente ejecutada, encontrándose a día de hoy en servicio.

Además se considera necesario incorporar determinados terrenos privados en la zona de servicio del puerto, como se detallará en el apartado 6, para permitir un acceso adecuado a los terrenos de

dominio público portuario en los que se ubica la rampa de varada y sus explanadas anexas y permitir una adecuada explotación portuaria de esos terrenos.

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

3.3 CLASIFICACIÓN DE USOS PREVISTOS

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

Los usos básicos definidos son los siguientes:

3.3.1. Uso pesquero

Es el asignado a aquellos espacios en que se desarrolla fundamentalmente la actividad pesquera del puerto, incluyendo el desembarco de capturas de pesca fresca y, en general, cualquier actividad necesaria para el mejor funcionamiento de este sector de actividad económica.

En los espacios destinados a este uso también se podrán incluir aquellos usos complementarios relacionados con él, tal y como se definen en el apartado 3.3.4 posterior.

3.3.2. Uso comercial

Es el asignado a aquellos espacios en que preferentemente se desarrollan las actividades comerciales del puerto, tanto las correspondientes a la mercancía como las que se refieren a los buques, tales como las de carga y descarga de mercancías, el almacenaje, el avituallamiento y cualesquiera otros similares.

En los espacios destinados a este uso también se podrán incluir aquellos usos complementarios relacionados con él, tal y como se definen en el apartado 3.3.4 posterior.

3.3.3. Uso para 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.

3.3.4. Uso para 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.

4. DISTRIBUCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS

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

4.1 ÁREA PESQUERA

4.1.1. Extensión del área

Comprende la pequeña dársena situada al norte de la zona de servicio del puerto, en donde se abrigan las embarcaciones menores con base en Cee, incluyendo la explanada no pavimentada anexa, que se prolonga hasta las instalaciones de construcción y reparación naval. Asimismo se añade a este uso el muelle con su zona de depósito contiguo a la estación depuradora de aguas residuales.

La superficie terrestre que se destinará a este uso será de 3.586 m².

4.1.2. Justificación de su uso

Se asignan las instalaciones descritas anteriormente a la actividad pesquera con el propósito de mantener el uso tradicional que hoy en día se desarrolla en esa zona, por la configuración de los muelles, calados, explanadas e instalaciones anexas, favoreciendo la ordenación y mejora de estos espacios.

4.2. ÁREA COMERCIAL

4.2.1. Extensión del área

Comprende las actuales instalaciones para tráfico comercial del puerto de Brens, que constan de un muelle orientado en dirección S23°W, de 80 metros de ancho, 300 m de largo y 7 m de calado, y su reciente ampliación consistente en un nuevo muelle en dirección S23,3°W con longitud 310 m y un ancho de 100 m. de los que 210 tiene un calado de 11 m, 90 m con un calado de 8 m y 10 m de transición hasta el muelle primitivo. Por el lado este, y en prolongación del muelle actual, se ha construido un muelle de 60 m de longitud con un calado de 7 m.

Además, a esta superficie se añade una zona de depósito de mercancías contigua a la explanada comercial existente en la actualidad.

La superficie en tierra total del área destinada para este uso es de 57.059 m².

4.2.2. Justificación de su uso

Se destina esta zona para uso exclusivo comercial ya que, por un lado, se está destinando en la actualidad a dicha actividad y, por otro, en la previsión del aumento de tráfico de mercancías con origen y/o destino a las empresas ubicadas en la comarca, como se ha justificado, supone la situación

natural y técnica más adecuada de ampliación de los espacios existentes, sobre todo para alcanzar los callados necesarios.

4.3. ÁREA INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS PORTUARIAS

4.3.1. Extensión del área

Comprende el vial de acceso al puerto y a las distintas áreas definidas en él.

Dispondrá esta área de una superficie total en tierra de 4.817 m².

4.3.2. Justificación de su uso

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

4.4. ÁREA DE ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS DEL PUERTO

4.4.1. Extensión del área

Se destinarán a actividades complementarias a las portuarias la zona del puerto de Brens contigua a la definida como uso comercial. Asimismo se asigna a estos usos la superficie anteriormente ocupada por los antiguos astilleros de construcción y reparación de buques situada entre las instalaciones de Brens y Cee, junto con los terrenos privados lindantes que se propone incorporar en este documento.

Se incluye además dentro de este uso la estación depuradora de aguas residuales contenida en la zona de servicio del puerto, tal y como se refleja en los planos del presente documento.

La superficie terrestre asignada a este uso es de 43.285 m²

4.4.2. Justificación de su uso

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

5. ZONAS DE PROTECCIÓN

Se ha estudiado la posible existencia de zonas de protección en el ámbito de la zona de servicio del puerto de Brens-Cee comprobando que no hay ninguna zona de protección dentro de la zona de servicio del puerto. A continuación se describen los parámetros analizados.

5.1. RED NATURA 2000

Natura 2000 es la red de espacios naturales protegidos a escala de la Unión Europea creada en virtud de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los 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.

