



XUNTA DE GALICIA
CONSELLERÍA DO MAR

Portos
de Galicia

DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y LOS USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE PORTOCUBELO Y DEL PUERTO DE O PINDO (CARNOTA)



DICIEMBRE 2020

acadar
ingeniería y consultoría
Grupo MCVALNERA





ÍNDICE DEL DOCUMENTO

MEMORIA

- 1.- ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA
- 2.- SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO
- 3.- LOCALIZACIÓN DE LAS ZONAS DE PROTECCIÓN
- 4.- ANÁLISIS DE COMPATIBILIDAD CON OTROS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN MUNICIPAL
- 5.- EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y CLASIFICACIÓN DE LOS USOS NECESARIOS
- 6.- DELIMITACIÓN Y ASIGNACIÓN DE ÁREAS. JUSTIFICACIÓN DE SU UTILIZACIÓN
- 7.- PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO
- 8.- EFECTOS DEL DOCUMENTO DE DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS Y SUS MODIFICACIONES

ANEXOS

- ANEXO N.º 1: REPORTAJE FOTOGRÁFICO
- ANEXO N.º 2: DESLINDE DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE
- ANEXO N.º 3: ACTAS DE TRANSFERENCIA
- ANEXO N.º 4: CONCESIONES

PLANOS

- PLANO N.º 1: SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO
- PLANO N.º 2: ESTADO ACTUAL
- PLANO N.º 3: ZONAS DE PROTECCIÓN
- PLANO N.º 4: PROPUESTA DE REVERSIÓN
- PLANO N.º 5: DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO
- PLANO N.º 6: DELIMITACIÓN DE USOS





ÍNDICE

1. ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA	5
1.1. ANTECEDENTES	5
1.2. METODOLOGÍA.....	6
2. SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO.....	8
2.1. DEMOGRAFÍA Y ECONOMÍA.....	9
2.2. ACCESIBILIDAD	10
2.3. INSTALACIONES PORTUARIAS EXISTENTES	11
2.4. CONCESIONES Y AUTORIZACIONES.....	12
2.5. SERVICIOS COMPLEMENTARIOS	12
2.6. FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO.....	13
2.6.1. ACTIVIDAD PESQUERA Y ACUICULTURA	13
2.6.2. ACTIVIDAD NÁUTICA-DEPORTIVA	15
3. LOCALIZACIÓN DE LAS ZONAS DE PROTECCIÓN	16
3.1. RED NATURA	16
3.1.1. ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN PARA LAS AVES (ZEPA).....	16
3.1.2. ZONAS ESPECIALES DE CONSERVACIÓN (ZEC)	17
3.2. ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN DE LOS VALORES NATURALES (ZEPVN).....	18
3.3. PARQUES NACIONALES	19
3.4. ZONAS DE PROTECCIÓN DE LOS ESPACIOS NATURALES.....	20
3.5. RESERVA DE LA BIOSFERA	20
3.6. ZONAS RAMSAR. HUMEDALES PROTEGIDOS.....	21
3.7. ESPACIOS NATURALES DE INTERÉS LOCAL (ENIL) Y ESPACIOS PRIVADOS DE INTERÉS NACIONAL (EPIN).....	21
3.8. ESPACIOS NATURALES (PHGC)	22
3.9. ELEMENTOS CATALOGADOS DE PATRIMONIO CULTURAL	22
4. ANÁLISIS DE COMPATIBILIDAD CON OTROS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN MUNICIPAL	23
4.1. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL.....	23
4.2. PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL	25
4.3. DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO.....	28
5. EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y CLASIFICACIÓN DE LOS USOS NECESARIOS	29





5.1. ACTIVIDADES PORTUARIAS PREVISTAS. IDENTIFICACIÓN DE LAS NECESIDADES	29
5.1.1. ACTIVIDAD PESQUERA.....	29
5.1.2. ACTIVIDAD NÁUTICO-DEPORTIVA Y RECREATIVA.....	29
5.1.3. ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS.....	30
5.2. NECESIDADES FUTURAS Y ACTUACIONES PREVISTAS.....	30
5.3. CLASIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS	30
5.3.1. USO PESQUERO	30
5.3.2. USO MIXTO PESQUERO – NÁUTICO-DEPORTIVO.....	31
5.3.3. USOS COMPLEMENTARIOS O AUXILIARES	31
5.3.4. USO DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS DEL PUERTO.....	31
5.3.5. USO NO ESTRICTAMENTE PORTUARIO	31
6. DELIMITACIÓN Y ASIGNACIÓN DE ÁREAS. JUSTIFICACIÓN DE SU UTILIZACIÓN	31
6.1. PUERTO DE PORTOCUBELO.....	32
6.1.1. ÁREA DE USO PESQUERO	32
a. DELIMITACIÓN DEL ÁREA	32
b. JUSTIFICACIÓN DEL USO ASIGNADO	32
6.1.2. ÁREA DE USO MIXTO PESQUERO – NÁUTICO-DEPORTIVO	32
a. DELIMITACIÓN DEL ÁREA	32
b. JUSTIFICACIÓN DEL USO ASIGNADO	32
6.1.3. ÁREA DE USO COMPLEMENTARIO	32
a. DELIMITACIÓN DEL ÁREA	32
b. JUSTIFICACIÓN DEL USO ASIGNADO	32
6.1.4. ÁREA DE USO DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.....	33
a. DELIMITACIÓN DEL ÁREA	33
b. JUSTIFICACIÓN DEL USO ASIGNADO	33
6.1.5. TABLA RESUMEN DE ASIGNACIÓN DE USOS.....	33
6.2. PUERTO DE O PINDO.....	33
6.2.1. ÁREA DE USO MIXTO PESQUERO – NÁUTICO-DEPORTIVO.....	33
a. DELIMITACIÓN DEL ÁREA	33
b. JUSTIFICACIÓN DEL USO ASIGNADO	33
6.2.2. ÁREA DE USO COMPLEMENTARIO	34
a. DELIMITACIÓN DEL ÁREA	34





b. JUSTIFICACIÓN DEL USO ASIGNADO	34
6.2.3. ÁREA DE USO DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS	34
a. DELIMITACIÓN DEL ÁREA	34
b. JUSTIFICACIÓN DEL USO ASIGNADO	34
6.2.4. ÁREA DE USO NO ESTRICTAMENTE PORTUARIO	34
a. DELIMITACIÓN DEL ÁREA	34
b. JUSTIFICACIÓN DEL USO ASIGNADO	35
6.2.5. TABLA RESUMEN DE ASIGNACIÓN DE USOS	35
6.3. REGULACIÓN DE LOS USOS EN LA ZONA DE AGUAS	35
6.4. CONDICIONES ESPECIALES DE USO	36
7. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO	36
7.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE	37
7.2. ZONA DE SERVICIO DE AGUAS DEL PUERTO	37
7.3. PROPUESTAS DE INCORPORACIÓN Y REVERSIÓN	38
8. EFECTOS DEL DOCUMENTO DE DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS Y SUS MODIFICACIONES.....	38
8.1. ALCANCE Y EFECTOS.....	38
8.2. VIGENCIA Y MODIFICACIONES	39
8.3. DISPOSICIÓN TRANSITORIA.....	40
ANEXOS.....	42
ANEXO N.º 1: REPORTAJE FOTOGRÁFICO	44
ANEXO N.º 2: DESLINDE DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE.....	83
ANEXO N.º 3: ACTAS DE TRANSFERENCIA Y ADSCRIPCIÓN.....	86
ANEXO N.º 4: CONCESIONES	96
PLANOS.....	98





1. ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA

1.1. ANTECEDENTES

La costa gallega posee una longitud 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 se encuentran bajo la gestión de la entidad pública empresarial PORTOS DE GALICIA. Dichos enclaves, originariamente ligados a actividades pesqueras y de transporte de mercancías, han ido evolucionando con el paso del tiempo hacia complejos industriales y mercantiles que ampliaron su campo de actividades dando respuesta a la demanda de la comunidad situada 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 gallegos se encuentran ubicados en el borde litoral, de tal forma que el puerto actúa como nexo de unión entre ellos a lo largo de la costa. El espacio portuario adquiere, por tanto, una función urbanística vertebradora del territorio.

El desarrollo de las actividades portuarias tiene su regulación en un documento definido en la Ley 6/2017, de 12 de diciembre, de puertos de Galicia como “Delimitación de los espacios y los usos portuarios”. Así, en los puertos e instalaciones portuarias de titularidad de la Comunidad Autónoma de Galicia se delimitará una zona de servicio portuaria que estará integrada por los espacios de tierra y de agua necesarios para la ejecución de las actividades propias de los puertos e instalaciones marítimas, los espacios destinados a usos complementarios o no estrictamente portuarios, y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo o ampliación de la actividad portuaria. Esta delimitación se realizará a través del documento de Delimitación de los Espacios y los Usos Portuarios (DEUP).

La elaboración de la Delimitación de los Espacios y los Usos Portuarios tiene una gran importancia para el desarrollo de las instalaciones portuarias en cuestión, ya que permite definir la previsión de usos, justificando la necesidad y la procedencia de la misma con el objetivo de ordenarla de cara a fortalecerlos y generar una base sólida sobre la que se produzca un desarrollo e incremento de la competitividad de las actividades que se desenvuelvan en el ámbito portuario.

El ayuntamiento de Carnota, al que pertenecen los dos puertos objetos del presente documento, es un municipio costero situado en la costa suroeste de la provincia de A Coruña. Forma parte de la comarca de Muros, junto el propio municipio de Muros. Lira, donde se ubica el puerto de Portocubelo, y O Pindo son dos de las parroquias que conforman el ayuntamiento, junto con Carnota, Lariño y Santa Columba de Carnota. Se trata de un municipio costero que limita al sur y al sureste con Muros, al noreste con Mazaricos y al norte con Dumbría.

Sobre una extensión de 70,90 km², en su territorio se asienta una población de 4.031 habitantes (según datos del INE 2019) la mayor parte de ellos asentados en la costa, ya que



la franja litoral de este municipio supone un gran parte del total de su extensión. Esto representa un 28,7 % de la población total de la comarca. Su relieve es muy variado, ya que, por un lado, su litoral se caracteriza por la alternancia entre grandes arenas y tramos de costa rocosa y, por otro lado, en la zona interior el relieve alcanza una cierta altitud, destacando los montes de la parroquia de O Pindo.

Las principales actividades económicas de la población pertenecen al sector primario, principalmente la pesca. No existe desarrollo industrial en la zona y, en cuanto al turismo, todavía es un sector en desarrollo, por lo que por ahora todavía no supone una actividad económica relevante en la zona. Además, cabe destacar el crecimiento, en estos últimos años, del sector de la energía eólica en los montes del interior de la comarca.

1.2. METODOLOGÍA

Para el desarrollo del presente documento de Delimitación de los Espacios y los Usos Portuarios será necesario llevar a cabo un análisis de la evolución histórica y del estado actual de los puertos de Portocubelo y O Pindo. Para ello se realizará un estudio de demografía y economía, accesibilidad y comunicaciones, se analizarán las infraestructuras portuarias existentes, así como la flota de embarcaciones que tienen su base en este puerto y la evolución de las ventas en la lonja de Lira, situada en el puerto de Portocubelo, durante los últimos 10 años.



Figura 1. Lonja de Lira (Portocubelo)

En función de los resultados obtenidos a raíz de dicho estudio, se evaluarán los usos en función de la aptitud de las distintas áreas para servir a las diversas operaciones marítimo-terrestres actuales y previsibles, así como las actividades complementarias, y en función de las demandas y exigencias que se suscitan sobre la zona de servicio del puerto.



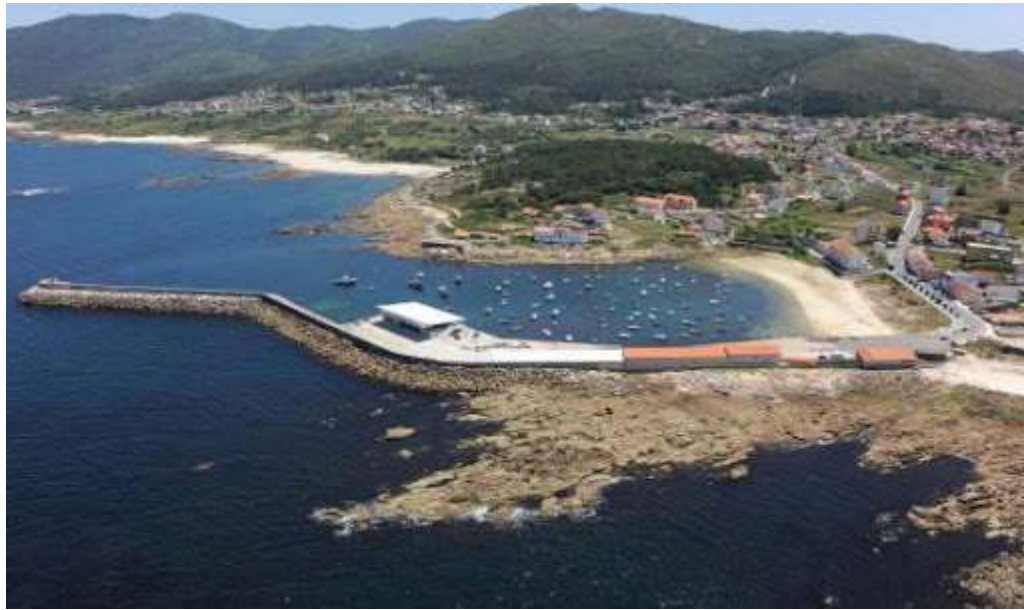


Figura 2. Vista aérea del puerto de Portocubelo

Una vez identificadas las necesidades, se realizará la propuesta de Delimitación de los Espacios y los Usos Portuarios de los puertos de Portocubelo y O Pindo, de forma que se consiga una distribución eficaz que lleve consigo un aprovechamiento óptimo del espacio portuario.

La estructuración del documento se ha realizado del siguiente modo:

1- *Antecedentes y metodología.*

Es el apartado actual y en él se describen brevemente los antecedentes bajo los que se redacta el presente documento y se presenta el esquema metodológico que se ha seguido para su redacción.

2- *Situación actual.*

Se realizará un estudio de la situación actual del puerto, analizando las instalaciones e infraestructuras existentes, las vías de comunicación, los tráficos producidos y la flota allí establecida.

3- *Localización de las zonas de protección.*

Se analizan las diferentes figuras de protección a las que el puerto pudiera afectar, tanto desde un punto de vista medioambiental, como de patrimonio o cultural.

4- *Compatibilidad con otros instrumentos de ordenación municipal*

Se analizan los diferentes instrumentos de planeamiento, tanto del municipio como sectoriales.

5- *Evolución de las actividades portuarias y clasificación de usos necesarios.*

Se realizará una previsión de la forma en que las actividades portuarias van a evolucionar, y se clasificarán los usos portuarios atendiendo a dicha evolución.

6- *Delimitación y asignación de las áreas. Justificación de su utilización.*





En este apartado se explica la distribución y la asignación de superficies de cada uno de los usos que se establecen en el puerto, de acuerdo con la evolución que se espera que experimenten las instalaciones.

7- *Propuesta de delimitación de la zona de servicio.*

Como resultado del análisis previo realizado, tanto de la situación actual existente como de la posible evolución del puerto, se propone una delimitación de la zona de servicio del puerto.

8- *Efectos de la delimitación y sus modificaciones.*

Finalmente, se establece cuál es el alcance, los efectos, las condiciones de vigencia y el procedimiento para la realización de modificaciones en la delimitación propuesta.

Todos estos apartados serán desarrollados a continuación, de forma que unidos a la introducción ya realizada y a los documentos de planos y anexos conforman, en su conjunto, el Documento de Delimitación de los Espacios y los Usos Portuarios de los puertos de Portocubelo y O Pindo.

2. SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO

Los puertos de Portocubelo y O Pindo se encuentran ubicado en el ayuntamiento de Carnota, en el suroeste de la provincia de A Coruña. Las coordenadas geográficas del puerto de Portocubelo son 42°48'20"N y 9°8'15"O, mientras que las del puerto de O Pindo son 42°53'53"N y 9°8'5"O.

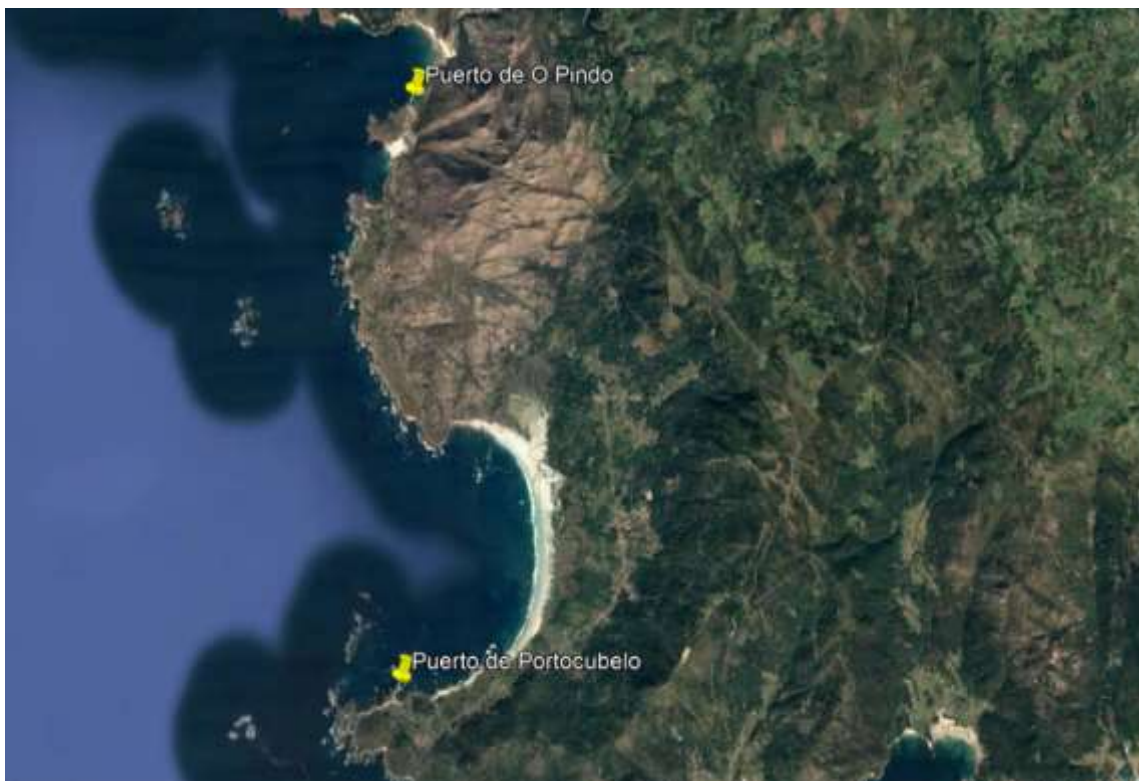


Figura 3. Ubicación geográfica de los puertos de Portocubelo y O Pindo. Fuente: elaboración propia





En las cercanías de los puertos de Portocubelo y O Pindo se encuentra la playa de Carnota, de más de 7 km de longitud, frecuentada en épocas estivales debido a su tranquilidad. En el entorno también se localizan dos de los mayores hórreos del mundo, con cerca de 35 metros de longitud. Además, son de especial interés los espacios naturales del monte Pindo, la desembocadura del río Xallas, las marismas de A Carnota y las islas Lobeiras.

2.1. DEMOGRAFÍA Y ECONOMÍA

El número de habitantes en el ayuntamiento de Carnota, según los últimos datos proporcionados por el INE a la fecha (enero 2020), es de 3.957 habitantes, de los cuales 1.871 son hombres, lo que representa un 47,3 % del total, siendo el 52,7 % restante correspondiente a 2.086 mujeres. Su pirámide de población presenta un modelo regresivo que se corresponde con una población muy envejecida y con crecimiento negativo.