5.1.1 Zona de especial protección para las aves (ZEPA)

La designación de zonas de especial protección para las aves (ZEPA) se enmarca bajo las disposiciones del artículo 4 de la Directiva 79/409/CEE, por las que los Estados miembros clasificarán como ZEPA los territorios más adecuados en número y superficie para la conservación de las especies mencionadas en el Anejo I, adoptando medidas semejantes respecto a las especies migratorias de llegada regular no contempladas en el Anejo I, teniendo en cuenta sus áreas de reproducción, de muda y de hibernación y las zonas de descanso en sus áreas de migración. En las ZEPA se deberán adoptar las medidas adecuadas para evitar el deterioro de los hábitats, así como las alteraciones que repercutan en las especies. Los lugares ZEPA fueron declarados como zonas de especial protección de los valores naturales por el Decreto 72/2004, de 2 de abril.

El puerto de Brens-Cee no se encuentra dentro de ninguna zona ZEPA.



Ilustración 1. Zonas de Especial Protección para las Aves

5.1.2 Lugar de Importancia Comunitaria (LIC)

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 los hábitats y las especies e 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 se pueda garantizar el objetivo por el que se creo esta red de espacios.

El puerto de Brens-Cee, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos portuarios, no se incluye dentro de ninguna zona catalogada como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), según el mapa siguiente de catalogación de regiones LIC gallegas.

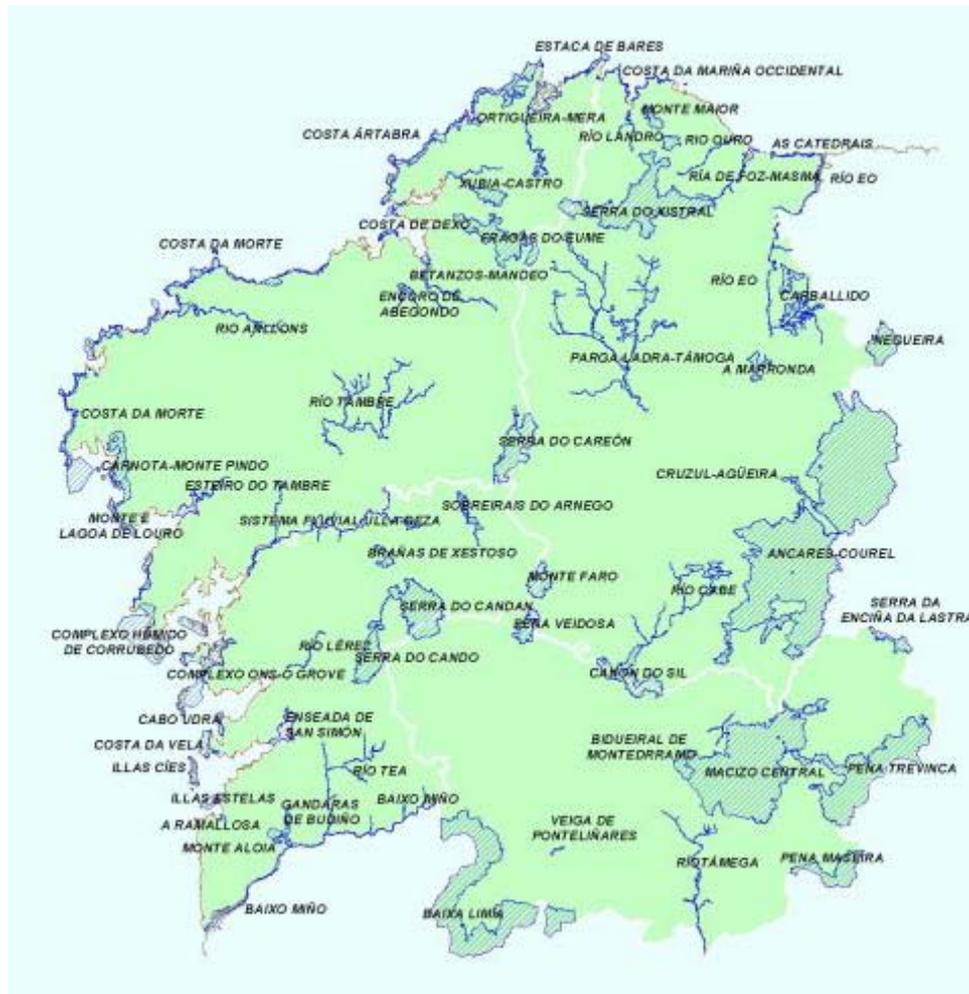


Ilustración 2. Lugares de Interés Comunitario

5.2. ZONAS RAMSAR

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

El Decreto 110/2004, del 27 de mayo, por el que se regulan los humedales protegidos (*Diario Oficial de Galicia* número 108, del 7 de junio) declara como humedales protegidos los espacios naturales clasificados como Sitio Ramsar (Convenio de Ramsar) en Galicia, entre los que no se encuentra el Puerto de Brens-Cee.



Ilustración 3. Humedales Convenio Ramsar

5.3. ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN DE LOS VALORES NATURALES

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

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

Consultadas todas las fuentes se concluye que el puerto de Brens-Cee no se encuentra dentro de la zona de especial protección de los valores naturales.

5.4. FIGURA DE PROTECCIÓN DE PATRIMONIO

Se ha comprobado la inexistencia de elementos protegidos de carácter patrimonial en la zona de servicio del puerto de Brens-Cee. Tampoco el planeamiento urbanístico vigente en Cee (Normas Subsidiarias Provinciales de 23/02/1995) no recoge ninguna figura de protección de carácter patrimonial en la zona de servicio del puerto.

6. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

6.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

La delimitación de la zona de servicio propuesta en la presente Delimitación de Espacios y Usos Portuarios comprende el conjunto de las áreas a las que se ha asignado alguno de los usos básicos definidos en el apartado 3.3. Esta delimitación se justifica con los argumentos expuestos para la asignación de dichos usos.

Se incluye dentro de la zona de servicio aquellos espacios terrestres recogidos en el Acta de Transferencia de 1982 y en la adscripción posterior de fecha 13 de mayo de 2008, que es la que actualmente está en vigor. Además, se propone añadir los terrenos privados que pertenecen a los antiguos astilleros Sicar, que estuvieron incorporados en su momento a la concesión administrativa titularidad de Suministros e Industrias Castro Rial, SA, ahora revertida.

La incorporación de estos terrenos a la zona de servicio permitirá una adecuada explotación portuaria de los terrenos de dominio público contiguos, puesto que estos poseen zonas de tránsito y maniobra insuficientes en determinadas áreas así como inexistentes accesos terrestres en toda su extensión excepto por esos terrenos privados.

La delimitación de la zona de servicio terrestre puede apreciarse en el plano número 3.

6.2. ZONA DE SERVICIO DE AGUAS DEL PUERTO

El artículo 69.2 del TRLPEMM establece que la zona interior de las aguas portuarias incluidas en la zona de servicio, o Zona I, abarcará los espacios de agua abrigados ya sea de forma natural o por efecto de diques de abrigo.

La ampliación del muelle comercial se incorpora a la zona de servicio del puerto mediante el Acta de Adscripción a la Comunidad Autónoma de Galicia de bienes de dominio público marítimo-terrestre de fecha 13 de mayo de 2008, que se incluye en los anejos correspondientes.

En la zona norte del puerto, donde se ubicaban las antiguas instalaciones de los astilleros SICAR, se plantea una ampliación de la zona de servicio mediante la expropiación de parcelas, con objeto de regularizar el límite de la zona de servicio del puerto incorporando al mismo los terrenos que formaban parte de la antigua instalación y que se conforman entre la carretera y la línea de deslinde marítimo terrestre.

El motivo de la incorporación de estos terrenos a la zona de servicio del puerto se plantea porque la actual delimitación impide realizar una explotación racional de las instalaciones portuarias ya que el deslinde en esta zona de servicio del puerto de Cee presenta una línea quebrada que parte la rampa

en sentido transversal a la cota +5, lo que dificulta su explotación, y que en un punto el deslinde llega a unos 4 metros del cantil, esto supone que exista una incomunicación real entre ambas zonas y que tampoco exista acceso rodado a esta zona. Por otro lado la bolsa de terrenos particulares que se ubican entre la carretera y el deslinde están calificados en las normas subsidiarias de Cee como terrenos vinculados a las actividades portuarias, posiblemente porque formaban parte del astillero SICAR (parte en concesión y parte en terrenos privados).

Por lo expuesto se considera que es necesario planificar el desarrollo de esta zona incorporando los terrenos privados dentro de la zona de servicio del puerto a través de la correspondiente expropiación. De esta manera sería conseguiría que la superficie de explanadas en esta zona se pasa de 12.976 m², pero irregular y de difícil explotación, a 24.589 m² totalmente aprovechables.

En el Anexo 5 se incluye el listado de parcelas incluidas en la propuesta de expropiación, en la cual se ubican diferentes edificación que formaban parte de la industria y que se incorporarán a la expropiación.

La delimitación de la zona de servicio terrestre actual y propuesta puede apreciarse en el plano número 3.

7. EFECTOS DE LA DELIMITACIÓN Y SUS MODIFICACIONES

7.1. ALCANCE Y EFECTOS

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

La asignación de los usos previstos tiene un carácter puramente instrumental en el documento, a fin de llegar de una forma razonada a la delimitación de la zona de servicio.

Las modificaciones que Portos de Galicia pudiera efectuar en la utilización de la zona de servicio exigirán necesariamente la redacción de una modificación del documento de DEUP, sean sustanciales o no sustanciales.

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

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

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

7. En el presente documento se podrán establecer zonas de reserva orientativas, de forma que se establezcan áreas definidas dentro de la zona de servicio en las que ejecutar nuevas infraestructuras portuarias.