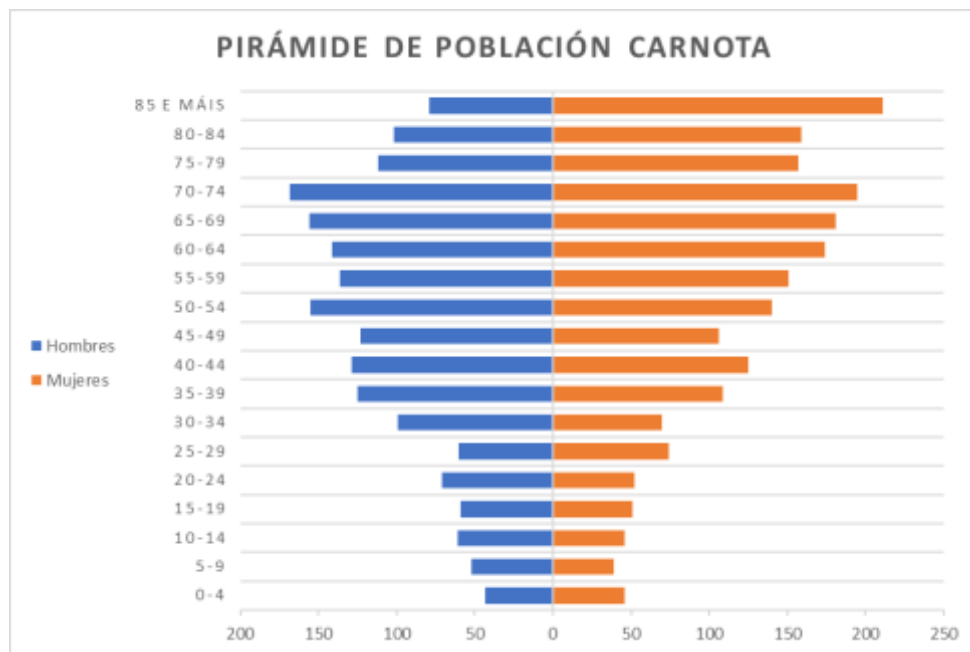


Figura 4. Pirámide de población en Carnota. Datos: 2020. Fuente: Instituto Nacional de Estadística

En el ayuntamiento de Carnota la presencia de personas extranjeras empadronadas es muy pequeña ya que tan solo el 1 % de la población es no española. La composición de esta población extranjera tiene su origen repartido entre la Unión Europea y América en porcentaje similar.

En cuanto a la tendencia de crecimiento de la población, se puede observar cómo el ayuntamiento ha estado inmerso en un proceso continuo de descenso de población en los últimos veinte años, acumulando un 32,5 % menos en 2019 con respecto a 1999.





Figura 5. Evolución histórica de la población de Carnota. Fuente: INE

Año	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Poblac.	5.864	5.645	5.593	5.510	5.421	5.285	5.244	5.112	5.017	4.958	4.938

Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Poblac.	4.904	4.834	4.605	4.504	4.376	4.284	4.170	4.060	4.031	3.957

Figura 6. Evolución histórica de la población de Carnota. Fuente: INE

2.2. ACCESIBILIDAD

El ayuntamiento de Carnota está conectado con Santiago de Compostela mediante la AC-550 y con A Coruña a través de la AC-400 y de la AG-55. Así, el puerto de O Pindo se encuentra a 80 minutos en coche de Coruña y a 75 minutos de Santiago de Compostela, mientras que el puerto de Portocubelo se encuentra a 70 minutos de Santiago de Compostela y a 90 de A Coruña.



Figura 7. Red Autónoma de Estradas de Galicia. Fuente: REAGA





La conexión con el resto de la península mediante transporte ferroviario o aéreo tiene su punto de conexión más cercano en Santiago de Compostela, con el aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro y la estación de tren.

2.3. INSTALACIONES PORTUARIAS EXISTENTES

La zona de servicio del puerto de O Pindo cuenta, en la actualidad, con una superficie total de 70.952 m², con 6.221 m² terrestres y 64.731 m² de lámina de agua.

El puerto cuenta con una única dársena, resguardada de los oleajes predominantes mediante un dique constituido por dos alineaciones, una primera dirección NE de 50 metros y una segunda de 140 metros con dirección N.

La zona terrestre se configura como dos zonas bien diferenciadas y unidas entre ellas por el vial principal del puerto. Por un lado, y paralelamente a la segunda alineación del dique de abrigo, se desarrolla una línea de muelle de atraque de anchura en torno a los 16 metros, aunque ligeramente variable. Además, en la zona del quiebro entre ambas alineaciones se sitúa un edificio de servicios complementarios con departamentos para usuarios, almacenes y otros locales.

Por otro lado, en la zona sureste del puerto y por donde se accede al mismo, se puede encontrar una rampa de varada para servicio de las embarcaciones del puerto y una explanada que en la actualidad alberga un aparcamiento, además de dos escaleras de acceso al arenal contiguo.

En cuando a los accesos, tanto el rodado como el peatonal, se realizan a través de la AC-500, que atraviesa el núcleo urbano de O Pindo. Este acceso también es usado para acceder a las viviendas situadas en uno de los márgenes del vial portuario, aunque fuera de la zona de servicio.

El puerto de Portocubelo, por otro lado, cuenta, en la actualidad, con una superficie total de 96.510 m², con 23.968 m² de superficie terrestre y 72.542 m² de lámina de agua.

Está formado por una única dársena en la que los barcos permanecen fondeados, no existiendo ningún elemento flotante de amarre. Dicha dársena está protegida de los oleajes procedentes tanto del norte como del oeste por un dique de abrigo formado por tres alineaciones, de 230, 130 y 145 metros respectivamente, de las cuales la última y parte de la intermedia son de acceso restringido, por lo que no existe actividad de ningún tipo en ellas, más allá que servir de abrigo al puerto.

Dispone de dos rampas de varada y descarga enfrentadas y de un muelle de 80 metros situado a continuación de una de las rampas, coincidiendo con la segunda alineación del dique. En la explanada anexa a dicho muelle se ubica el edificio de la lonja del puerto, ocupando una superficie en planta cercana a los 470 m².



En la zona suroeste del puerto se encuentra la playa de la Gaviota, de la cual una parte de ella se sitúa dentro de la zona de servicio portuaria, así como tres pequeñas construcciones allí dispuestas.

En cuanto a los accesos, el principal se realiza a través de la calle Aldea Portocubelo, aunque existen pequeñas calles de acceso peatonal entre las casas construidas en las cercanías.

2.4. CONCESIONES Y AUTORIZACIONES

Según el artículo 57 de la ley 6/2017, de puertos de Galicia, la utilización del dominio público portuario para usos que tengan especiales circunstancias de exclusividad, intensidad, peligro o rentabilidad exigirá el otorgamiento de la correspondiente autorización o concesión para su ocupación.

En el puerto de Portocubelo existen, a fecha octubre de 2019, cinco concesiones otorgadas en el dominio público portuario, concretamente, dos a la Cofradía de pescadores de Lira (explotación de la instalación de suministro de combustible y la explotación y gestión de la lonja de Lira) y otras tres a otros titulares, siendo una de ellas una cetárea, otra una caseta de bombeo con dos tubos captadores de agua de mar, para dar servicio a dicha cetárea y una última para la ocupación de la antigua lonja como pañol para embarcaciones tradicionales.

Además, también existen una serie de autorizaciones de uso para los departamentos de usuarios y para el manejo y uso del sublift existente, otorgada a la propia Cofradía de Lira.

Por otro lado, en el puerto de O Pindo no hay, a fecha octubre 2019, ninguna concesión otorgada en la zona de servicio del puerto, sino que únicamente los departamentos son utilizados por varios particulares a través de una autorización temporal.

En los anexos del presente documento se incluye la relación de las concesiones vigentes para la utilización del dominio público.

2.5. SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

La actividad portuaria, para su correcto desarrollo, precisa de una serie de actividades complementarias para el adecuado mantenimiento de las embarcaciones, tales como talleres, grúas e instalaciones adecuadas para las descargas de los barcos, mantenimiento y reparación de la flota, almacén de materiales y recursos, avituallamiento, aparcamiento de los usuarios y otros servicios, etc.

En el puerto de O Pindo existen un edificio de dos plantas dedicado, expresamente, a dotar de servicios complementarios al puerto. En la actualidad, en la planta bajase sitúan 4 departamentos de usuarios, todos ellos en uso bajo autorización y un pequeño almacén utilizado por la Cofradía de pescadores de O Pindo. Por otro lado, la planta superior alberga las instalaciones de una asociación, la cual utiliza dicha infraestructura por medio también de una autorización temporal. Además, también se consideran servicios complementarios del puerto las zonas habilitadas para aparcamientos.





En el puerto de Portocubelo se dispone de una mayor superficie dedicada a este tipo de servicios cuya misión es complementar la propia actividad portuaria como tal. Por un lado, existe una amplia zona dedicada a albergar los departamentos para usuarios, almacenes, la nave de servicios de la Cofradía de Lira, la antigua lonja y otras pequeñas construcciones, todas cuyos usos se consideran actividades complementarias. Por otro lado, en el puerto se dispone de un sublift, el cual, junto con la rampa de varada constituyen el sistema de varada de embarcaciones en el puerto.



Figura 8. Sublift utilizado para el servicio de varada de embarcaciones en el puerto de Portocubelo. Fuente: ACADAR

Además, en el muelle principal se dispone de un surtidor de combustible, así como una grúa para descarga de la mercancía el puerto. Por último, también se consideran un servicio complementario de las actividades puramente portuarias las zonas de aparcamiento existentes en el puerto.

2.6. FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO

En este caso, tanto el puerto de Portocubelo como el de o Pindo, se caracterizan por la convivencia de actividad pesquera con náutico-deportiva.

2.6.1. ACTIVIDAD PESQUERA Y ACUICULTURA

Según los datos del Registro de Buques de la Comunidad Autónoma de Galicia (Pesca de Galicia), la flota pesquera con base en el puerto de Portocubelo está formada por 26 embarcaciones, tal y como se puede ver en la siguiente tabla:

Registro de Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia						
DESCRIPCIÓN		Nº BARCOS	TRB	GT	POTENCIA CV	POTENCIA KW
NACIONAL (Cantábrico/Noroeste)	ARTES MENORES	26	92,14	85,91	933,3	686,91
BUQUES TOTALES		26	92,14	85,91	933,3	686,91

Tabla 1. Registro de buques pesqueros con base en el puerto de Portocubelo (enero 2020). Fuente: Pesca de Galicia

Se ha realizado, además, una clasificación en función de la eslora, de tal forma que se pueda obtener una aproximación del tipo de embarcación mayoritaria con base en el puerto de Portocubelo:





Figura 9. Clasificación de la flota del puerto de Portocubelo en función de sus esloras. Fuente: elaboración propia

En el caso del puerto de O Pindo, la flota pesquera ha ido disminuyendo progresivamente, hasta que, en la actualidad, únicamente permanecen 2 barcos con puertos base en O Pindo, ambos con unos 7 metros de eslora, tal y como se puede observar en la siguiente tabla:

Registro de Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia						
DESCRIPCIÓN		Nº BARCOS	TRB	GT	POTENCIA CV	POTENCIA KW
NACIONAL (Cantábrico/Noroeste)	ARTES MENORES	2	6,65	4,45	66	48,58
BUQUES TOTALES		2	6,65	4,45	66	48,58

Tabla 2. Registro de buques pesqueros con base en el puerto de O Pindo (enero 2020). Fuente: Pesca de Galicia

A continuación, se muestran los datos de ventas (en volumen e importe de venta) de los últimos diez años, en la lonja de Lira, situada en el puerto de Portocubelo:



Figura 10. Evolución de las ventas (en kg) en la lonja de Lira (Portocubelo) durante los últimos 10 años



La tendencia de la lonja de Lira en los últimos años está siendo mayoritariamente positiva, destacando el pasado año 2019 en el que se subastaron casi 160 mil kilos, prácticamente tres veces más que en 2013.



Figura 11. Evolución del importe de ventas (en €) en la lonja de Lira durante los últimos 10 años

En lo que se refiere al importe total de las ventas anuales, se puede observar como la tendencia es similar, manteniéndose una relación lineal entre volúmenes e importes de venta.

En cuanto a las especies vendidas en la lonja de Lira en los últimos 10 años, destacan el pulpo y los erizos de mar, las cuales aglutinan la mayor parte del volumen de especies subastadas.



Figura 12. Principales especies vendidas en la lonja de Lira en los últimos 10 años.

2.6.2. ACTIVIDAD NÁUTICA-DEPORTIVA

La actividad náutico-deportiva está presente en ambos puertos, en mayor o menor medida, sobre todo en la época estival, sin embargo, no existe una infraestructura de atraque específica en ninguna de ellas.





3. LOCALIZACIÓN DE LAS ZONAS DE PROTECCIÓN

En este apartado se llevará a cabo un estudio de zonas de protección, tanto a nivel patrimonial como a nivel de medio ambiente, en el que se identificará la pertenencia o no del puerto a alguna de ellas.

3.1. RED NATURA

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 hábitat), con objeto de salvaguardar los espacios naturales más importantes de Europa. Esta norma comunitaria obligaba a todos los Estados Miembros de la Unión Europea a entregar una Lista Nacional de lugares (pLIC), la cual, en sucesivas fases, se transformaría en Lista de Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) y después en Zonas de Especial Conservación (ZEC). La Red Natura 2000 está compuesta por los lugares de importancia comunitaria (en adelante, LIC), hasta su transformación en zonas especiales de conservación (en adelante, ZEC), por dichas ZEC y por las zonas de especial protección para las aves (en adelante, ZEPA), declaradas según las disposiciones de la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres.

Junto con la aprobación en diciembre de 2004 de la lista de LIC de la región biogeográfica atlántica y en julio de 2006 de la lista de LIC de la región biogeográfica mediterránea, la Comisión Europea aprobó los 59 LIC que fueron propuestos por la Comunidad Autónoma de Galicia. Estas listas han sufrido sucesivas actualizaciones. A este respecto, el régimen actualmente vigente está constituido por la decisión de ejecución de la Comisión 2016/2335, de 9 de diciembre de 2016, por la que se adopta la décima lista actualizada de lugares de importancia comunitaria de la región biogeográfica atlántica y por la 2016/2328, de 9 de diciembre de 2016, por la que se adopta la décima lista actualizada de lugares de importancia comunitaria de la región biogeográfica mediterránea.

En marzo de 2014, mediante el Decreto 37/2014, la Xunta de Galicia procede a la declaración como ZEC los LIC presentes en Galicia y aprueba el Plan Director de la Red Natura 2000 como instrumento de planificación y gestión para los espacios naturales que se incluyen en su ámbito de aplicación.

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

3.1.1. 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 Anexo I, adoptando medidas semejantes respecto a las especies migratorias de llegada regular no contempladas en el Anexo I, teniendo en cuenta sus áreas de reproducción, de muda y de hibernación y las zonas de descanso en sus áreas de migración.

Dicha Directiva fue modificada sustancialmente en varias ocasiones, por lo que, en 2009, se procedió a su codificación, pasando a ser la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de noviembre de 2009 relativa a la conservación de las aves silvestres.

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. La red de Galicia está constituida por 16 ZEPA, de las cuales 14 fueron declaradas mediante comunicaciones a la Administración general del Estado y acuerdos de Gobierno del Consello de la Xunta de Galicia y figuran en el anexo I del Decreto 72/2004, de 2 de abril, mientras que las otras dos fueron declaradas por medio del Decreto 131/2008, de 19 de junio, y del Decreto 411/2009, de 12 de noviembre.

Consultadas todas las fuentes de información, se concluye que las áreas portuarias de Portocubelo y O Pindo no están ubicadas dentro de una zona ZEPA.

3.1.2. ZONAS ESPECIALES DE CONSERVACIÓN (ZEC)

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

Una vez culminada la declaración de LIC (fase de medidas preventivas de protección), cada Estado debería designar las ZEC (fase de aplicación de medidas de gestión y conservación para hábitat y especies). El Decreto 37/2014, de 27 de marzo, declara como ZEC los LIC relacionados en su anexo I, en el que se concretan los hábitats y especies que motivan su declaración.

La propuesta gallega de ZEC, está constituida por 59 espacios, suponiendo un 11,74 % del territorio.

Consultadas todas las fuentes de información, se concluye que el área portuaria de O Pindo no se ubica dentro de una zona especial de conservación (ZEC) aunque existe en los alrededores la denominada *Carnota-Monte Pindo* aunque en ningún caso le afecta.

En el caso del área portuaria de Portocubelo, sí que está parcialmente afectado por una zona especial de conservación (ZEC), denominada "*Monte e Lagoa de Louro*" (ES1110012), concretamente en la lámina de agua situada al oeste del dique de abrigo, ya que el contorno de esta área de especial conservación discurre paralela al trasdós de dicho dique y a escasa distancia, tal y como se puede observar en la siguiente figura:



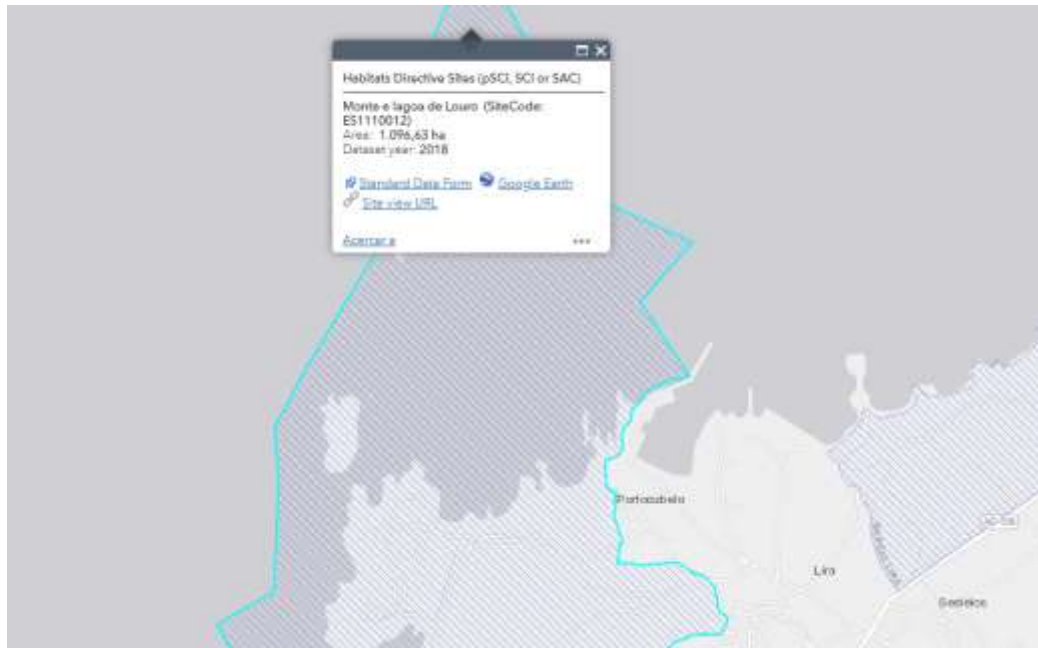


Figura 13. Delimitación de la zona ZEC que afecta al puerto de Portocubelo. Fuente: visor de la Red Natura de la Agencia Europea del Medio Ambiente

3.2. ZONA 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 (Diario Oficial de Galicia número 95, do 19 de mayo) dispone la publicación, en el Diario Oficial de Galicia, la cartografía donde se recogen los límites de los 73 espacios naturales declarados Zonas de Especial Protección de los Valores Naturales por el Decreto 72/2004, de 2 de abril.

Consultadas todas las fuentes de información, se concluye que el área portuaria de o Pindo no se ubica dentro de una Zona de Especial Protección de los Valores Naturales (ZEPVN) aunque existe en los alrededores la denominada *Carnota-Monte Pindo* aunque en ningún caso le afecta.

En el caso del área portuaria de Portocubelo, sí que está parcialmente afectado por una Zona de Especial Protección de los Valores Naturales (ZEPVN), denominada *Monte e Lagoa de Louro*, concretamente en la lámina de agua que queda al oeste del dique de abrigo, ya que el contorno de esta área de especial conservación discurre por le trasdós de dicho dique aproximadamente, tal y como se puede observar en la siguiente figura:





Figura 14. Delimitación de la zona ZEPVN que afecta al puerto de Portocubelo. Fuente: visor de la Xunta de Galicia

3.3. PARQUES NACIONALES

La Ley 30/2014, de 3 de diciembre, de Parques Nacionales tiene por objeto establecer el régimen jurídico básico para asegurar la conservación de los parques nacionales y de la Red que forman, así como los diferentes instrumentos de coordinación y colaboración.

La declaración de un parque nacional tiene por objeto conservar la integridad de sus valores naturales y sus paisajes y, supeditado a ello, el uso y disfrute social a todas las personas con independencia de sus características individuales (edad, discapacidad, nivel cultural, etc.) así como la promoción de la sensibilización ambiental de la sociedad, el fomento de la investigación científica y el desarrollo sostenible de las poblaciones implicadas, en coherencia con el mantenimiento de los valores culturales, del patrimonio inmaterial y de las actividades y usos tradicionales consustanciales al espacio.

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 los puertos de Portocubelo y O Pindo, objeto de la presente DEUP, no se encuentran dentro de los espacios delimitados dentro de la red de Parques Nacionales.