7.2. VIGENCIA Y MODIFICACIONES

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

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

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

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

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

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

7.3. DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Puesto que, en virtud del artículo 59.2 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la Delimitación de los Espacios y Usos portuarios tiene carácter supletorio del Plan

especial de ordenación urbanística del espacio portuario por lo que a la legitimación de obras en la zona portuaria se refiere, mientras no entre en vigor el correspondiente Plan especial del puerto se aplicarán con carácter transitorio las siguientes disposiciones:

1. Gestión y tutela de las zonas de servicio (Sistema General Portuario): En las zonas de servicio portuario del puerto de Brens-Cee serán de aplicación las disposiciones contenidas en la *Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*, en particular lo establecido en el artículo 18 de la referida ley (actualmente recogido en el artículo 56 del Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante). Cualquier actuación de carácter urbano en el suelo, urbano, portuario deberá contar con la previa concesión o autorización, según sea el caso, de los Organismos Portuarios competentes.
2. Usos permitidos y prohibidos: Los indicados en la legislación vigente en materia de puertos.
3. Altura: La altura máxima de las edificaciones (de coronación) será de 12 metros, exceptuándose de esta limitación aquellas instalaciones singulares destinadas al servicio del puerto, tales como depósitos, silos, torres de alumbrado y balizamiento, etcétera.
4. Normas estéticas: Las edificaciones deberán integrarse estéticamente en el conjunto del puerto, sin provocar rupturas con el entorno, por diseño, color, remates, etcétera, debiéndose cumplir con la normativa dictada por la Dirección Xeral de Patrimonio de la Xunta de Galicia en la zona donde sea de aplicación.

Santiago de Compostela, junio de 2012

La jefa del área de explotación y planificación

El jefe del departamento de planificación

Ana Isabel Calzadilla Bouzón

Andrés D. Cervantes Refojos

ANEXOS

ÍNDICE DE LOS ANEXOS

- ANEXO Nº 1: REPORTAJE FOTOGRÁFICO
- ANEXO Nº 2: ACTAS DE TRANSFERENCIA Y ADSCRIPCIÓN
- ANEXO Nº 3: FLOTA DEL PUERTO
- ANEXO Nº 4: PROPUESTA DE EXPROPIACIONES

ANEXO Nº 1: REPORTAJE FOTOGRÁFICO



FOTO 1: VISTA GENERAL DE LA ZONA DE ABRIGO PESQUERO Y PASEO MARÍTIMO.



FOTO 2: VISTA DE LA EXPLANADA DEL DIQUE DE ABRIGO PESQUERO.



FOTO 3: VISTA GENERAL DESDE EL DIQUE PESQUERO CON RAMPAS Y DEPURADORA.



FOTO 4: RAMPA EN RUINAS PEGADA AL DIQUE PESQUERO.



FOTO 5: RAMPA EN EL INTERIOR DE LA ZONA DE FONDEO Y PASEO MARÍTIMO.



FOTO 6: VISTA DE LA RAMPA DE ACCESO AL DIQUE PESQUERO.



FOTO 7: VISTA DE LA DEPURADORA.



FOTO 8: RAMPA EN RUINAS ENTRE DEPURADORA Y ASTILLEROS SICAR.



FOTO 9: CANTIL EN LA ZONA DE LA DEPURADORA, CON RAMPA.



FOTO 10: VISTA DE CANTIL Y TERRENOS ADJUNTOS AL ASTILLERO SICAR.



FOTO 11: VISTA GENERAL DEL MUELLE COMERCIAL Y OBRAS DE AMPLIACIÓN.



FOTO 12: VISTA DE DETALLE DEL CANTIL DEL MUELLE COMERCIAL.



FOTO 13: GRÚAS EN DESUSO.



FOTO 14: OBRAS DE AMPLIACIÓN DEL MUELLE COMERCIAL.



FOTO 15: ESTRECHAMIENTO EN EL ACCESO AL PUERTO.



FOTO 16: ESTRECHAMIENTO EN EL ACCESO AL PUERTO.



FOTO 17: ZONA DE AMPLIACIÓN DEL ACCESO.

ANEXO Nº 2: ACTAS DE TRANSFERENCIA Y ADSCRIPCIÓN

GRUPO DE PUERTOS DE LA CORUÑA (SUR)

DELIMITACIONES DE LOS PUERTOS DE ESTE GRUPO

CAMELLE,

Desde el origen del dique-muelle actual hasta el extremo Sur del malecón. Resguardo de 50 mts. paralelo a la cara Norte del dique-muelle y al frente Este — del mismo, cerrando al Sur en línea sensiblemente perpendicular a la costa en el extremo del malecón, con resguardo de 50 mts. Comprende asimismo el camino de acceso al puerto hasta su enlace con la carretera. Este Camino es público.

CAMARIÑAS,

Comprende entre un punto situado a 200 mts. al S.E. del espigón de corrección de la playa, hasta otro punto situado 130 mts. al Sur del arranque del muelle incluida la zona de fondeo.