3.4. ZONAS DE PROTECCIÓN DE LOS ESPACIOS NATURALES

La Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad clasifica los espacios naturales protegidos en Parques, Reservas Naturales, Áreas Marinas Protegidas, Monumentos Naturales y Paisajes Protegidos:

- a) *Parques: áreas naturales, 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 su diversidad geológica, incluidas sus formaciones geomorfológicas, poseen unos valores ecológicos, estéticos, educativos y científicos cuya conservación merece una atención preferente.*
- b) *Reservas Naturales: son espacios naturales, cuya creación tiene como finalidad la protección de ecosistemas, comunidades o elementos biológicos que, por su rareza, fragilidad, importancia o singularidad merecen una valoración especial.*
- c) *Áreas Marinas Protegidas: son espacios naturales designados para la protección de ecosistemas, comunidades o elementos biológicos o geológicos del medio marino, incluidas las áreas intermareal y submareal, que, en razón de su rareza, fragilidad, importancia o singularidad, merecen una protección especial. Estos espacios podrán ser objeto de incorporación a la Red de Áreas Marinas Protegidas de España regulada en la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino*
- d) *Monumentos Naturales: espacios constituidos básicamente por formaciones de notoria singularidad, rareza o belleza, que merecen ser objeto de una protección especial.*
- e) *Paisajes Protegidos: son partes del territorio que las Administraciones competentes, a través del planeamiento aplicable, por sus valores naturales, estéticos y culturales, y de acuerdo con el Convenio del paisaje del Consejo de Europa, consideren merecedores de una protección especial*

Tras consultar la citada normativa y la información oficial disponible con relación a dichos espacios, se concluye que los puertos de Portocubelo y O Pindo, ambos objeto de la presente DEUP, no se encuentran dentro de ninguna zona de protección de espacios naturales.

3.5. RESERVA DE LA BIOSFERA

Está regulada también mediante la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

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



De la consulta de la citada normativa y de la información adicional disponible en relación a dichos espacios, se concluye que, ni el puerto de Portocubelo ni en el de O Pindo, ambos objeto de la presente DEUP, existe algún espacio delimitado como reserva de la biosfera.

3.6. ZONAS RAMSAR. HUMEDALES PROTEGIDOS

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

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

El Decreto 127/2008, de 5 de junio, por el que se desarrolla el régimen jurídico de los humedales protegidos y se crea el Inventario de humedales de Galicia (DOG núm.122, de 25 de junio). Dichos espacios son:

- Complejo Intermareal Umia-Grove, A Lanzada, Punta Carreirón y Laguna Bodeira
- Ría de Ortigueira y Ladrido
- Complejo de las playas, duna y laguna de Corrubedo
- Laguna y arenal de Valdoviño
- Ría de Ribadeo

Ninguno de estos se encuentra dentro del área portuaria de Portocubelo ni de la de O Pindo.

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 de espacio privado de interés natural, regulan estas zonas.

De la consulta de dicha normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio en relación a dichos espacios, se concluye que ninguno de los dos puertos objeto de la presente DEUP se encuentra dentro de ninguna zona ENIL ni EPIN.



3.8. ESPACIOS NATURALES (PHGC)

El Plan Hidrológico Galicia-Costa, aprobado por el Real Decreto 11/2016, del 22 de enero, establece una serie de espacios naturales de interés.

Se ha consultado la citada normativa y se puede concluir que ninguno de los dos puertos objeto del presente documento, se encuentran dentro de ningún espacio natural inventariado en el Plan Hidrológico Galicia-Costa.

3.9. ELEMENTOS CATALOGADOS DE PATRIMONIO CULTURAL

La Ley 5/2016, de 4 de mayo, del patrimonio cultural de Galicia (en adelante Ley 5/2016), contempla en su artículo 8, la clasificación de los distintos bienes pertenecientes al Patrimonio Cultural de Galicia.

Tras consultar, por un lado, las Normas Subsidiarias del ayuntamiento de Carnota (aprobadas en 1996) y, por otro lado, el catálogo del Plan Básico Autonómico (aprobado por el Decreto 83/2018, de 26 de julio), en el puerto de Portocubelo no se contempla ningún bien de interés cultural que responda a lo descrito en el apartado 2) y tampoco alberga ningún elemento catalogado según lo descrito en el apartado 3), por lo que no existirá ningún tipo de afección en cuanto a patrimonio.

En el caso del puerto de O Pindo es el propio puerto el que está catalogado como un bien de patrimonio cultural de Galicia según el Plan Básico Autonómico (15020_11563). Además, existen una serie de casas en los alrededores, también catalogadas, y cuyos entornos de protección afectan a la zona de servicio.

Según el Artículo 45 de la Ley 5/2016:

1. Las intervenciones que se realicen en el entorno de protección de los bienes declarados de interés cultural y catalogados habrán de contar con la autorización de la consejería competente en materia de patrimonio cultural cuando tuvieran por objeto:

...

d) La implantación o los cambios de uso que pudieran tener incidencia sobre la apreciación de los bienes en el territorio, incluidas las repoblaciones forestales.

En este caso, se considera que los usos propuestos en el presente documento reflejan las actividades que se han venido desarrollando tradicionalmente en el puerto de O Pindo y que, por tanto, no supone la implantación de un nuevo uso ni un cambio significativo de ninguno de ellos, sino simplemente una regulación de los mismos de acuerdo con la Ley 6/2017, de 12 de diciembre, de puertos de Galicia.

Sin embargo, en la formulación del presente documento, sí se han tenido en cuenta los criterios específicos de intervención en los entornos de protección identificados de acuerdo con el artículo 46 de la Ley 5/2016, concretamente los indicados en los apartados siguientes:





e) Se procurará y se valorará la integración y compatibilidad de los usos y costumbres tradicionales y característicos configuradores del ambiente con los de nueva implantación.

f) Se facilitará la implantación de actividades complementarias compatibles con los valores culturales de los bienes que garanticen la continuidad de su mantenimiento con el establecimiento de nuevos usos.

La localización exacta de estos elementos y de sus zonas de protección se pueden consultar en el anexo de Planos del presente documento, concretamente en el plano N.º 3: Zonas de protección.

4. ANÁLISIS DE COMPATIBILIDAD CON OTROS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN MUNICIPAL

4.1. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL

El planeamiento vigente en el ayuntamiento de Carnota son las Normas Subsidiarias, aprobadas en 1996.

Desde un punto de vista legal y normativo, el artículo 38 de la Ley 6/2017, de 12 de diciembre, de puertos de Galicia, establece lo siguiente:

“1. Los planes generales de ordenación municipal y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria.

2. Dado el carácter supramunicipal del sistema portuario, la superficie del sistema general portuario no computará a efectos de determinación de las dotaciones, cesiones de aprovechamiento, reservas y equipamientos.

3. Se considera que el puerto o instalación marítima puede constituir una unidad que justifica la redacción de un plan especial.”

Una vez analizada la información gráfica de las Normas Subsidiarias del ayuntamiento de Carnota, se observa que las zonas de servicio de ambos puertos están catalogadas como sistema portuario y, por tanto, dicha calificación está alineada con lo dispuesto en el artículo 38 de la Ley de Puertos de Galicia, quedando su ordenación a merced de la tramitación de un Plan Especial o instrumento equivalente.



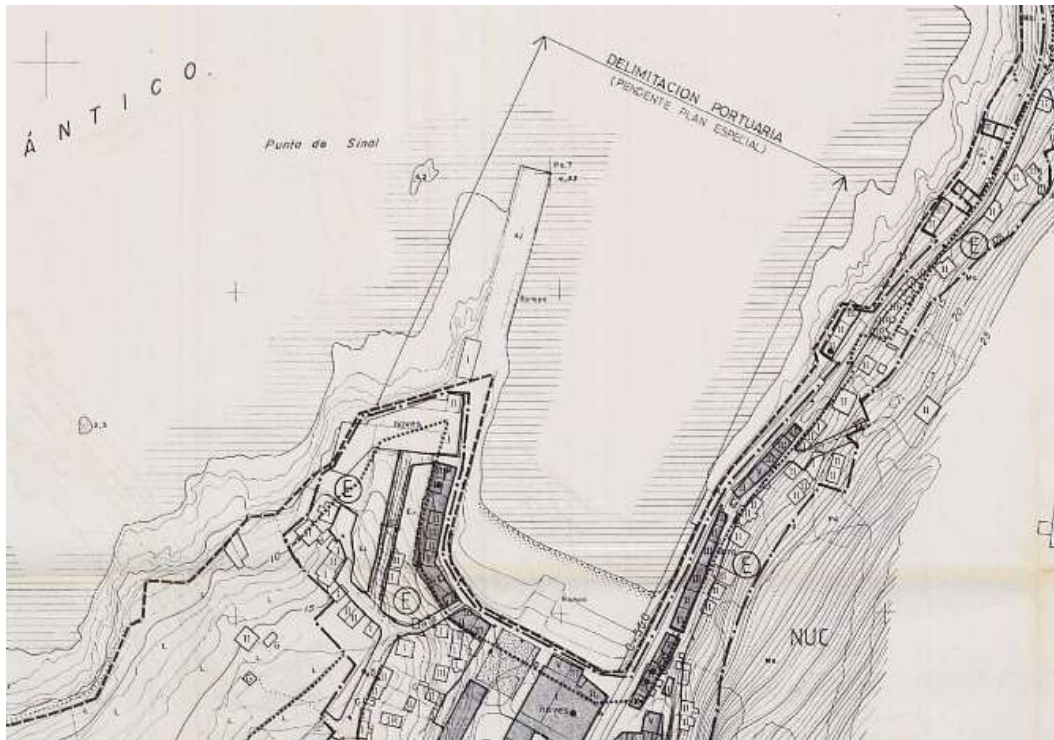


Figura 15. Imagen del planeamiento vigente del ayuntamiento de Carnota en el puerto de O Pindo



Figura 16. Imagen del planeamiento vigente del ayuntamiento de Carnota en el puerto de Portocubelo





4.2. PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL

El Plan de Ordenación Litoral (en adelante POL) fue aprobado definitivamente mediante el Decreto 20/2011, de 10 de febrero y su ámbito de aplicación incluye los puertos de Portocubelo y o Pindo.

El POL divide la totalidad de la superficie del ámbito de aplicación en distintas áreas, según se indica en la sección 1 (Áreas) del capítulo II (Definiciones), y lo cual se recoge a continuación:

Subsección 1.- Áreas continuas

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

Artículo 9. Protección ambiental

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

Artículo 10. Protección intermareal

Son las áreas, recogidas en la cartografía, en las que el escenario costero se prolonga por rías y estuarios, generando formas asociadas a las dinámicas fluviomarinas, compartiendo sus mismas características y valores de conservación.

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

Artículo 11. Protección costera

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

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

Artículo 12. Mejora ambiental y paisajística

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





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

Artículo 13. Ordenación

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

Subsección 2.- 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 Portocubelo están incluidos en su mayor parte en zona de ordenación, quedando una pequeña franja en la zona más occidental del dique de abrigo, catalogada como zona de protección costera, según se refleja en el plano AY02 del POL.

Además, la zona de lámina de agua situada al oeste del dique de abrigo pertenece a la red de Espacios Naturales de Galicia, para los cuales, el POL recoge los siguientes principios a seguir en materia de protección:

- a) *Preservar sus valores y mejorar las funcionalidades de sus ecosistemas.*
- b) *Mantener sus características naturales evitando su alteración.*
- c) *Procurar su conectividad ecológica a través de los corredores, mejorando de este modo su funcionalidad.*
- d) *Mantener el equilibrio frágil de las condiciones que configuran el medio natural en el que se desarrollan los ecosistemas propios, evitando el efecto “borde”, es decir, la presión y ocupación de su entorno más próximo.*
- e) *Dar a conocer los valores que originaron su reconocimiento como Espacio Natural.*



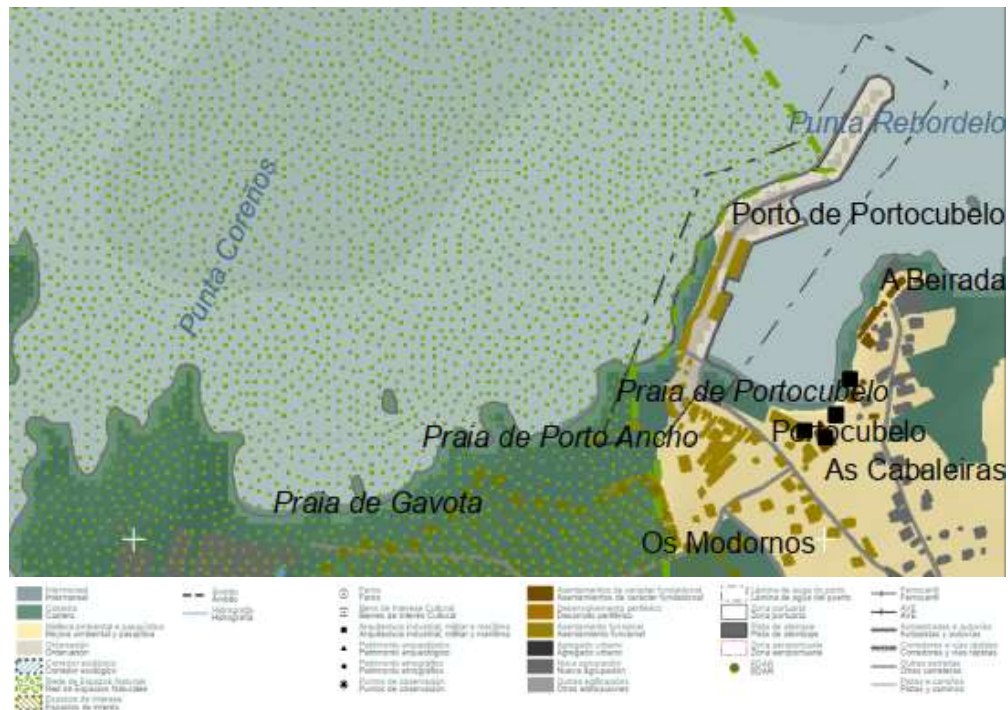


Figura 17. Plano Modelo Territorial de Portocubelo (Carnota). Fuente: POL Galicia

Po otro lado, los terrenos incluidos en la delimitación de los espacios y usos portuarios en el puerto de O Pindo están incluidos en zona de ordenación, según se refleja en el plano AY02 del POL. Además, la totalidad de la superficie terrestre del puerto está catalogada como espacio de interés, para los cuales el POL recoge los siguientes principios a seguir en materia de protección:

- a) *Aprovechar las ventajas derivadas de su posición singular, como trazo predominante del litoral y señal de identidad de este, en caso de tenerla.*
- b) *Mantenerlos como elementos integrantes de un paisaje de calidad ambiental, funcional y visual.*
- c) *Potenciar su imagen, tanto desde el mar y las rías, como desde los miradores y puntos de observación definidos en las distintas unidades de paisaje.*
- d) *Prestar especial atención a la tutela de sus procesos y sistemas, sus características y relaciones ecológicas y espaciales, así como su evolución y dinámica actual.*
- e) *Evitar la transformación de los hábitats que les pertenecen.*
- f) *Realizar operaciones de mejora ambiental y paisajística de los conjuntos o elementos que desfiguren sus trazos y valores identificativos.*
- g) *Prestar especial atención a la conservación de sus componentes característicos, sin que se puedan autorizar construcciones, instalaciones y edificaciones que los alteren.*



- h) Mantener la identidad mejorando, si es el caso, la calidad ambiental y paisajística de las áreas consolidadas por la edificación conforme a las determinaciones de esta normativa.

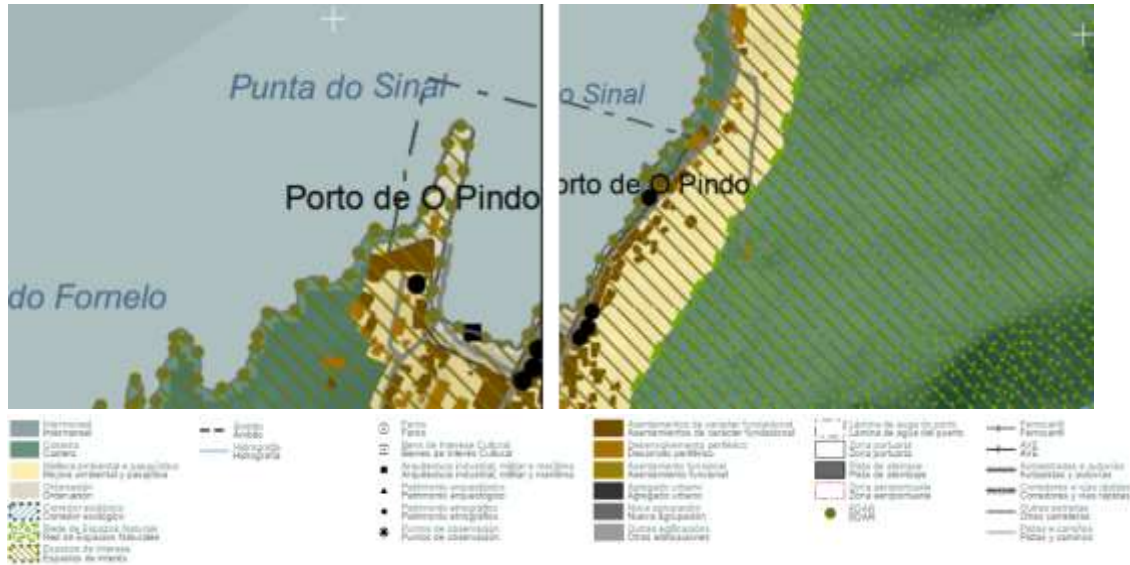


Figura 18. Plano Modelo Territorial de O Pindo (Carnota). Fuente: POL Galicia

En la Normativa del Plan de Ordenación do Litoral, título IV, Normas Generales, Capítulo I, Usos, Sección 1, Regulación de usos con carácter general, Artículo 46, Usos y Actividades, se regulan los usos y actividades admisibles en los suelos no sometidos a procesos de urbanización. En el apartado 3.d de dicho artículo se indica que los usos y actividades admisibles en el dominio público portuario serán los previstos en su legislación reguladora. Teniendo en cuenta que los usos previstos en la presente DEUP, tanto para el puerto de Portocubelo como para el de O Pindo, se encuentran dentro de los previstos en su legislación reguladora, se justifica la coherencia de la misma con las previsiones del POL.

4.3. DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Las Directrices de Ordenación del Territorio (en adelante DOT) se aprueban definitivamente según el 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 foresta, etc., 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 las 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 LAS NECESIDADES

Actualmente, en los puertos de Portocubelo y O Pindo, se desarrollan una serie de actividades diferentes que precisan de una asignación de espacios adecuados, bien 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 que sean necesarias dentro de cada una de las actividades.

5.1.1. ACTIVIDAD PESQUERA

Esta actividad se desarrolla tanto en el puerto de Portocubelo como en el de O Pindo, y del análisis realizado en el apartado correspondiente con la flota pesquera en cada uno, así como de las ventas en ambas lonjas, se concluye que no es previsible un aumento significativo de la demanda y, en ese caso, la superficie disponible para desarrollar esa actividad en cada uno de los puertos es adecuada.

5.1.2. ACTIVIDAD NÁUTICO-DEPORTIVA Y RECREATIVA

La actividad náutico-deportiva está presente en ambos puertos, en mayor o menor medida, sobre todo en la época estival, sin embargo, no existe una infraestructura de





ataque específica en ninguna de ellas, tal y como ya se recogió en el análisis previo de los usuarios de ambos puertos.

5.1.3. ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS

Las actividades tanto pesqueras como asociadas a la náutica-deportiva precisan de espacios e instalaciones en la zona portuaria para desarrollarse, tanto en lo que respecta a la infraestructura básica, como en los relativo a actividades complementarias, tales de como talleres de reparación, departamentos, almacenes, zonas de avituallamiento, áreas de estacionamiento, etc., así como todos aquellos usos que supongan un fortalecimiento de la actividad portuaria o de los propios puertos.

Las zonas de las que se dispone actualmente, en cada uno de los dos puertos objeto del presente documento, para la realización de dichas actividades, descritas anteriormente en el apartado de actividades complementarias, son suficientes para su correcto funcionamiento.

5.2. NECESIDADES FUTURAS Y ACTUACIONES PREVISTAS

Tal y como se concluye de los apartados anteriores, tanto en el puerto de Portocubelo como en el de O Pindo, se desarrollan una serie de actividades diferenciadas, las cuales necesitan de la asignación de unos espacios adecuados, dimensionados y dispuestos de tal forma que dichas actividades puedan realizarse de manera eficaz 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, en el caso de que las instalaciones y espacios existentes no sean adecuados, acometer su acondicionamiento o ampliación.

En el apartado siguiente se va a proceder a describir la delimitación de las áreas de cada uno de los puertos, precisas para cada actividad, justificando sus límites y los usos asignados.

5.3. CLASIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS

En primer lugar, es preciso establecer una adecuada clasificación de usos en la zona de servicio antes de proceder a su asignación concreta a cada una de las áreas del puerto. Se parte para ello de una selección de usos básicos a establecer en la zona terrestre, elaborada teniendo en cuenta las determinaciones especificadas en el artículo 55 de la Ley 6/2017, de 12 de diciembre, de puertos de Galicia.

5.3.1. USO PESQUERO

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.





5.3.2. USO MIXTO PESQUERO – NÁUTICO-DEPORTIVO

Es el que se asigna al espacio utilizado tanto por las embarcaciones náutico-deportivas y recreativas como por las embarcaciones pesqueras y, a su vez, para embarque y desembarque de personas, incluyendo los servicios de apoyo correspondientes a estas actividades.

5.3.3. USOS COMPLEMENTARIOS O AUXILIARES

De acuerdo con el artículo 55 de la Ley de puertos de Galicia, en la zona de servicio portuaria se permitirán los usos complementarios o auxiliares de los usos portuarios de infraestructura básica, comerciales, pesqueros y náutico-deportivos, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales que justifiquen la localización en el puerto por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a las personas usuarias 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.

5.3.4. USO DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS DEL PUERTO

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

5.3.5. USO NO ESTRICTAMENTE PORTUARIO

En los terrenos de la zona de servicio portuaria que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de costas, se podrán admitir otros usos no estrictamente portuarios, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales e industriales no portuarias, siempre que resulten compatibles con los usos antes definidos, que no se perjudique globalmente el desarrollo futuro del puerto y de las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico en vigor, así como a lo previsto en la normativa de costas en materia de protección del dominio público marítimo-terrestre adscrito.

6. DELIMITACIÓN Y ASIGNACIÓN DE ÁREAS. JUSTIFICACIÓN DE SU UTILIZACIÓN

En el presente apartado, se va a delimitar, de manera precisa, las diferentes áreas en las que se dividirán las zonas de servicio de los puertos incluidos en el presente documento, en función de cada actividad que se desarrolle, justificando sus límites y los usos asignados de entre los descritos en el apartado de clasificación de los usos previstos.





6.1. PUERTO DE PORTOCUBELO

6.1.1. ÁREA DE USO PESQUERO

a. DELIMITACIÓN DEL ÁREA

Comprende toda el área donde se ubica la lonja de Lira, desde el extremo norte de los departamentos de usuarios hasta el tramo del dique de abrigo que deja de ser transitable, incluyendo el muelle anexo en el cual se efectúan las descargas. En total, presenta una superficie de 4.355 m².

b. JUSTIFICACIÓN DEL USO ASIGNADO

Se asigna a la actividad pesquera las superficies descritas en el apartado anterior, ya que, en la actualidad, en dichas zonas es donde se desarrolla esta actividad. Se pretende, con ello, consolidar esas áreas para ese uso concreto y conseguir, así, reducir las interferencias con otros usos y actividades que no son propios de ese entorno. Asimismo, se consigue la ordenación y optimización del espacio portuario.

6.1.2. ÁREA DE USO MIXTO PESQUERO – NÁUTICO-DEPORTIVO

a. DELIMITACIÓN DEL ÁREA

Se asignan este uso a las dos rampas de varada y descarga localizadas en la primera alineación de la obra de abrigo del puerto de Portocubelo, las cuales se disponen enfrentadas entre ellas. La superficie total ocupada por este uso es de 2.010 m².

b. JUSTIFICACIÓN DEL USO ASIGNADO

En la actualidad, estas rampas son utilizadas por embaraciones tanto pesqueras como de náutica-deportiva, por lo que un uso mixto en el que mejor se adapta a la convivencia entre las diversas actividades presentes en el puerto.

6.1.3. ÁREA DE USO COMPLEMENTARIO

a. DELIMITACIÓN DEL ÁREA

Se asigna este uso a la zona de servicio del puerto compuesta por el tramo de explanada desde el acceso al puerto hasta el inicio de la zona de uso pesquero donde se ubica la lonja. En esta explanada se localizan el resto de las edificaciones presentes en el puerto, como son los departamentos de usuarios, almacenes, la nave de servicios de la Cofradía de Lira, la antigua lonja y otras pequeñas construcciones existentes.

La superficie total ocupada por este uso es de 6.359 m².

b. JUSTIFICACIÓN DEL USO ASIGNADO

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





6.1.4. ÁREA DE USO DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

a. DELIMITACIÓN DEL ÁREA

Se asigna este uso a la última alineación del dique de abrigo, la cual está vallada y señalizada como no transitable. Además, se ha incluido dentro de este uso el espaldón del dique en toda su longitud. La superficie total ocupada por este uso es de 2.660 m².

b. JUSTIFICACIÓN DEL USO ASIGNADO

Los diques que conforman las infraestructuras de abrigo y protección del puerto constituyen elementos imprescindibles para el correcto desarrollo de las actividades portuarias en los diferentes muelles y pantalanés sin que éstos se vean afectados por los oleajes y corrientes.

6.1.5. TABLA RESUMEN DE ASIGNACIÓN DE USOS

A continuación, se presenta una tabla resumen de la asignación de áreas prevista por el presente documento para el puerto de Portocubelo, indicando las superficies atribuidas a los diferentes usos:

Uso	Superficie
Pesquero	4.355 m ²
Mixto pesquero – náutico-deportivo	2.010 m ²
Complementario	6.359 m ²
Infraestructuras básicas	2.660 m ²
TOTAL	15.384 m²

Tabla 3. Resumen de las superficies destinadas a los distintos usos en el puerto de Portocubelo. Fuente: elaboración propia

6.2. PUERTO DE O PINDO

6.2.1. ÁREA DE USO MIXTO PESQUERO – NÁUTICO-DEPORTIVO

a. DELIMITACIÓN DEL ÁREA

Se asignan dos áreas diferenciadas para el uso mixto pesquero – náutico-deportivo. La zona principal, de mayor extensión, la conforma el muelle principal del puerto, coincidente con la alineación del dique de abrigo. En concreto, el tramo que discurre desde el extremo norte del edificio de servicios, a partir del cual el muelle cuenta con un calado suficiente para permitir el acceso de embarcaciones, hasta el morro del dique. Se incluye con este uso toda la sección transversal, es decir, desde el cantil del muelle hasta el inicio del espaldón, de manera que el uso sea homogéneo en toda la anchura. Por otro lado, también se ha asignado este uso a la rampa de varada ubicada en la zona sur de la instalación portuaria, próxima al acceso principal al puerto.

La superficie total ocupada por este uso es de 2.834 m².

b. JUSTIFICACIÓN DEL USO ASIGNADO

En la actualidad, tanto el muelle del puerto y su superficie anexa, como la rampa de varada, son utilizados por embarcaciones dedicadas a diferentes actividades, por lo que





el uso mixto es el que mejor se adapta a la convivencia que se produce entre las diversas actividades que se desarrollan en el puerto de O Pindo.

6.2.2. ÁREA DE USO COMPLEMENTARIO

a. DELIMITACIÓN DEL ÁREA

Se asigna este uso, únicamente, a la parcela que alberga el edificio de servicios del puerto de O Pindo. La superficie total es de 359 m².

b. JUSTIFICACIÓN DEL USO ASIGNADO

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

6.2.3. ÁREA DE USO DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

a. DELIMITACIÓN DEL ÁREA

Se asigna este uso a toda la sección del vial principal del puerto, desde el propio acceso a través de la AC-550, hasta el inicio del muelle al que se le asignó un uso diferente de este, incluyendo, además, el tramo que se desvía hacia el suroeste justo antes del edificio de servicios y que permite acceder a la parte trasera de las obras de abrigo del puerto.

A su vez, también se ha asignado el uso de infraestructuras básicas al espaldón del dique de abrigo, el cual no es transitable.

El área total de este uso asciende a 2.188 m².

b. JUSTIFICACIÓN DEL USO ASIGNADO

Los diques que conforman las infraestructuras de abrigo y protección del puerto constituyen elementos imprescindibles para el correcto desarrollo de las actividades portuarias en los diferentes muelles y pantalanes sin que éstos se vean afectados por los oleajes y corrientes.

Por otro lado, en relación a la infraestructura viaria, ésta es la que cose, articula y posibilita los distintos usos portuarios. El área de infraestructuras básicas permite articular y conectar las distintas áreas portuarias entre sí, y con el resto de su área de influencia. Se considera fundamental para el correcto desarrollo de las actividades portuarias el mantenimiento, conservación y mejora de estas infraestructuras, ya que facilitan la agilidad y comodidad de todas las operaciones que se desarrollan en el puerto.

6.2.4. ÁREA DE USO NO ESTRICTAMENTE PORTUARIO

a. DELIMITACIÓN DEL ÁREA

Se asigna este uso al relleno existente en la zona de acceso al puerto, al lado de la rampa de varada y a través del cual se puede acceder al pequeño arenal que allí se emplaza. En la actualidad alberga un pequeño aparcamiento. La superficie es de 749 m².





b. JUSTIFICACIÓN DEL USO ASIGNADO

Esta superficie supone un espacio de oportunidad para resolver la transición entre el puerto y el núcleo urbano como una zona de convivencia lúdica y recreativa a disposición tanto de los ciudadanos como de los propios usuarios del puerto. En la actualidad se utiliza como aparcamiento, pero especialmente dedicado a los propios habitantes o visitantes del pueblo de O Pindo, ya que está alejado de la zona en la que se desarrolla la actividad puramente portuaria.

6.2.5. TABLA RESUMEN DE ASIGNACIÓN DE USOS

A continuación, se presenta una tabla resumen de la asignación de áreas prevista por el presente documento para el puerto de O Pindo, indicando las superficies atribuidas a los diferentes usos:

Uso	Superficie
Mixto pesquero – náutico-deportivo	2.834 m ²
Complementario	359 m ²
Infraestructuras básicas	2.188 m ²
No estrictamente portuario	749 m ²
TOTAL	6.130 m²

Tabla 4. Resumen de las superficies destinadas a los distintos usos en el puerto de O Pindo. Fuente: elaboración propia

6.3. REGULACIÓN DE LOS USOS EN LA ZONA DE AGUAS

Las superficies de agua incluidas en las zonas de servicio, tanto del puerto de Portocubelo como del puerto de O Pindo, comprenderán las áreas de agua donde se realicen operaciones de carga, descarga y trasbordo de mercancías (incluidas las derivadas de la actividad pesquera), embarque y desembarque de pasajeros, construcción y reparación de buques, atraque y reviro, los canales de acceso y las zonas de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima, practicaje y avituallamiento de los buques. También comprenderá los espacios de reserva necesarios para la ampliación del puerto en caso de ser considerados.

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

- Refugio de embarcaciones, atraque, amarre y fondeo, así como los correspondientes a maniobras.
- Usos vinculados a las actividades pesqueras, lúdicas y de transporte de pasajeros.

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





6.4. CONDICIONES ESPECIALES DE USO

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

En este sentido, si bien se delimitan áreas funcionales a las que se les asigna un uso concreto, sin perjuicio de las condiciones generales de la exploración portuaria de las instalaciones portuarias, se establecen las siguientes condiciones especiales, de aplicación en ambos puertos objeto del presente documento:

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

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

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

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

3. En las alineaciones de muelle catalogado con un uso mixto pesquero - náutico-deportivo, en el caso del puerto de O Pindo, o como pesquero en el caso del puerto de Portocubelo, se permitirá el atraque de embarcaciones destinadas al tráfico de pasajeros, así como el embarque y desembarque de tripulación y usuarios, que se pueda producir de manera puntual, principalmente en época estival.

7. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

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

En cumplimiento con el Real Decreto 3214/1982 se transfirieron los puertos de Portocubelo y O Pindo a la Comunidad Autónoma de Galicia, mediante acta formalizada el 19 de septiembre de 1984. El Real Decreto 1662/1984, de 1 de agosto, recoge la valoración definitiva y ampliación de los medios adscritos a los servicios traspasados a la Comunidad Autónoma de Galicia en materia de puertos.





Los terrenos correspondientes a los puertos de Portocubelo y O Pindo, se recogen en dicha acta de entrega, dentro del Grupo de Puertos de A Coruña, donde se incorpora un plano que delimita esas superficies.

En relación al puerto de O Pindo, se conserva como límite de la zona de servicio del puerto, lo reflejado en la adscripción de 1982, que en los extremos este y sur coincide con el deslinde aprobado por Orden Ministerial del 12 de abril del 2002.

En el puerto de Portocubelo, la zona adscrita según el acta de adscripción de 1982 se amplió para tener en cuenta la ampliación del dique de abrigo llevada a cabo con posterioridad. Esta nueva acta se formalizó el 28 de junio de 2001 y los planos correspondientes se pueden consultar en los anejos del presente documento. Además, en la zona suroeste del puerto, la delimitación coincide con el deslinde del dominio público marítimo-terrestre vigente, que es el aprobado por Orden Ministerial del 20 de marzo de 2002.

No obstante, es preciso formalizar mediante el presente documento la modificación de parte de la delimitación de la zona de servicio portuario actual del puerto de Portocubelo:

- Necesidad de excluir de la zona de servicio la zona de playa situada en la parte suroeste del puerto, la cual no tiene ningún tipo de interés portuario, ya que en ella no se desarrolla ningún tipo de actividad relacionada con la operativa portuaria, ni posee las características adecuadas para poder desarrollarse en el futuro, además de haber analizado la no necesidad de esa superficie para uso complementario a la actividad actual. En total, esta parcela supone 11.589 m² a revertir.

En los anexos se adjunta copia de los planos de deslinde oficial del DPMT y copia de las actas de transferencia y regularización de ambos puertos.

7.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

La zona de servicio terrestre del puerto de O Pindo propuesta se corresponde con la actual, es decir, de 6.138 m², mientras que la zona de servicio terrestre del puerto de Portocubelo, teniendo en cuenta la parcela propuesta para reversión arriba indicada, es de 15.383 m².

Ambas pueden verse en los planos de *Delimitación de la zona de servicio*, incluidos en el anexo de planos del presente documento, así como la propuesta de desafectación en la zona de servicio del puerto de Portocubelo, también incluida en dicho anexo.

7.2. ZONA DE SERVICIO DE AGUAS DEL PUERTO

En el puerto de Portocubelo, como ya se indicó anteriormente, se propone una desafectación de 11.589 m², de los cuales una parte se corresponde con lámina de agua. Teniendo en cuenta ese aspecto, la zona de servicio de aguas del puerto propuesta suma un total de 69.482 m² y se puede consultar en el plano de *Delimitación de la zona de servicio*, incluido en el anexo de planos del presente documento.

Por otro lado, en el puerto de O Pindo, se mantiene la actual delimitación de la zona de servicio en cuanto a lámina de agua, con una superficie total de 64.818 m², la cual se puede





ver en el plano de *Delimitación de la zona de servicio*, incluido en el anexo de planos del presente documento.

Ambos espacios de aguas, tanto del puerto de Portocubelo como del puerto de O Pindo, tendrán consideración de Zona I a los efectos de la Ley de puertos de Galicia.

7.3. PROPUESTAS DE INCORPORACIÓN Y REVERSIÓN

En el puerto de o Pindo no se propone ninguna modificación del dominio público portuario correspondiente con la zona de servicio actual.

Sin embargo, en el puerto de Portocubelo, tal y como ya se recogió en los puntos anteriores, se propone lo siguiente:

- Necesidad de excluir de la zona de servicio la parcela de 11.589 m² correspondiente con una zona de playa situada en la parte suroeste del puerto, la cual no tiene ningún tipo de interés portuario, ya que en ella no se desarrolla ningún tipo de actividad relacionada con la operativa portuaria, ni posee las características adecuadas para poder desarrollarse en el futuro, además de haber analizado la no necesidad de esa superficie para uso complementario a la actividad actual.

Por tanto, como resultado de la declaración de innecesaridad de dicha parcela, se propone el inicio de los trámites de reversión de los terrenos correspondientes al vial de acceso al dominio público marítimo terrestre titularidad del Estado, conforme a, por un lado, el artículo 50 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, modificada por la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley de Costas y, por otro lado, al artículo 107 del Reglamento General para su desarrollo y ejecución, por considerar que no tiene en la actualidad ningún tipo de uso relacionada con la operativa portuaria, ni posee las condiciones adecuadas para poder tenerlo en un futuro.

8. EFECTOS DEL DOCUMENTO DE DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS Y SUS MODIFICACIONES

8.1. ALCANCE Y EFECTOS

1. Los dos contenidos básicos del presente documento de Delimitación de los Espacios y los Usos Portuarios son la delimitación de la zona de servicio y la previsión de usos para sus distintas áreas.

En lo que se refiere a los usos previstos, se puede considerar que la asignación de estos tiene un carácter puramente instrumental, cuyo objetivo es 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 los Usos Portuarios, salvo que





aquellas afectaran sustancialmente a la justificación de la delimitación contenida, conforme a lo establecido en la ley sectorial.

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. Las concesiones y autorizaciones en el dominio público portuario que resulten incompatibles con las determinaciones de la delimitación de los espacios y usos portuarios vigente deberán adaptarse a la misma. A tal efecto, deberá procederse a la revisión de sus condiciones en aquellos extremos que fuera preciso o, en su caso, al rescate de la concesión según lo establecido en la ley sectorial.

En tanto no se proceda a la revisión de las condiciones de los títulos demaniales afectados o, en su caso, a su rescate, estos seguirán sujetos a las condiciones de otorgamiento sin que pueda concederse prórroga del plazo de duración, ni autorizar modificaciones o transmisiones de su titularidad hasta que se diera cumplimiento a lo estipulado en el apartado anterior.

4. La aprobación de la presente DEUP llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos de expropiación de los bienes y derechos y de rescate o revisión de las concesiones que requiera la actuación portuaria en el ámbito de la delimitación, así como la afectación al uso portuario de los bienes patrimoniales y demaniales públicos incluidos en la zona de servicio que sean de interés para el puerto de acuerdo con lo previsto en la legislación aplicable.

Asimismo, la aprobación de la delimitación habilitará para la revocación sin indemnización de las autorizaciones que resultasen incompatibles con la misma, o bien para acordar su adaptación a ella.

8.2. VIGENCIA Y MODIFICACIONES

1. Las determinaciones de la presente DEUP tendrán vigencia hasta que sea modificada o anulada.
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.
3. Se consideran modificaciones no sustanciales de la DEUP aquellas producidas dentro de la zona de servicio del puerto, motivada por razones de explotación





portuaria, que no supongan una alteración significativa de las superficies asignadas a cada uso o de la delimitación interna de las zonas funcionales del puerto.

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.

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 no específicamente portuarios, en cuyo caso tendrá el carácter de alteración significativa.

4. Las modificaciones de la DEUP que sean sustanciales se someterán al mismo procedimiento de aprobación que se determina en el artículo 52 de la Ley de puertos de Galicia. Si la modificación no tiene carácter sustancial será aprobada por la Consellería competente en materia de puertos, a propuesta de Portos de Galicia, previa apertura de un trámite de información pública por un plazo de quince días y de informe de la Administración urbanística, así como de la Administración general del Estado, si afectase a sus competencias.

8.3. DISPOSICIÓN TRANSITORIA

1ª. Conforme a lo establecido en la Disposición transitoria sexta de la Ley 6/2017, de 12 de diciembre, de puertos de Galicia, en tanto no se proceda a la aprobación de los planes especiales de ordenación portuaria, en el las obras promovidas por particulares que estén sujetas a control preventivo municipal, así como las obras de las administraciones públicas portuarias, se ajustarán, en lo que respecta a parámetros urbanísticos, a las siguientes normas de aplicación directa, las cuales tendrán carácter subsidiario del plan especial de ordenación urbanística del puerto, al no existir ninguna disposición transitoria en el planeamiento municipal que lo regule, no vinculando ni limitando la definición de la estructura general y usos pormenorizados en el ámbito portuario que corresponden al plan especial:

1. Usos permitidos: los indicados en la Ley 6/2017, de 12 de diciembre, de puertos de Galicia.
2. Normas de edificación:
 - a. Alturas: la altura máxima de coronación de las edificaciones será de 12 metros, exceptuándose de esta delimitación aquellas instalaciones singulares destinadas al servicio del puerto, tales como silos, grúas, depósitos, frío, torres de alumbrado y balizamiento.





- b. Superficie edificable: máximo de 1,5 metros cuadrados de superficie construida por cada metro cuadrado sobre la superficie en planta de la edificación resultante.
 - c. Normas estéticas: las edificaciones deberán integrarse estéticamente en el conjunto del puerto, sin provocar rupturas con el entorno por diseño, color o remates, debiéndose cumplir la normativa de patrimonio dictada por la dirección general de la Administración autonómica competente en materia de patrimonio en la zona donde sea de aplicación.
- 2ª. Los terrenos sujetos a reversión en el presente DEUP se incluyen de forma transitoria en la zona correspondiente al uso no estrictamente portuario, siendo de aplicación hasta la formalización de dicho procedimiento, el régimen previsto para dicho uso en el presente documento.