MUGIA,

Desde el arranque del dique de abrigo hasta un punto situado 100 mts. al Sur de la primera rampa del malecón. Resguardo de 50 mts. paralelo al dique de — abrigo incluyendo la zona de fondeo.

FINISTERRE,

Comprende desde la rampa verdadero del puerto hasta la Punta del Castillo, con resguardo de 50 mts. desde el verdadero hacia el exterior incluyendo la zona de futura ampliación del dique y el camino de acceso al puerto por Fuente Mixérica en su totalidad hasta el entronque con la carretera provincial. Este Camino es público.

CORCUBION,

Desde el arranque del muelle en su alineación Norte, hasta un punto situado en el encuentro de la escollera de cierre con la costa. Incluye resguardo de 50 mts. paralelo a las obras. La dársena situada al Sur del muelle con resguardo de 50 mts. en todo su contorno.

C E E ,

Desde el origen de la concesión de Astilleros Castro Rial, hasta el límite exterior del muelle de Brens, con resguardo de 50 mts. en el muelle y de 100 mts. paralelo a la costa, en la zona del Astillero.

EL PINDO,

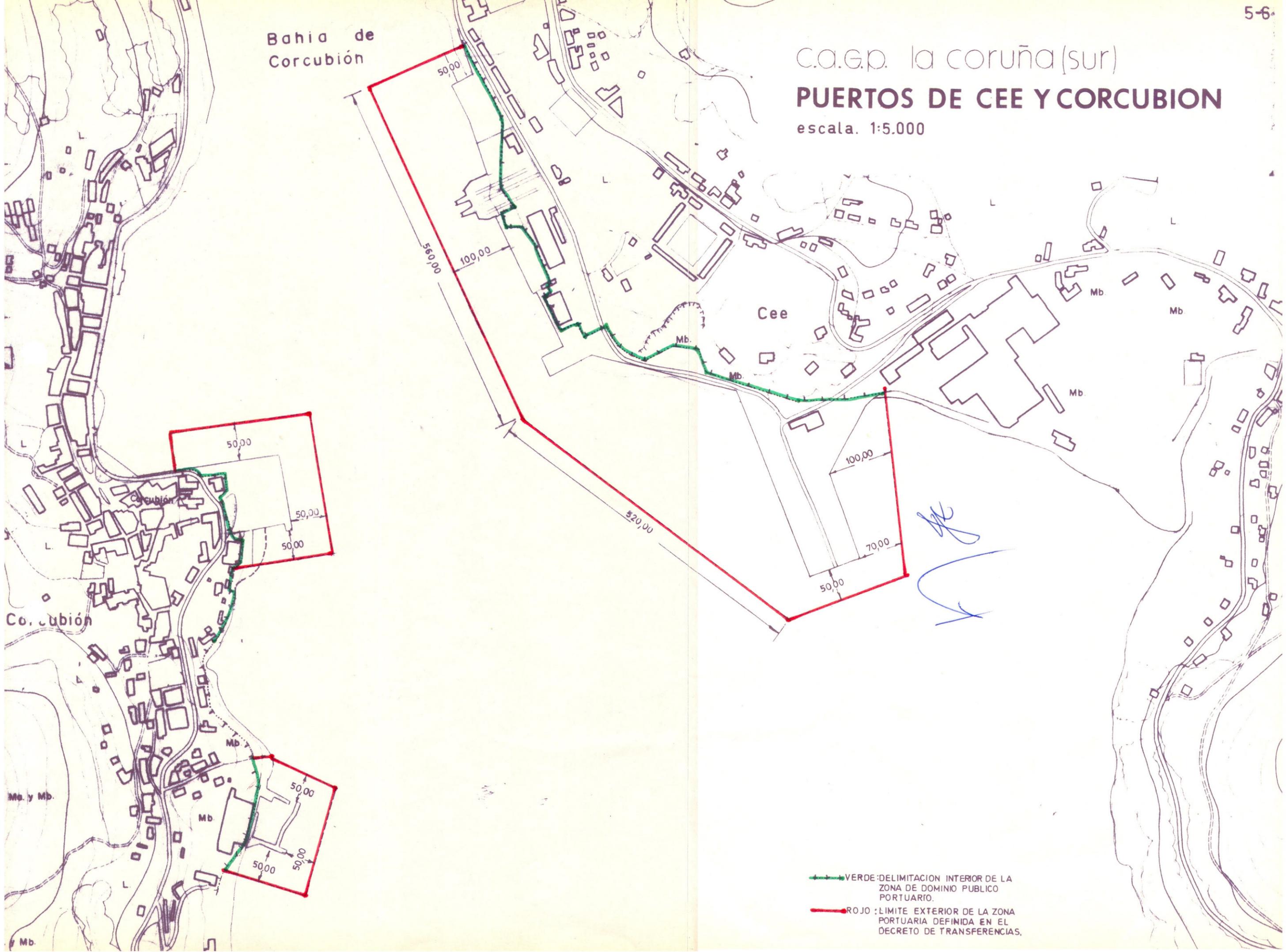
Desde el origen del dique muelle, hasta un punto situado a 350 mts. del enlace del camino de acceso al puerto con la carretera de Finisterre a Tuy por la cos

Bahia de Corcubión

C.A.G.P. la coruña (sur)

PUERTOS DE CEE Y CORCUBION

escala. 1:5.000



 VERDE: DELIMITACION INTERIOR DE LA ZONA DE DOMINIO PUBLICO PORTUARIO.
 ROJO: LIMITE EXTERIOR DE LA ZONA PORTUARIA DEFINIDA EN EL DECRETO DE TRANSFERENCIAS.



ACTA DE ADSCRIPCIÓN A LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA DE LOS BIENES DE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE AFECTADOS POR LAS OBRAS INCLUIDAS EN EL PROYECTO BÁSICO DEL ENTE PÚBLICO PORTOS DE GALICIA “AMPLIACIÓN DEL MUELLE DE BRENS-CEE (T.M. DE CEE – A CORUÑA)”

Reunidos, en Cee, el día 13 de mayo de 2008, los Señores D. Rafael Eimil Apenela, Jefe de la Demarcación de Costas de Galicia, en representación del Ministerio de Medio Ambiente, D. José Javier González Saavedra, Jefe del Servicio Técnico de Inventario de la Subdirección General de Patrimonio, en representación de la Consellería de Economía e Facenda, y D^a. Lorena Solana Barjacoba, Jefe de la Zona Centro de Portos de Galicia, en representación de este Ente Público, se procede en este acto, para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, y en el artículo 49 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, a la adscripción a la Comunidad Autónoma de Galicia de los nuevos bienes de dominio público marítimo-terrestre, cuya delimitación se refleja en el plano adjunto, que resultan afectados por las obras contempladas en el proyecto básico del ente público Portos de Galicia “Ampliación del muelle de Brens-Cee (T.M. de Cee – A Coruña)”.

Y para que conste, se levanta acta y plano, por sextuplicado ejemplar, en el lugar y fecha indicados al comienzo.