Santiago de Compostela, diciembre de 2020

Las Ingenieras de Caminos, Canales y Puertos
Autoras del Documento

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Jefe del Departamento de Planificación
Portuaria

Fdo. Sara Calvo Fernández y Ana Mansilla Piñón

Fdo. Andrés Cervantes Refojos

La Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos
Jefa de Área de Explotación y Planificación Portuaria

Fdo. Ana Isabel Calzadilla Bouzón





ANEXOS





ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO N.º 1: REPORTAJE FOTOGRÁFICO

ANEXO N.º 2: DESLINDE DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE

ANEXO N.º 3: ACTAS DE TRASFERENCIA Y ADSCRIPCIÓN

ANEXO N.º 4: CONCESIONES





ANEXO N.º 1: REPORTAJE FOTOGRÁFICO





PUERTO DE PORTOCUBELO



Imagen 1. Puerto de Portocubelo desde el aire en 1981. Fuente: Portos de Galicia



Imagen 2. Puerto de Portocubelo desde el aire en 1991. Fuente: Portos de Galicia





Imagen 3. Puerto de Portocubelo desde el aire en 2002. Fuente: Portos de Galicia



Imagen 4. Puerto de Portocubelo desde el aire en 2004. Fuente: Portos de Galicia





Imagen 5. Puerto de Portocubelo desde el aire en 2017. Fuente: Google earth



Imagen 6. Estado general del puerto de Portocubelo. Fuente: ACADAR





Imagen 7. Antigua lonja del puerto de Portocubelo. Fuente: ACADAR



Imagen 8. Edificaciones antiguas ubicadas entre la lonja vieja y los departamentos. Fuente: ACADAR





Imagen 9. Detalles de las edificaciones antiguas situadas en el puerto de Portocubelo. Fuente: ACADAR



Imagen 10. Detalle de una de las puertas a entrada a las viejas edificaciones ubicadas en el interior del puerto.
Fuente: ACADAR





Imagen 11. Rampa sur de varada del puerto de Portocubelo. Fuente: ACADAR



Imagen 12. Zona superior de la rampa sur de varada y sublift perteneciente a Portos de Galicia. Fuente: ACADAR





Imagen 13. Detalle del sublift del que se dispone en el puerto de Portocubelo. Fuente: ACADAR



Imagen 14. Vista de la fachada principal de los departamentos de usuarios del puerto de Portocubelo. Fuente: ACADAR





Imagen 15. Departamentos del puerto de Portocubelo. Fuente: ACADAR



Imagen 16. Naves de servicios de la Cofradía de Lira en el puerto de Portocubelo. Fuente: ACADAR





Imagen 17. Vista general de las Naves de servicios de la Cofradía de Lira, almacén y departamentos. Fuente: ACADAR



Imagen 18. Rampas de varada y dársena del puerto de Portocubelo. Fuente: ACADAR





Imagen 19. Rampa de varada y descarga norte. Fuente: ACADAR



Imagen 20. Detalle de la rampa de varada y descarga situada más al norte. Fuente: ACADAR





Imagen 21. Pequeñas embarcaciones y aperos de pesca alrededor del edificio de la lonja. Fuente: ACADAR



Imagen 22. Detalle del espaldón del dique de abrigo. Fuente: ACADAR





Imagen 23. Estado actual de la lonja de Lira (Portocubelo). Fuente: ACADAR



Imagen 24. Estado actual de la fachada norte de la lonja. Fuente: ACADAR





Imagen 25. Placa conmemorativa de la construcción de la lonja de Lira. Fuente: ACADAR



Imagen 26. Estado actual de la cubierta en la fachada sur de la lonja. Fuente: ACADAR





Imagen 27. Planta baja de la fachada sur de la lonja. Fuente: ACADAR



Imagen 28. Aperos de pesca almacenamos en el entorno de la lonja. Fuente: ACADAR





Imagen 29. Muelle principal para descargas a pie de lonja. Fuente: ACADAR



Imagen 30. Vista general de la dársena del puerto de Portocubelo. Fuente: ACADAR





Imagen 31. Vista general de las rampas del puerto. Fuente: ACADAR



Imagen 32. Zona de suministro de combustible en el entorno de la lonja y muelle principal. Fuente: ACADAR





Imagen 33. Espaldón y zona del morro del dique de abrigo del puerto de Portocubelo. Fuente: ACADAR



Imagen 34. Parta trasera de las viejas edificaciones situadas en la entrada del puerto. Fuente: ACADAR





Imagen 35. Edificación antigua ubicada al lado de la vieja lonja de Lira. Fuente: ACADAR



Imagen 36. Caseta de bombeo concesionada situada en la zona sur del puerto. Fuente: ACADAR.





Imagen 37. Emisarios ubicados dentro de la zona de servicio del puerto. Fuente: ACADAR



Imagen 38. Vista general de los emisarios que parten de la caseta de bombeo con dirección noroeste. Fuente: ACADAR





Imagen 39. Vista general de la zona sur del puerto. Fuente: ACADAR



Imagen 40. Vista general de la zona propuesta para revertir. Fuente: ACADAR





Imagen 41. Zona de playa propuesta para revertir en el presente documento. Fuente: ACADAR



Imagen 42. Detalle de la zona de playa, sin interés portuaria, propuesta para revertir. Fuente: ACADAR





Imagen 43. Zona propuesta para revertir. Fuente: ACADAR



Imagen 44. Zona del campo de fútbol y dunas propuestas para revertir. Fuente: ACADAR





Imagen 45. Poste de luz y caseta de bombeo. Fuente: ACADAR



Imagen 46. Zona sur del puerto. Fuente: ACADAR





Imagen 47. Acceso principal al puerto. Fuente: ACADAR



Imagen 48. Zona sur del puerto por la que se accede al mismo y playa aledaña. Fuente: ACADAR





Imagen 49. Playa de Portocubelo situada al lado de la entrada al puerto. Fuente: ACADAR

PUERTO DE O PINDO



Imagen 50. Ortofoto del puerto de O Pindo en 1989. Fuente: Portos de Galicia





Imagen 51. Puerto de O Pindo desde el aire en 1990. Fuente: Portos de Galicia



Imagen 52. Puerto de O Pindo desde el aire en 2003. Fuente: Portos de Galicia





Imagen 53. Puerto de O Pindo desde el aire en 2017. Fuente: Google earth



Imagen 54. Estado actual del puerto de O Pindo. Fuente: ACADAR





Imagen 55. Zona de depósito de embarcaciones en el puerto de O Pindo. Fuente: ACADAR



Imagen 56. Edificio para servicios del puerto de O Pindo. Fuente: ACADAR





Imagen 57. Departamentos situados en la planta baja del edificio de servicios. Fuente: ACADAR



Imagen 58. Vista general de la dársena del puerto de O Pindo. Fuente: ACADAR





Imagen 59. Rampa de descarga del puerto de O Pindo. Fuente: ACADAR



Imagen 60. Zona de depósito de pequeñas embarcaciones. Fuente: ACADAR





Imagen 61. Vista general del acceso al puerto de O Pindo. Fuente: ACADAR



Imagen 62. Rampa de varada y edificio de servicios. Fuente: ACADAR





Imagen 63. Vista del espaldón del dique de abrigo y contenedores de recogida de residuos MARPOL. Fuente: ACADAR



Imagen 64. Muelle principal y explanada anexa del puerto de O Pindo. Fuente: ACADAR





Imagen 65. Acopio de redes en el muelle. Fuente: ACADAR

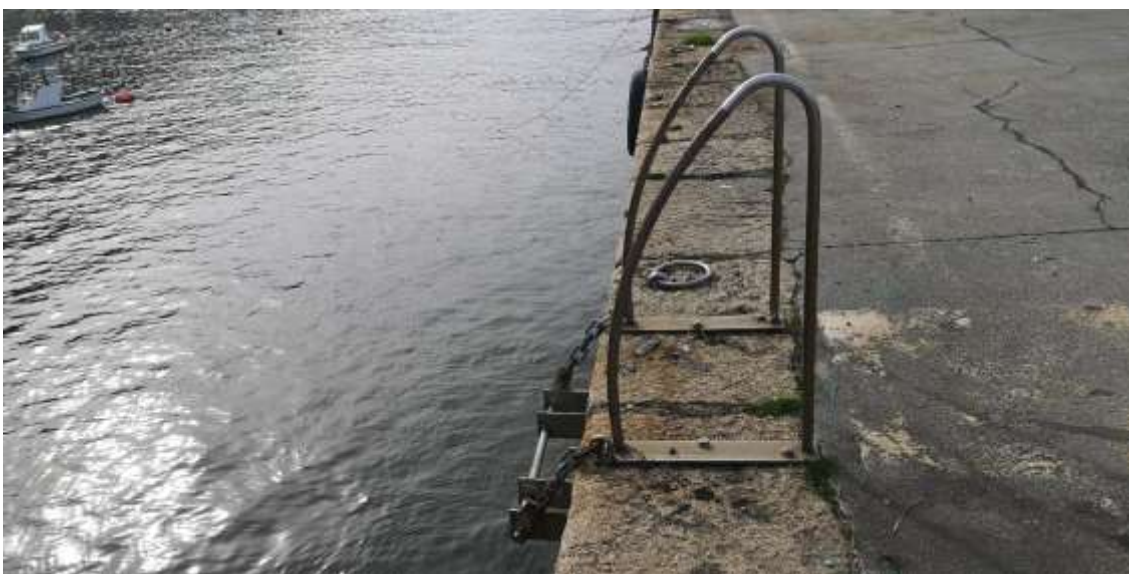


Imagen 66. Escaleras en muelle principal del puerto de O Pindo. Fuente: ACADAR





Imagen 67. Vista general del muelle. Fuente: ACADAR



Imagen 68. Parte final del muelle y escaleras de descarga. Fuente: ACADAR



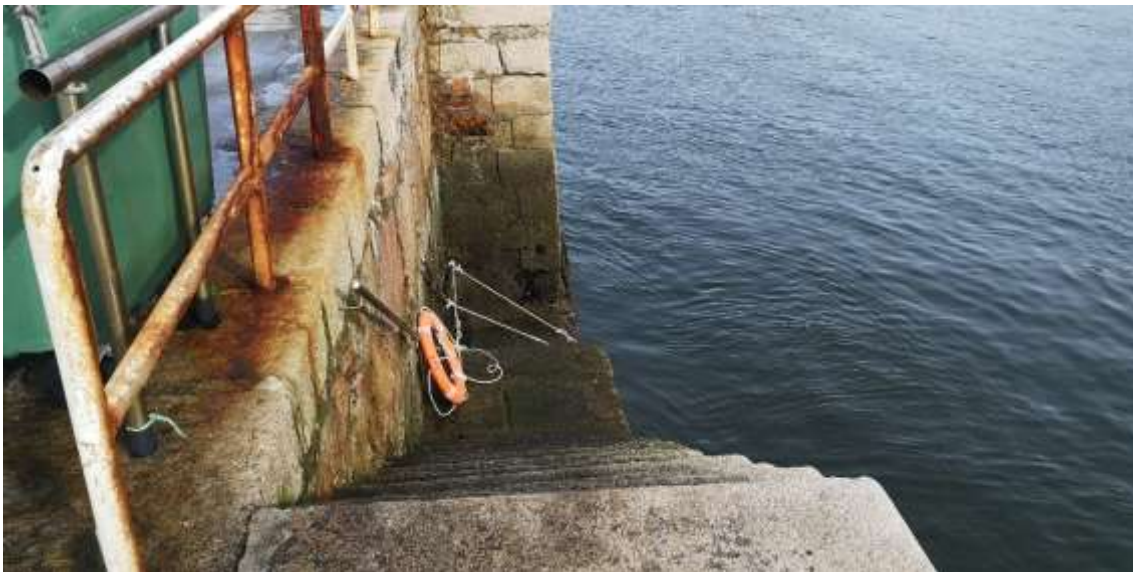


Imagen 69. Detalle de las escaleras de descarga. Fuente: ACADAR



Imagen 70. Baliza verde dispuesta en el morro del dique de abrigo. Fuente: ACADAR





Imagen 71. Explanada principal, espaldón del dique y plazas de aparcamiento. Fuente: ACADAR



Imagen 72. Vista general del muelle y escaleras de descarga. Fuente: ACADAR





Imagen 73. Zona de acceso al puerto de O Pindo. Fuente: ACADAR

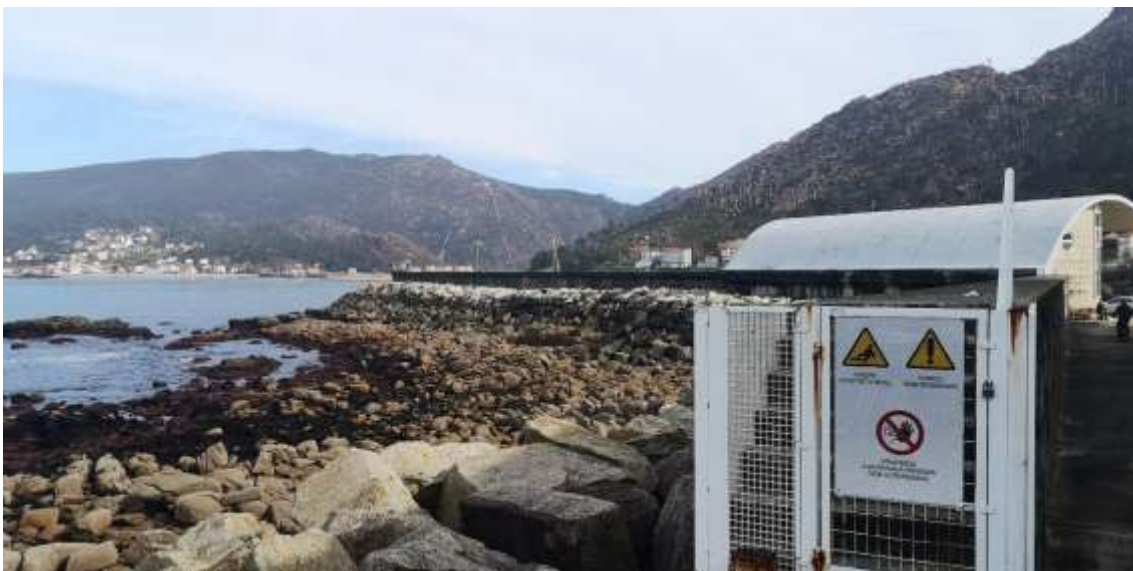


Imagen 74. Parte trasera del dique de abrigo y del edificio de servicios. Fuente: ACADAR





Imagen 75. Zona oeste del puerto con acceso restringido al espaldón. Fuente: ACADAR





ANEXO N.º 2: DESLINDE DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE









ANEXO N.º 3: ACTAS DE TRANSFERENCIA Y ADSCRIPCIÓN





MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO

Dirección General de Puertos y Costas

ACTA de entrega a la Comunidad Autónoma de Galicia, de las obras e instalaciones portuarias y concesiones administrativas de los puertos de Galicia adscritos a la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos y que pasan a depender de la Xunta de Galicia en cumplimiento del Real Decreto 3214/1982, de 24 de Julio.

Reunidos, en la Dirección General de Puertos y Costas del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, D. José de la Torre Sanz, Director General de Obras Públicas, en representación de la Consellería de Ordenación del Territorio y Obras Públicas de la Xunta de Galicia; y D. Luis Fernando Palao Taboada, Director General de Puertos y Costas del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo; para dar cumplimiento a lo dispuesto en el Real Decreto 3214/1982, de 24 de Julio (B.O.E. nº 285 de 27 de Noviembre), sobre traspaso de servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Galicia en materia de puertos, se procede, en éste acto, por el Director General de Puertos a la entrega de todas las obras e instalaciones portuarias y concesiones administrativas existentes en los puertos cuya relación detallada se acompañan como documento anejo a éste Acta y en los que se ha señalado la línea de ocupación del dominio público a que se hace referencia en el último párrafo del apartado E) del antedicho Decreto.

Igualmente se hace entrega de la documentación y expedientes relativos a las relaciones nº 1 y 2 que figuran en los Anejos del mismo Real Decreto.





M. O. P. U. Dirección General de Puertos y Costas

Hoja n.º 2

Relación de documentos anejos:

Relación n.º1 Grupo de Puertos de Lugo. Delimitación de los Puertos de éste Grupo y planos de los mismos.

Relación n.º2 Grupo de Puertos Coruña (Norte). Delimitación de los Puertos de éste Grupo y planos de los mismos.

Relación n.º3 Grupo de Puertos Coruña (Sur). Delimitación de los Puertos de éste Grupo y planos de los mismos.

Relación n.º4 Grupo de Puertos de Pontevedra. Delimitación de los Puertos de éste Grupo y planos de los mismos.

Y para que conste, se levanta la presente Acta, por cuadruplicado, en Madrid a diecinueve de Septiembre de mil novecientos ochenta y cuatro.

POR LA DIRECCION GENERAL DEL
M.O.P.U.

POR LA COMUNIDAD AUTONOMA DE
GALICIA

EL DIRECTOR GENERAL

EL DIRECTOR GENERAL DE
OBRAS PUBLICAS

Luis Fernando Palao Taboada

José de la Torre

LINE A 4 (20x257) 3444a





GRUPO DE PUERTOS CORUNA (SUR)

CAMELLE	1:5000
CAMARINAS	1:5000
MUGIA	1:2000
FINISTERRE	1:5000
CORCUBION	1:5000
CEE	1:5000
EL PINDO	1:5000
EZARO	1:2000
PORTOCUBELO	1:5000
MUROS	1:5000
ESTEIRO	1:2000
EL FREIJO	1:5000
EL CONCHIDO	1:1000
NOYA	1:5000
RAMPA DE TESTAL	1:5000
PORTOSIN	1:5000
EL SON	1:5000
CORRUBEDO	1:2000
AGUINO	1:5000
CASTINEIRAS	1:2000
SANTA EUGENIA DE RIVEIRA	1:5000
PALMEIRA	1:1000
LA PUEBLA DEL CARAMINAL	1:5000
ESCARABOTE	1:2000
CABO DE CRUZ	1:2000
ANCADOS	1:2000
BODION	1:2000
RIANJO	1:5000
EMBARCADERO DE O'PORTO	1:1000
EMBARCADERO DE RANO	1:1000





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 plays, 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 costa





-2-

ta, incluyendo aquel. Resguardo de 50 mts. en el muelle y en el frente N. de éste, cerrando en la costa en el punto de origen, incluyendo la zona de fondeo.

EZARO.

Comprende la rampa pesquera entre sus límites exteriores con resguardo de 50 mts. en todos sus lados.

PORTOCUBELO.

Desde el arranque del dique de abrigo hasta la rampa de descarga, con resguardos de 50 mts. en ambas obras y delimitado en tierra por la línea del deslindado aprobado.

MUROS.

Comprende desde el extremo Norte del varadero de botes, hasta el extremo Sur del solar de la Ayudantía de Marina, con resguardo de 50 mts. paralelo a las obras.

ESTEIRO.

Comprende el camino de acceso al puerto desde el entronque con la carretera de Muros a Noya, con longitud de 336,00 mts. hasta el extremo del espigón — Oeste. Resguardo de 20 mts. en las obras y en paralelo a la costa en el frente de estas. El Camino de acceso es público.

EL FREIJO.

Comprendido entre el extremo Norte de la concesión de estillero de D. Domingo Lago Martínez, hasta el arranque del dique-muelle, incluyendo el camino de acceso desde su entronque con la carretera de Muros a Noya. Resguardo de 50 mts. en el dique muelle y de 30 mts. en la concesión, incluyendo la zona de fondeo.

EL CONDADO.

Desde la confluencia del camino de acceso con la carretera de Muros a Noya con inclusión del camino, hasta el extremo del muro de atraque. Resguardo de 50 mts. en el muro de atraque y de 10 mts. en el camino de acceso.