EL REPRESENTANTE DEL
MINISTERIO DE MEDIO
AMBIENTE

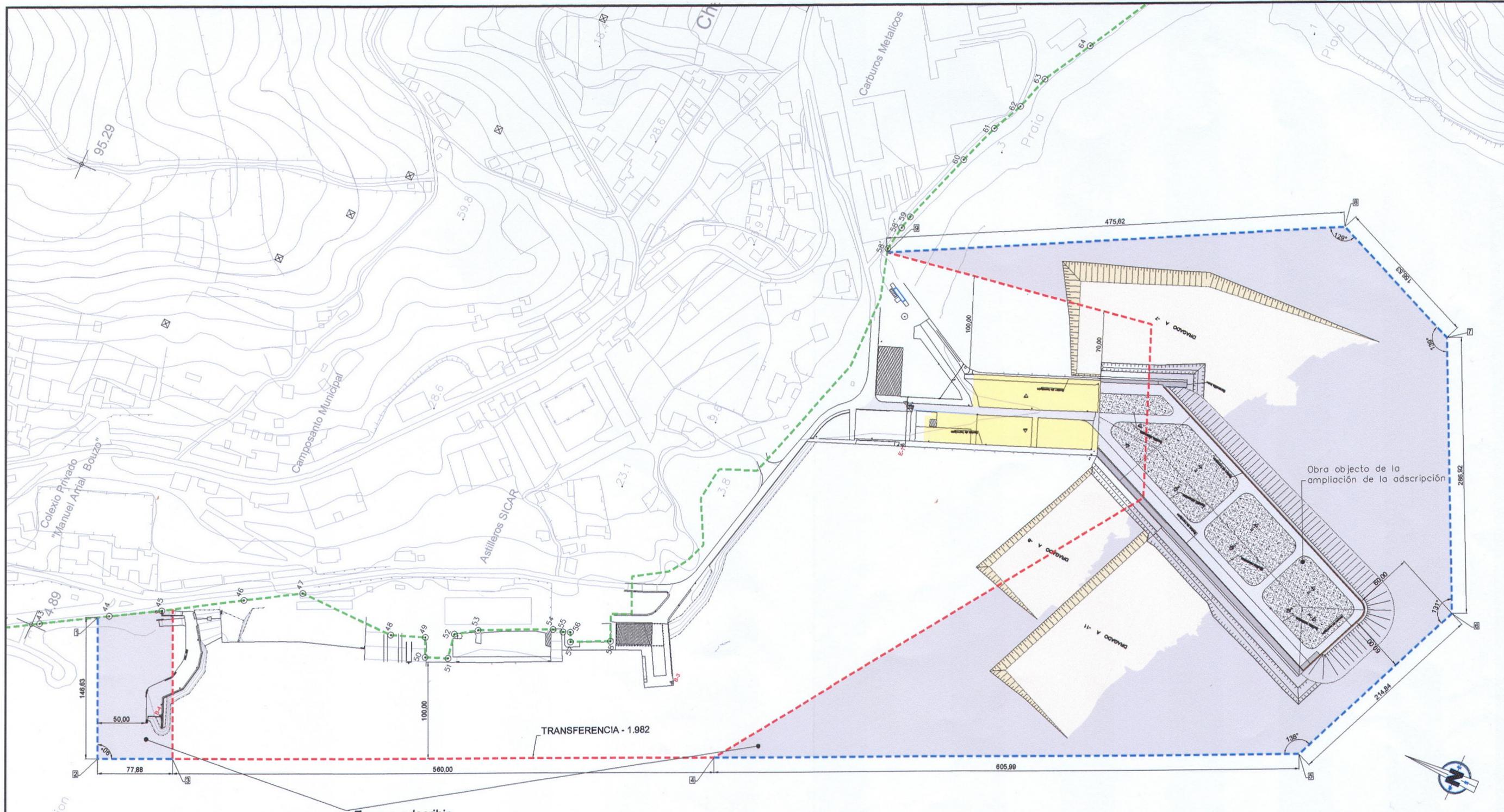
D. Rafael Eimil Apenela

EL REPRESENTANTE DE
LA CONSELLERÍA DE
ECONOMÍA E FACENDA

D. José Javier González
Saavedra

EL REPRESENTANTE DEL
ENTE PÚBLICO PORTOS
DE GALICIA

D^a. Lorena Solana Barjacoba



Zona a adscribir.
 Superficie total: 11.730,20 + 225.214,02 = 236.944,22 m²

COORDENADAS DE PUNTOS SINGULARES		
PTO.	X	Y
1	484872.48	4755628.26
2	484739.09	4755567.37
3	484771.43	475496.52
4	485003.97	4754987.09
5	485255.62	4754435.82
6	485452.93	4754350.82
7	485712.49	4754473.11
8	485774.42	4754616.88
9	485555.42	4755039.08
BASES		
E-1	485379.49	4754941.79
B-3	485056.94	4755058.74
B-4	484807.18	4755526.14

- ⊙ 10 VÉRTICE DEL DESLINDE DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE
- LÍMITE DE DESLINDE DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE
- DELIMITACIÓN DE LA ADSCRIPCIÓN ACTUAL
- AMPLIACIÓN DE LA ADSCRIPCIÓN



XUNTA DE GALICIA

CONSELLERÍA DE POLÍTICA TERRITORIAL,
 OBRAS PÚBLICAS E TRANSPORTES



Ministerio de Medio Ambiente
 Dirección General de Costas

Demarcación de Costas en Galicia

PLANO QUE ACOMPAÑA AL ACTA DE ADSCRIPCIÓN A LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA DE LOS BIENES DE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE AFECTADOS POR LAS OBRAS INCLUIDAS EN EL PROYECTO BÁSICO DEL ENTE PÚBLICO PORTOS DE GALICIA "AMPLIACIÓN DEL MUELLE DE BRENS-CEE (T.M. DE CEE - A CORUÑA)"

EL REPRESENTANTE DEL
 MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE:

[Signature]

Fdo.: D. Rafael Elmil Apeneta

EL REPRESENTANTE DE LA CONSELLERÍA
 DE ECONOMÍA E FACENDA:

[Signature]

Fdo.: D. José Javier González Saavedra

EL REPRESENTANTE DEL ENTE
 PÚBLICO PORTOS DE GALICIA:

[Signature]

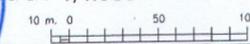
Fdo.: D. Lorena Solana Barjacoa

FECHA:
 13 Mayo 2008

Nº PLANO: 1

H.OJA: 1 DE: 1

ESCALA: 1/4.000



ANEXO Nº 3: FLOTA DEL PUERTO

LISTA	MATRIC	FOLIO	CFPO	RBPCAG	NOMBRE BARCO	NOME PORTO	ESLORA TOTAL	ARQTRB	ARQGT	POTENCIA PRINCIPAL	Caladero_TipoPesca
3	CO-2	3840	56419	1995CO004537	ENRIQUE PRIMERO	Corcubion	5,97	1,45	0,87	25	CALADERO NACIONAL ARTES MENORES
3	CO-4	1367	53503	1998CO006300	FELICIDAD	Corcubion	4,3	0,81	0,36	8	CALADERO NACIONAL ARTES MENORES
3	VILL-1	1-05	26842	2007CO006047	SONI DOS	Corcubion	7,75	4,04	3,29	45	CALADERO NACIONAL ARTES MENORES
3	CO-5	1-07	27012	2007CO006076	DAVID IN	Corcubion	6,8	3,79	2	15	CALADERO NACIONAL ARTES MENORES
3	FE-4	4-08	27253	2009CO006237	MARESCO TRES	Corcubion	9,99	8,86	6,32	52	CALADERO NACIONAL ARTES MENORES
3	CO-5	1-11	56785	2011CO006325	SEGUNDO BRISA	Corcubion	6,03	2,4	1,5	30	CALADERO NACIONAL ARTES MENORES
3	CO-4	1368	57540	1992CO003504	AYENKA	Corcubion	4,7	0,81	0,53	15	CALADERO NACIONAL ARTES MENORES
3	CO-4	1493	57706	1999CO006326	MARIA JESUS	Corcubion	4,59	0,82	0,46	4	CALADERO NACIONAL ARTES MENORES
3	CO-4	1560	57358	1994CO004484	YA VERAS	Corcubion	4	0,91	0,47	5	CALADERO NACIONAL ARTES MENORES
3	CO-5	1-95	23235	1996CO004993	ILLA LOBEIRA	Corcubion	13,4	9,9	13,1	55	CALADERO NACIONAL ARTES MENORES
3	CO-5	1970	56406	1992CO001650	TALIEIRA	Corcubion	5,61	1,9	1,56	15	CALADERO NACIONAL ARTES MENORES
3	CO-5	2-02	26612	2003CO006543	SEGUNDO TORO	Corcubion	10	6,56	5,63	40	CALADERO NACIONAL ARTES MENORES
3	CO-5	2-94	23011	1996CO004759	GOLFO PERSICO	Corcubion	13,7	9,9	18,9	60	CALADERO NACIONAL ARTES MENORES
3	CO-5	2005	15396	1992CO001350	HIJOS ROMERO	Corcubion	16,2	26,2	36,4	133	CALADERO NACIONAL ENMALLE VOLANTAS
3	CO-5	2020	15945	1992CO003059	NUEVO BONITA	Corcubion	6,4	1,02	1,49	16	CALADERO NACIONAL ARTES MENORES
3	CO-5	2025	21686	1992CO001357	HERMANOS SILVA	Corcubion	17,8	26,9	42,7	150	CALADERO NACIONAL ENMALLE VOLANTAS
3	CO-5	2029	56707	1992CO002688	JAVI	Corcubion	5,59	1,08	1,14	15	CALADERO NACIONAL ARTES MENORES
3	CO-5	2030	21880	1992CO001352	SANTA RITA	Corcubion	13,8	11,2	18,2	50	CALADERO NACIONAL PALANGRE FONDO
3	CO-5	3-01	25098	2002CO006557	NOETA PRIMERO	Corcubion	12,3	9,45	10,4	80	CALADERO NACIONAL ARTES MENORES
3	CO-5	4-98	23992	1998CO006282	MADRE AMELIA	Corcubion	11,1	5,5	6,99	25	CALADERO NACIONAL ARTES MENORES
3	CO-5	5-99	24513	2000CO006438	JUPITER TERCERO	Corcubion	14,6	18,8	22,4	230	CALADERO NACIONAL ARTES MENORES
3	VI-1	6-99	24402	2000PO006101	GAREA	Corcubion	7,75	4,03	3,14	44,8	CALADERO NACIONAL ARTES MENORES
3	VI-6	1-99	24192	1999PO006042	ANILLOS	Corcubion	7,75	4,03	3,14	45	CALADERO NACIONAL ARTES MENORES
3	VILL-1	12-91	22205	1992CO000397	CABAL	Corcubion	11,8	6,92	7,99	24	CALADERO NACIONAL ARTES MENORES
3	VILL-2	4337	57334	1992CO003848	MUPA	Corcubion	5,88	0,9	1,18	25	CALADERO NACIONAL ARTES MENORES
3	VILL-3	9826	13803	1992CO002489	YENNIFER	Corcubion	6	2,03	1,32	14	CALADERO NACIONAL ARTES MENORES
3	VILL-4	1947	15506	1992PO002334	REISINO	Corcubion	15,3	24,2	36,6	65	CALADERO NACIONAL ARTES MENORES
4	CO-5	1-00	58194	2004CO006583	AUXILIAR LEON	Corcubion	4,4	0,96	0,39	8	
3	CO-5	2-04	26050	2004CO006781	DON CAMARON	Corcubion	12	6,9	8,36	35	CALADERO NACIONAL ARTES MENORES
3	CO-5	3-05	26389	2005CO006571	TIBURON DOUS	Corcubion	6,93	2,52	1,71	14	CALADERO NACIONAL ARTES MENORES

ANEXO Nº 4: PROPUESTA DE EXPROPIACIONES

RELACIÓN DE TITULARES: PROPUESTA DE EXPROPIACIÓN PUERTO DE BRENS-CEE

NÚMERO DE ORDEN	PROVINCIA	TÉRMINO MUNICIPAL	PARCELA	TITULAR	DOMICILIO	TERMINO MUNICIPAL	SUPERFICIE TOTAL PARCELA	SUP.EXPROPIACIÓN (m ²)
1	A CORUÑA	CEE	01	SUMINISTROS E INDUSTRIAS CASTRO RIAL, S.L.	AVDA. DE LA MARINA, 51	15270 CEE	24.589	12.976
TOTAL SUPERFICIE EXPROPIACIÓN (m2)								12.976

PLANOS

ÍNDICE DE PLANOS

- P01. SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO
- P02. ESTADO ACTUAL
- P03. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO
- P04. DELIMITACIÓN DE USOS