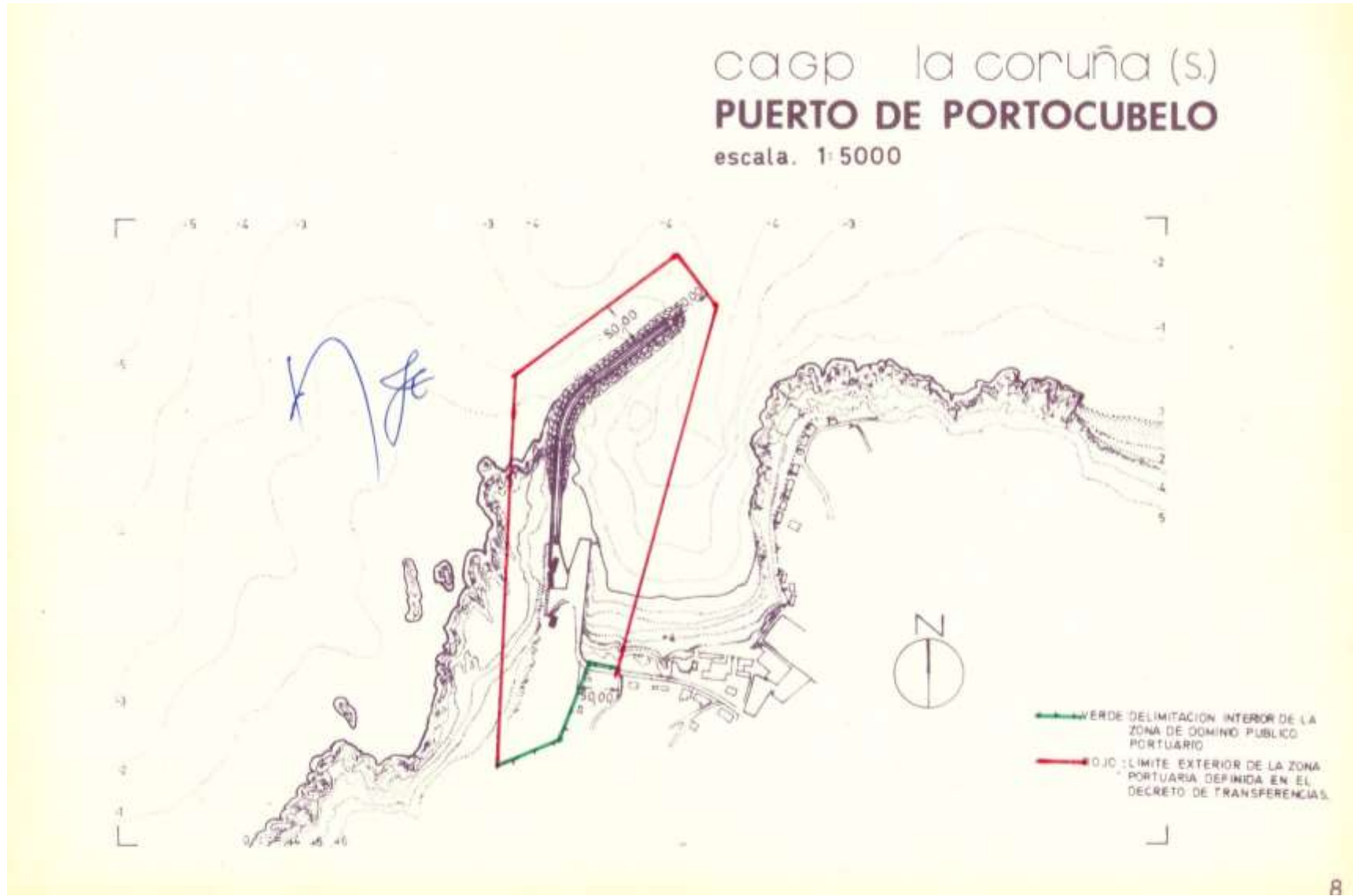
NOYA.

Comprende desde el arranque del muelle del Marqués hasta el extremo Norte del malecón de Gasset y la canalización de acceso al puerto. Resguardos de 125 mts. en el muelle y malecón y de 50 mts. en paralelo a los cajeros en la canalización.

RAMPA DE TESTAL.

Comprende la rampa pesquera entre sus límites exteriores incluyéndose una zona de resguardo de 50 mts. en todo su contorno.









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 DEL ENTE PÚBLICO PORTOS DE GALICIA "AMPLIACIÓN DEL DIQUE DE ABRIGO DEL PUERTO DE PORTOCUBELO"

Reunidos, en Portocubelo, el día 28 de junio de 2001, los Señores D. Ricardo Babío Arcay, Jefe de la Demarcación de Costas de Galicia, en representación del Ministerio de Medio Ambiente, D. Miguel A. Gómez Santos, Jefe de Sección de Inventario de la Subdirección General de Patrimonio, en representación de la Consellería de Economía e Facenda, y D. Manuel García Blanco, Jefe del Área de Planificación y Explotación 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, 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 del ente público Portos de Galicia "Ampliación del dique de abrigo del puerto de Portocubelo", en el término municipal de Camota (A Coruña).

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

POR EL MINISTERIO DE
MEDIO AMBIENTE

D. Ricardo Babío Arcay

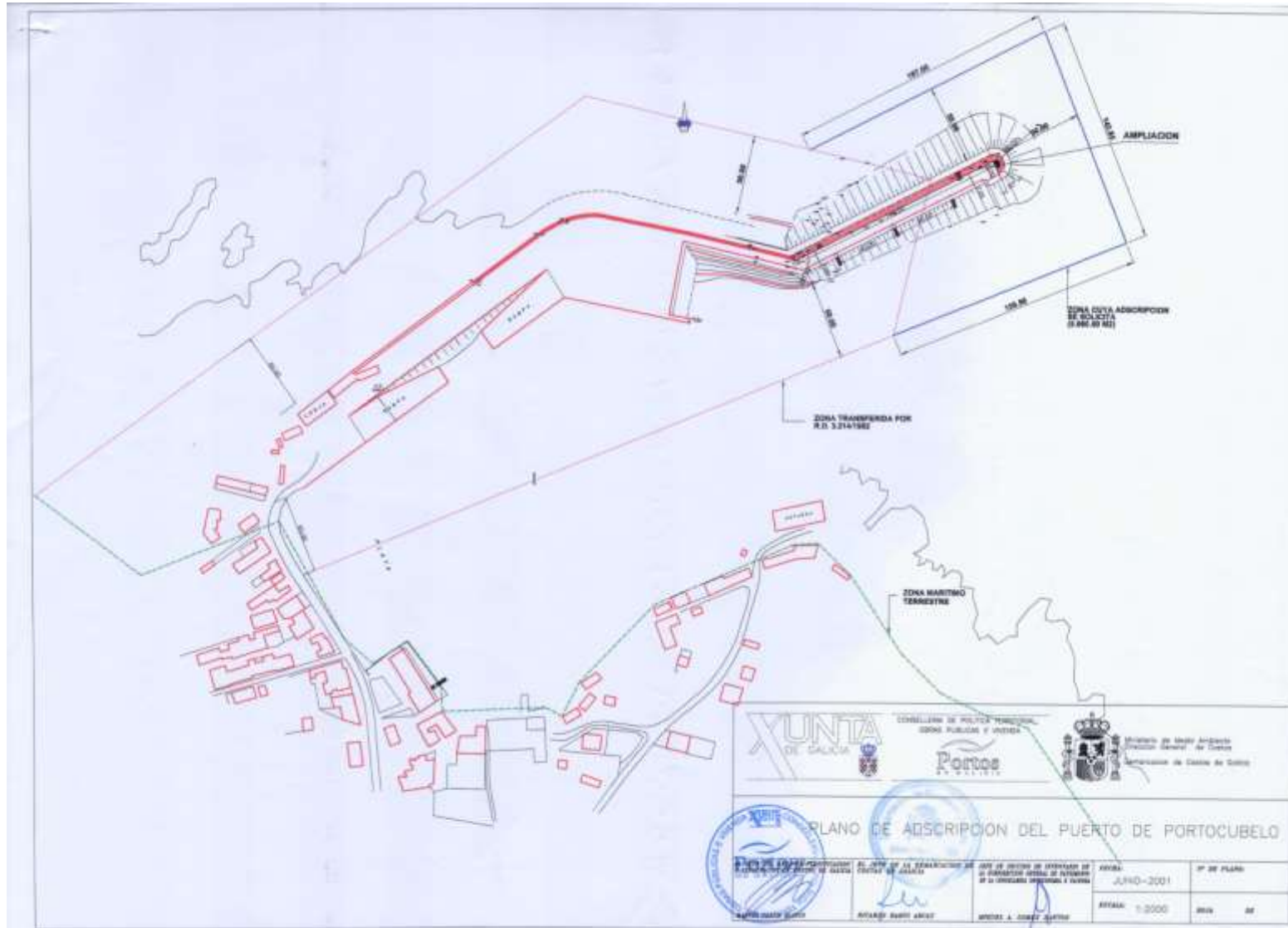
POR LA CONSELLERÍA DE
ECONOMÍA E FACENDA

D. Miguel A. Gómez Santos

POR EL ENTE PÚBLICO
PORTOS DE GALICIA

D. Manuel García Blanco







ANEXO N.º 4: CONCESIONES





RELACIÓN DE CONCESIONES PORTUARIAS

Las concesiones portuarias a fecha octubre 2019 en el puerto de Portocubelo son:

Referencia	Año	Título	Usuario
12-37-00-C-1	2000	Explotación de una instalación de suministro de combustible a embarcaciones	COFRADIA DE LIRA
12-37-01-C-1	2001	Explotación y gestión de la lonja	COFRADIA DE LIRA
12-37-03-C-1	2003	Construcción de una nave para instalaciones para manipulación, depuración y cetárea de pesca y marisco	LESTON ROMERO,GABRIEL
12-37-04-C-1	2004	Instalación de caseta de bombas y tubos de captación de agua y de desagüe para cetaria	CURROPESCA, S.L.
12-37-13-C-1	2013	Ocupación de la antigua lonja para pañol de embarcaciones tradicionales.	ASOCIACION CULTURAL CANLE

Tabla 5. Relación de Concesiones Portuarias en el puerto de Portocubelo a fecha octubre 2019. Fuente: Portos de Galicia

En el caso del puerto de o Pindo, no existen concesiones otorgadas en la zona de servicio a fecha octubre 2019.





PLANOS





ÍNDICE DE PLANOS

PLANO N.º 1: SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO

Hoja 1 de 2: Puerto de Portocubelo

Hoja 2 de 2: Puerto de O Pindo

PLANO N.º 2: ESTADO ACTUAL

Hoja 1 de 2: Puerto de Portocubelo

Hoja 2 de 2: Puerto de O Pindo

PLANO N.º 3: ZONAS DE PROTECCIÓN

Hoja 1 de 2: Puerto de Portocubelo

Hoja 2 de 2: Puerto de O Pindo

PLANO N.º 3: PROPUESTA DE REVERSIÓN

Hoja 1 de 2: Puerto de Portocubelo

PLANO N.º 4: DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

Hoja 1 de 2: Puerto de Portocubelo

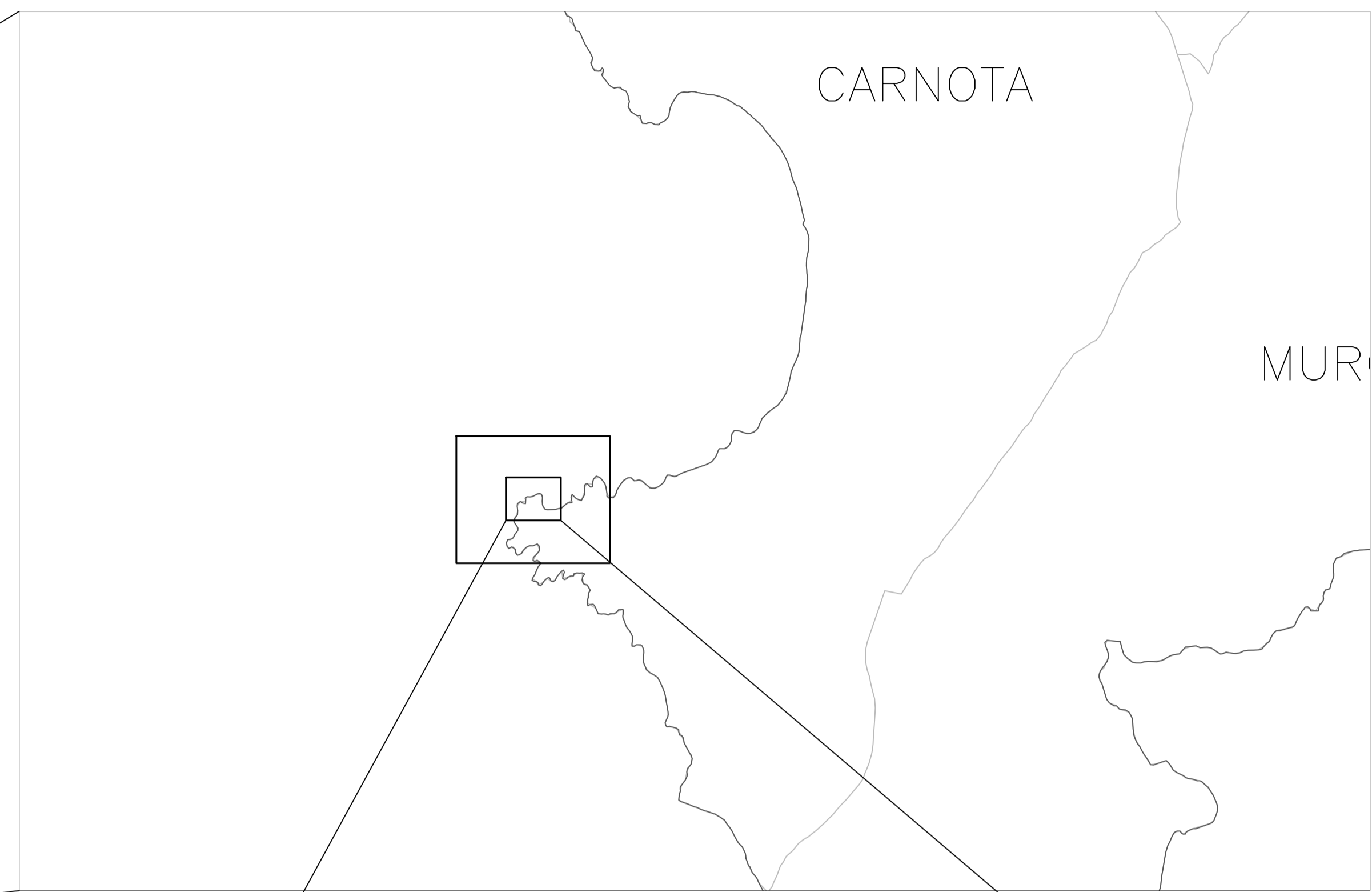
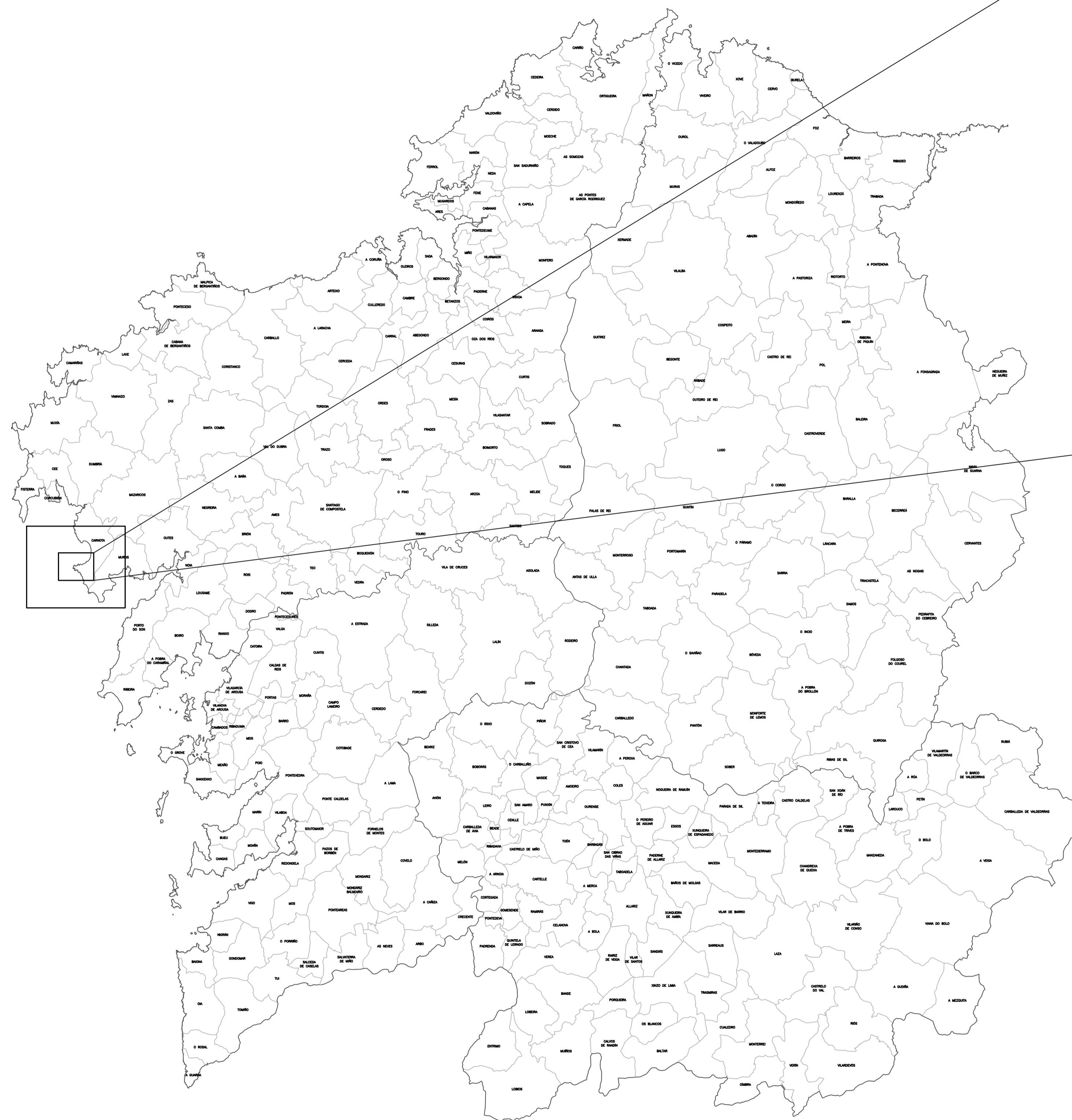
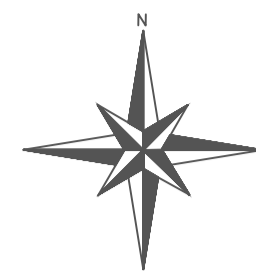
Hoja 2 de 2: Puerto de O Pindo





PLANO N.º 5: DELIMITACIÓN DE USOS

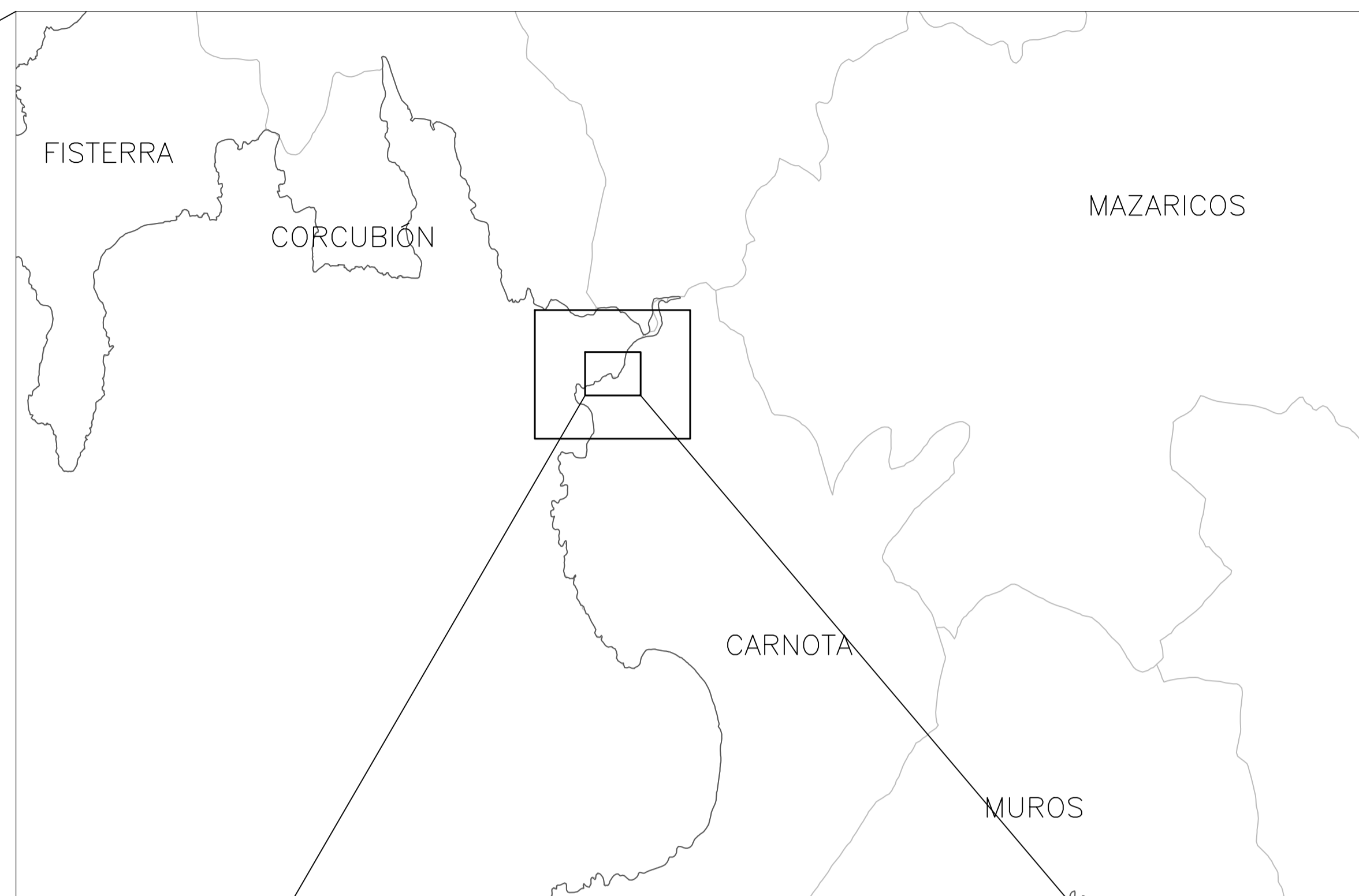
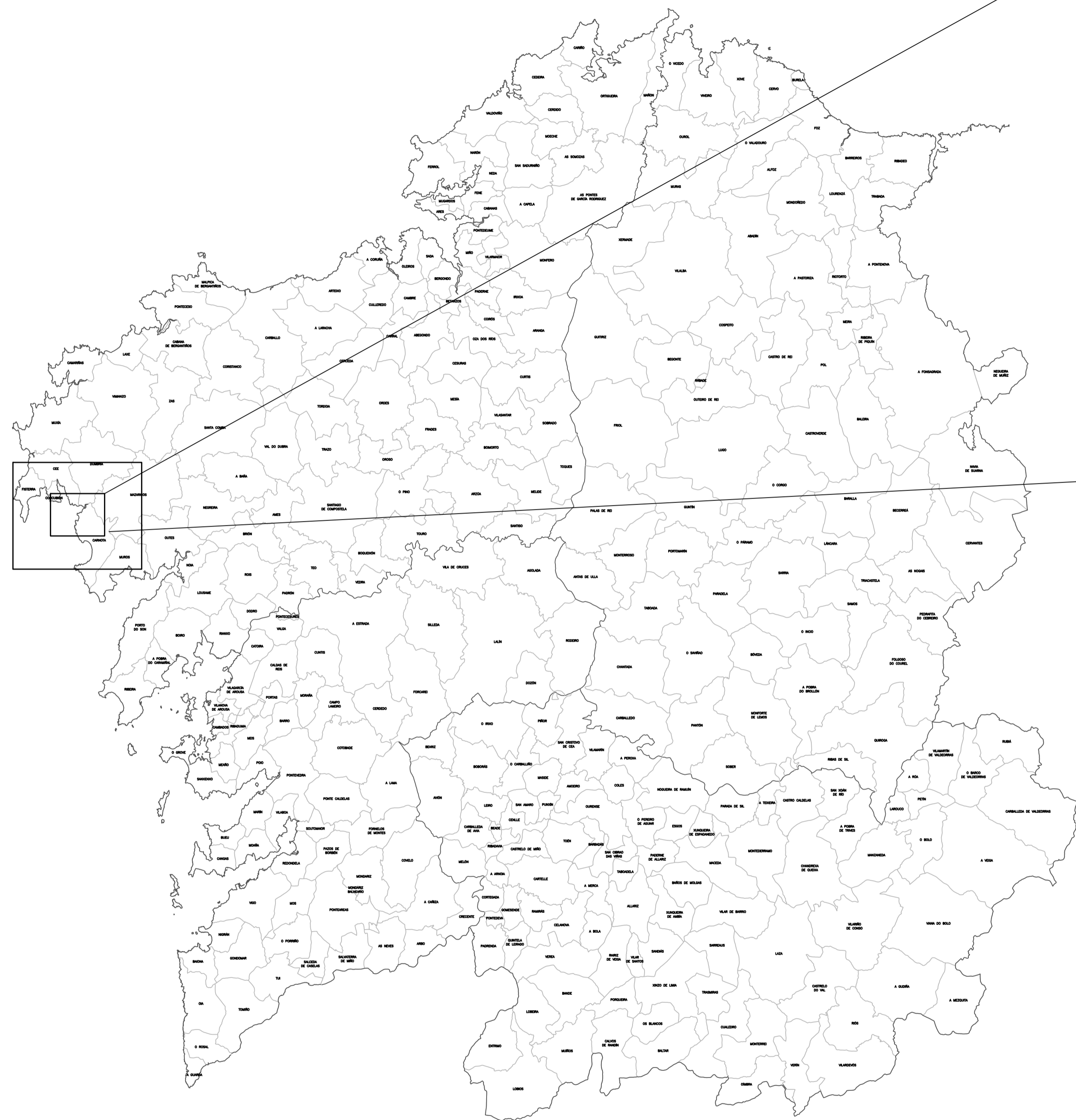
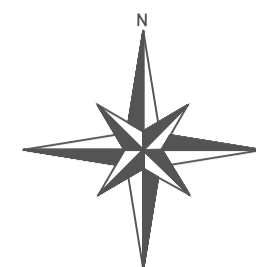
Hoja 1 de 2: Puerto de Portocubelo

Hoja 2 de 2: Puerto de O Pindo

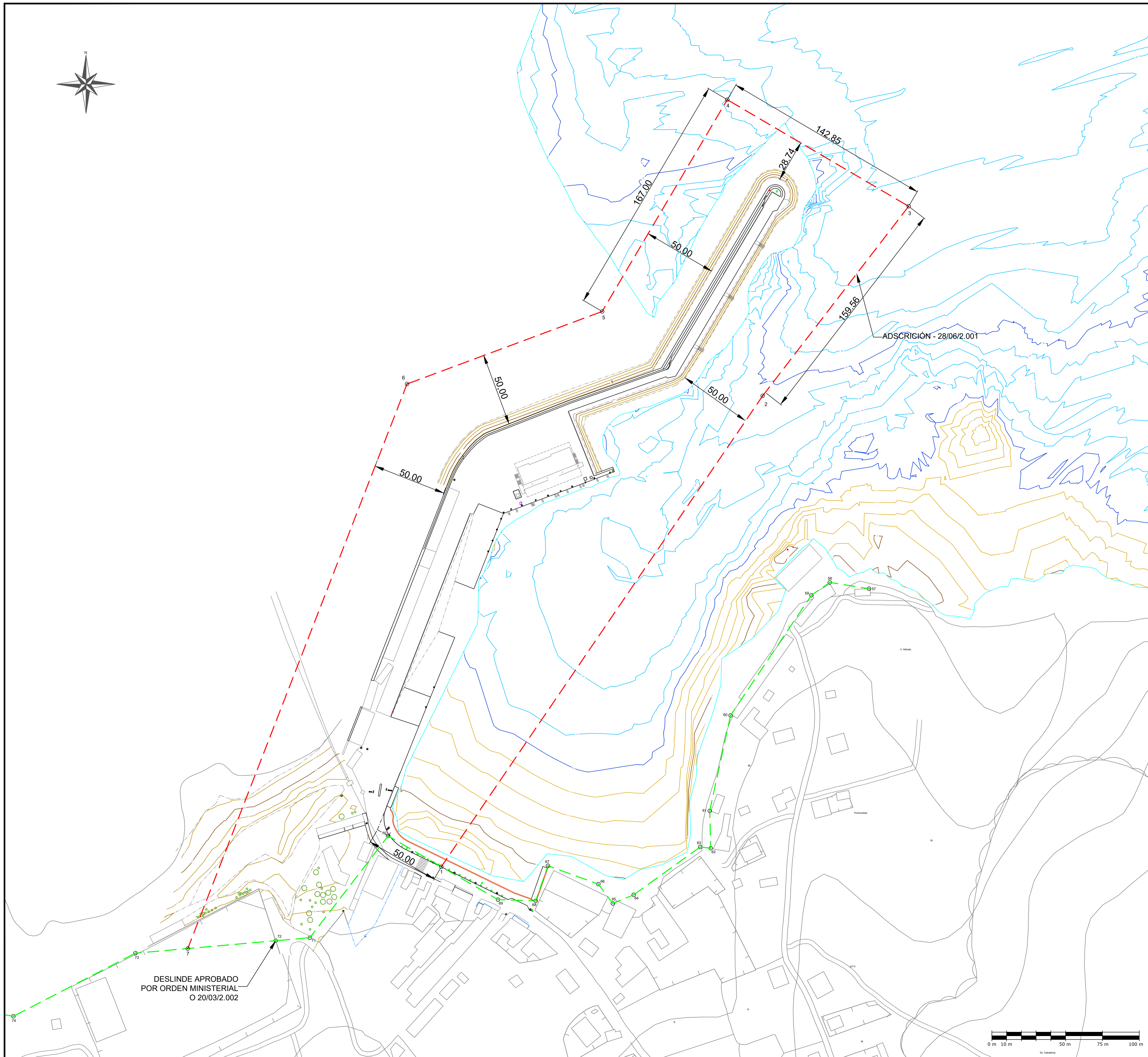
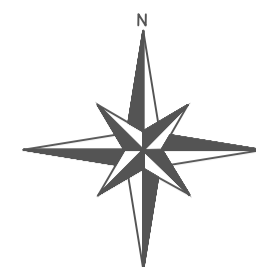




DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE PORTOCUBELO				
TÍTULO DEL PLANO: SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO				
PUERTO: PORTOCUBELO (A CARNOTA - A Coruña)	CLAVE PUERTO: 12-37	ESCALAS: 5/E	FECHA: DICIEMBRE 2020	Nº PLANO: 1 HOJA: 1 DE 2
AUTORAS DEL DOCUMENTO:		JEFE DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN PORTUARIA		JEFE ÁREA DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN
 SARA CALVO FERNÁNDEZ	 ANA MANSILLA PIÑÓN	 ANDRÉS CERVANTES REFOJOS	 ANA ISABEL CALZADILLA BOUZÓN	

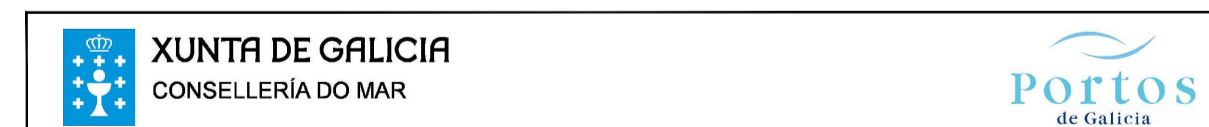


		XUNTA DE GALICIA CONSELLERÍA DO MAR			
DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE O PINDO					
TÍTULO DEL PLANO: SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO					
PUERTO: O PINDO (CARNOTA - A Coruña)	CLAVE PUERTO: 12-36	ESCALAS: A1: 1/1000 A3: 1/2000	FECHA: DICIEMBRE 2020	Nº PLANO: 1	HOJA: 2 DE: 2
AUTORAS DEL DOCUMENTO:		JEFE DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN PORTUARIA		JEFE ÁREA DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN	
SARA CALVO FERNÁNDEZ	ANA MANSILLA PIÑÓN	ANDRÉS CERVANTES REFOJOS	ANA ISABEL CALZADILLA BOUZÓN		



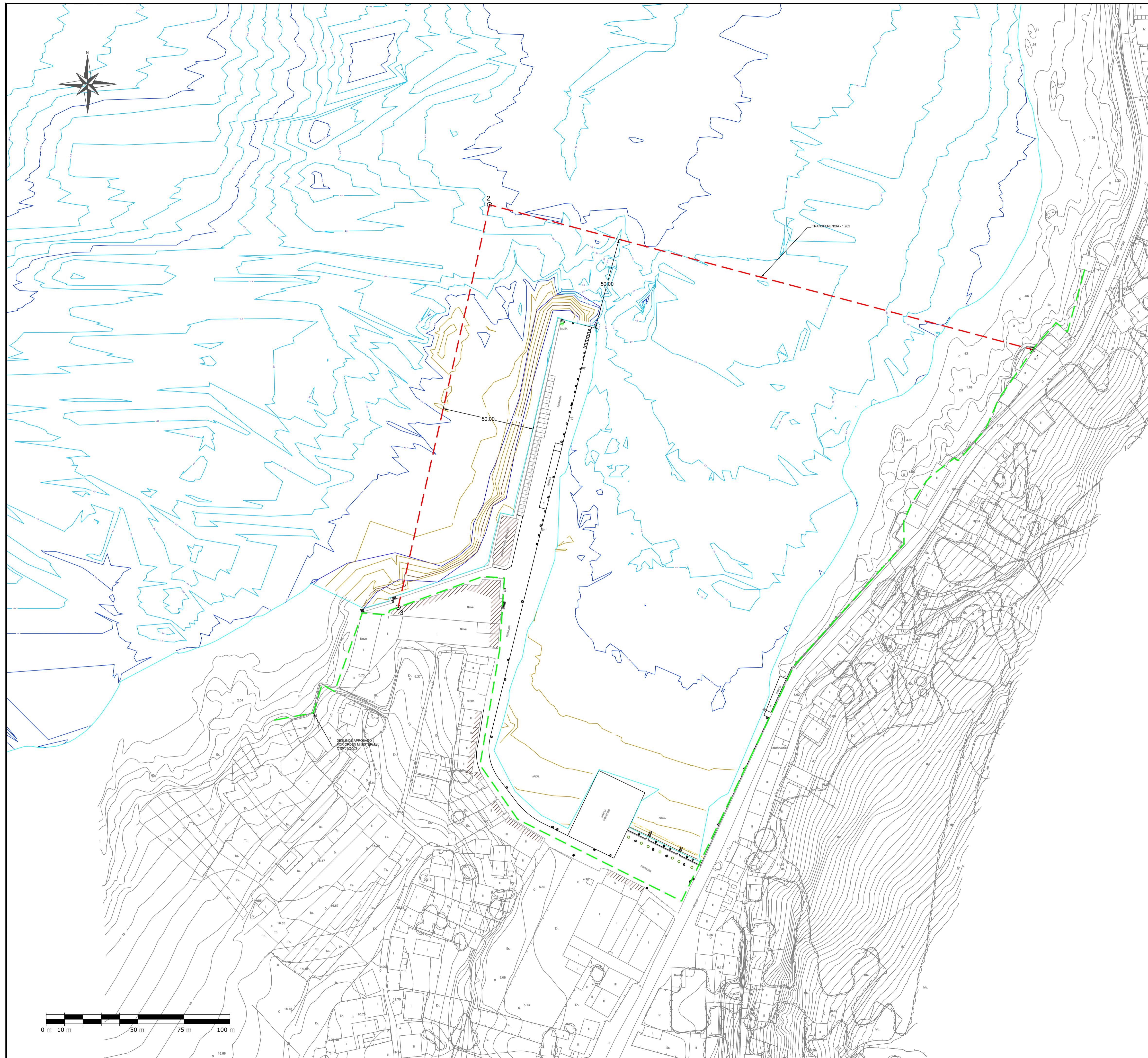
COORDENADAS ZONA DE SERVICIO ACTUAL		
HITO	X	Y
1	488727,1313	4738977,0942
2	488945,3152	4739296,8023
3	489044,4342	4739425,4938
4	488921,2800	4739497,8759
5	488836,3539	4739354,0824
6	488703,8478	4739304,8487
7	488555,0234	4738921,5587

- DELIMITACIÓN ACTUAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO
- DESLINDE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE



DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE PORTOCUBELO				
TÍTULO DEL PLANO:		ESTADO ACTUAL		
PUERTO: PORTOCUBELO (A CARNOTA - A Coruña)	CLAVE PUERTO: 12-37	ESCALAS: A1: 1/1250 A3: 1/2500	FECHA: DICIEMBRE 2020	Nº PLANO: 2 HOJA: 1 DE: 2
AUTORAS DEL DOCUMENTO:		JEFE DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN PORTUARIA		JEFE ÁREA DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN
SARA CALVO FERNÁNDEZ	ANA MANSILLA PIÑÓN	ANDRÉS CERVANTES REFOJOS	ANA ISABEL CALZADILLA BOUZÓN	

C:\E\16\1603\160302\160302_002.dwg
 Verificado: 16/03/2020 10:00:00



COORDENADAS ZONA DE SERVICIO		
HITO	X	Y
1	489289,1026	4749633,0087
2	488993,5661	4749711,7571
3	488943,8545	4749492,9376

--- DELIMITACIÓN ACTUAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO. TRANSFERENCIA 1982
--- DESLINDE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE

XUNTA DE GALICIA
 CONSELLERÍA DO MAR

Portos
 de Galicia

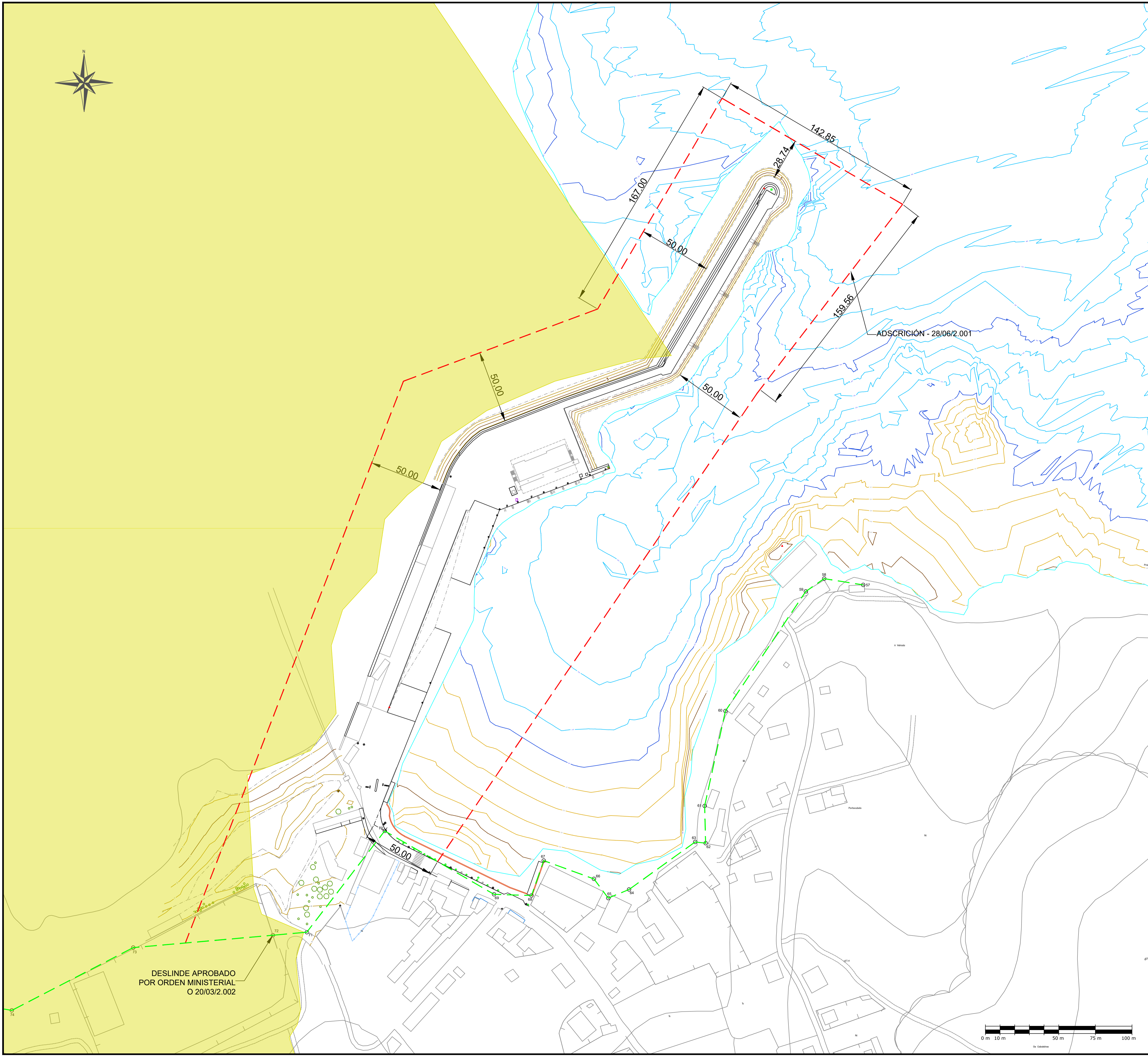
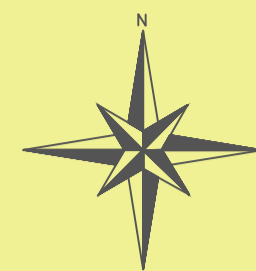
DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE O PINDO

TÍTULO DEL PLANO: ESTADO ACTUAL

PUERTO: O PINDO (CARNOTA - A Coruña)	CLAVE PUERTO: 12-36	ESCALAS: A1: 1/1000 A3: 1/2000	FECHA: DICIEMBRE 2020	Nº PLANO: 2 HOJA: 2 DE: 2
---	---------------------	--------------------------------------	--------------------------	------------------------------

AUTORAS DEL DOCUMENTO:	JEFE DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN PORTUARIA	JEFE AREA DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN
 SARA CALVO FERNÁNDEZ	 ANA MANSILLA PIÑÓN	 ANDRÉS CERVANTES REFOJOS

CDE 16/20/2020
 Verificación: https://sede.xunta.gal/boe

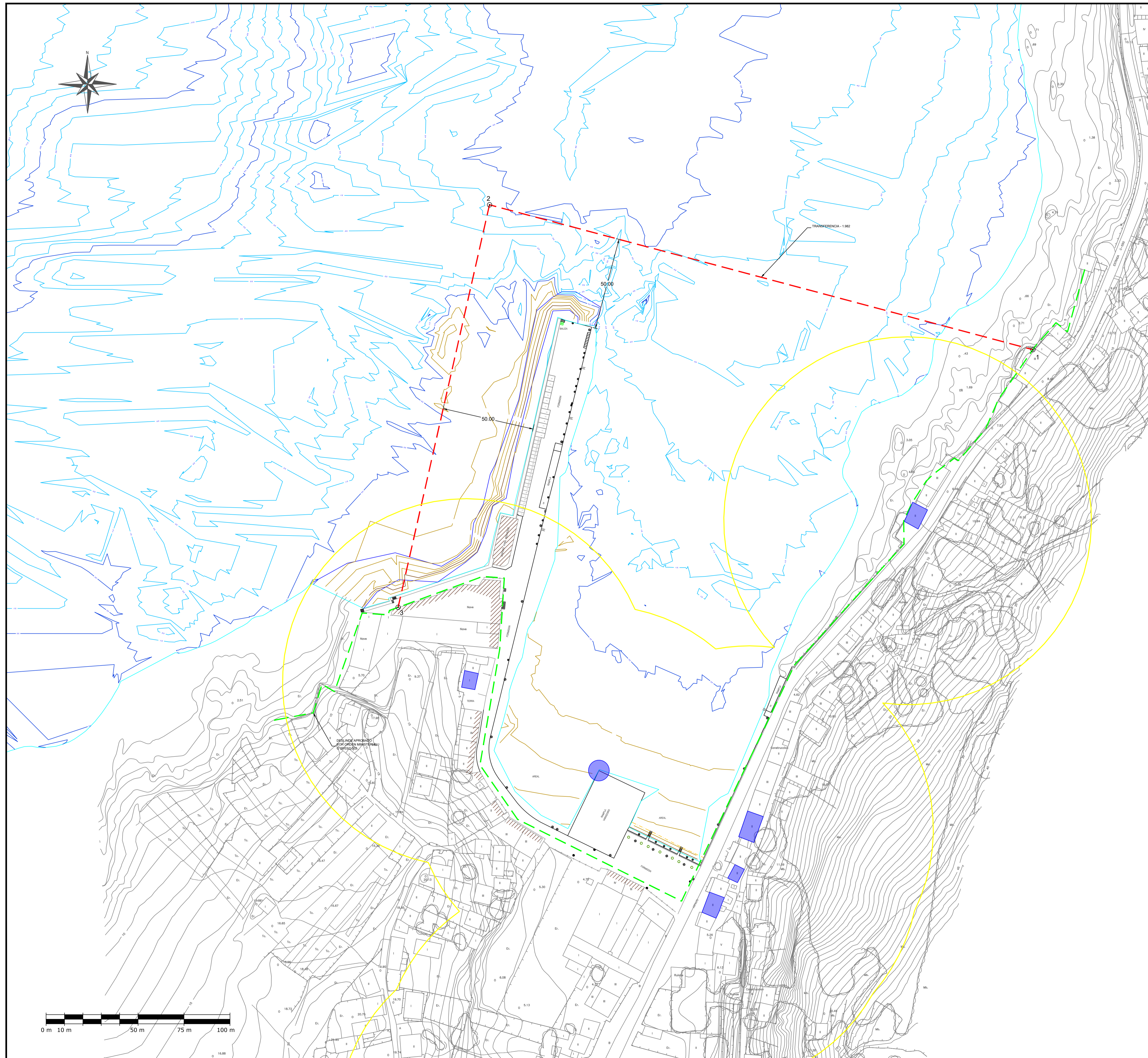


DESLINDE APROBADO
POR ORDEN MINISTERIAL
O 20/03/2.002

--- DELIMITACIÓN ACTUAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO
- - - DELINDE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE
ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS
■ ZONA DE ESPECIAL CONSERVACIÓN (ZEC)
Monte e Lagoa de Louro (E51110012)

XUNTA DE GALICIA CONSELLERÍA DO MAR			
DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE PORTOCUBELO			
TÍTULO DEL PLANO: ZONAS DE PROTECCIÓN			
PUERTO: PORTOCUBELO (A CARNOTA - A Coruña)	CLAVE PUERTO: 12-37	ESCALAS: A1: 1/1250 A3: 1/2500	FECHA: DICIEMBRE 2020 Nº PLANO: 3 HOJA: 1 DE 2
AUTORAS DEL DOCUMENTO: SARA CALVO FERNÁNDEZ		JEFE DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN PORTUARIA: ANA MANSILLA PIÑÓN	
		JEFE ÁREA DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN: ANDRÉS CERVANTES REFOJOS	
		JEFE ÁREA DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN: ANA ISABEL CALZADILLA BOUZÓN	

CSSE 16/06/2020



COORDENADAS ZONA DE SERVICIO		
HITO	X	Y
1	489289,1026	4749633,0087
2	488993,5661	4749711,7571
3	488943,8545	4749492,9376

--- DELIMITACIÓN ACTUAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO. TRANSFERENCIA 1982
--- DESLINDE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE
 PATRIMONIO CULTURAL DE GALICIA
 ELEMENTO CATALOGADO
 ÁREA DE PROTECCIÓN

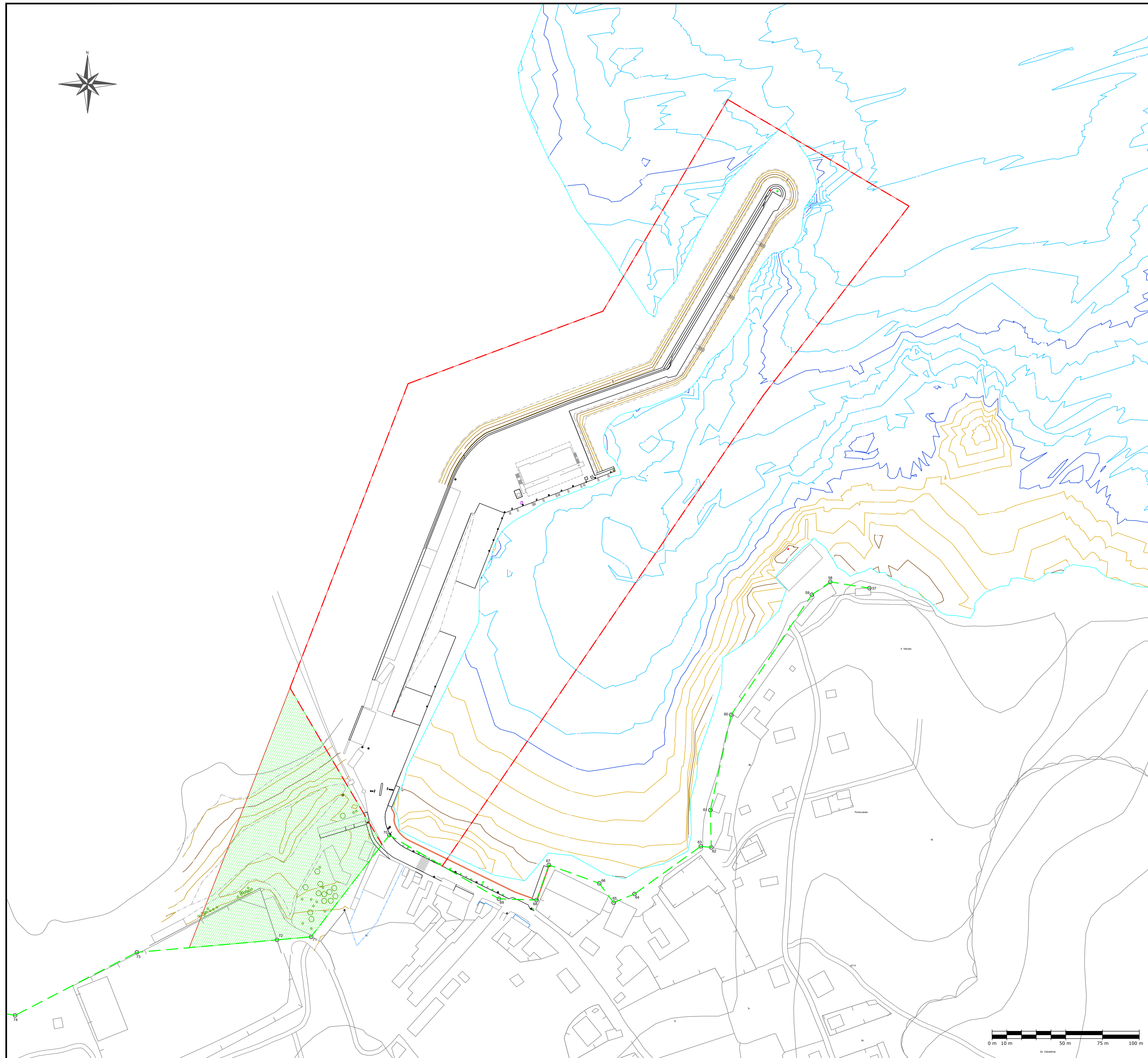
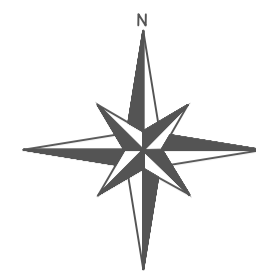
XUNTA DE GALICIA
 CONSELLERÍA DO MAR

Portos
 de Galicia

DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE O PINDO

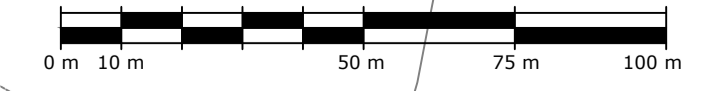
TÍTULO DEL PLANO:		ZONAS DE PROTECCIÓN			
PUERTO: O PINDO (CARNOTA - A Coruña)	CLAVE PUERTO: 12-36	ESCALAS: A1: 1/1000 A3: 1/2000	FECHA: DICIEMBRE 2020	Nº PLANO: 3 HOJA: 2 DE: 2	
AUTORAS DEL DOCUMENTO:		JEFE DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN PORTUARIA		JEFE ÁREA DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN	
SARA CALVO FERNÁNDEZ	ANA MANSILLA PIÑÓN	ANDRÉS CERVANTES REFOJOS	ANA ISABEL CALZADILLA BOUZÓN		

CDE 16/20/2020
 Verificación: https://sede.xunta.gal/boe

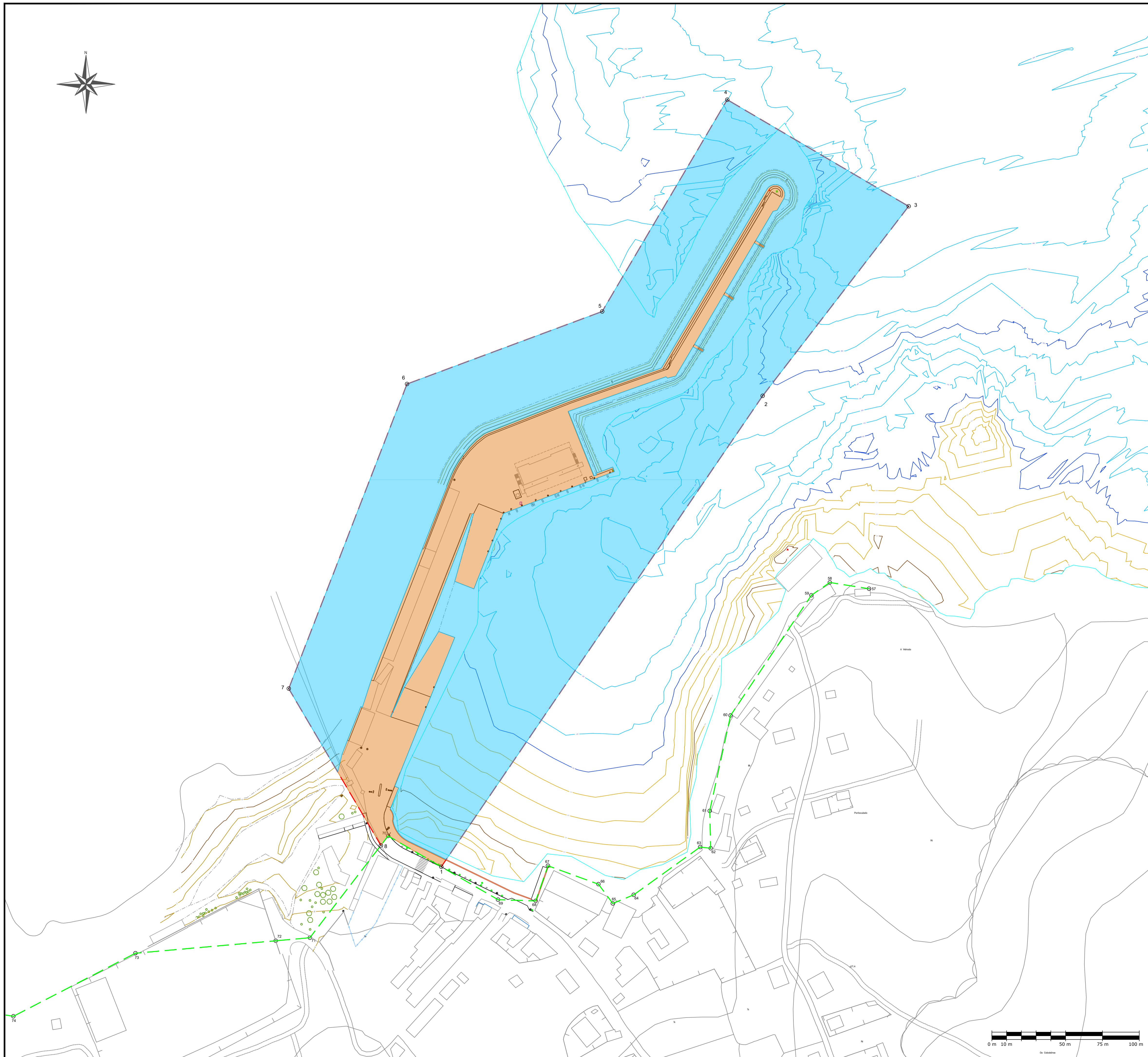
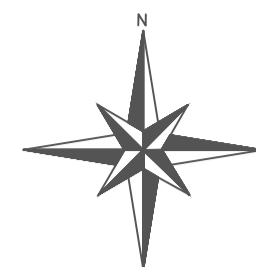


	PROPUESTA DE REVERSIÓN 11.589 m ²
	DELINDE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE
	DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO
	ADSCRIPCIÓN 2001

XUNTA DE GALICIA CONSELLERÍA DO MAR			
DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE PORTOCUBELO			
TÍTULO DEL PLANO: PROPUESTA DE REVERSIÓN			
PUERTO: PORTOCUBELO (A CARNOTA - A Coruña)	CLAVE PUERTO: 12-37	ESCALAS: A1: 1/1250 A3: 1/2500	FECHA: DICIEMBRE 2020 Nº PLANO: 4 HOJA: 1 DE 1
AUTORAS DEL DOCUMENTO:		JEFE DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN PORTUARIA	
SARA CALVO FERNÁNDEZ		ANA MANSILLA PIÑÓN	
		JEFE ÁREA DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN	
		ANA ISABEL CALZADILLA BOUZÓN	

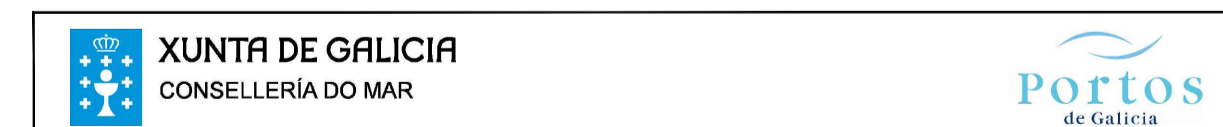


Vertical text on the left edge of the page, likely a reference or identification code.



COORDENADAS ZONA DE SERVICIO PROPUESTA		
HITO	X	Y
1	488727,1313	4738977,0942
2	488945,3152	4739296,8023
3	489044,4342	4739425,4938
4	488921,2800	4739497,8759
5	488836,3539	4739354,0824
6	488703,8478	4739304,8487
7	488623,5514	4739098,0493
8	488686,1145	4738991,5694

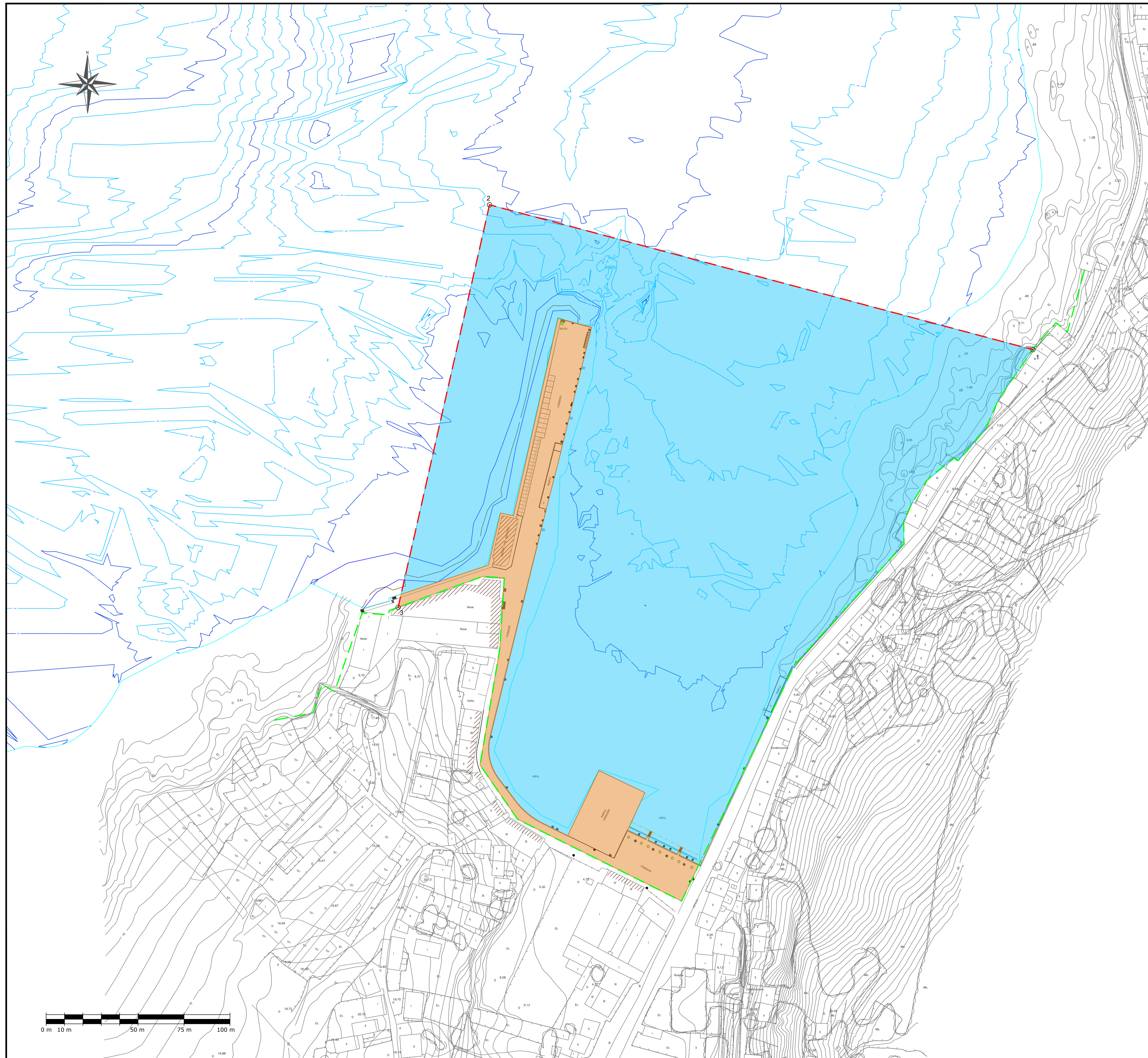
	ZONA TERRESTRE 15.383 m ²
	LÁMINA DE AGUA 69.482 m ²
	DESLINDE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE
	DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO PROPUESTA DEL PUERTO







DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE PORTOCUBELO

TÍTULO DEL PLANO: DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO			
PUERTO: PORTOCUBELO (A CARNOTA - A Coruña)	CLAVE PUERTO: 12-37	ESCALAS: A1: 1/1250 A3: 1/2500	FECHA: DICIEMBRE 2020
AUTORAS DEL DOCUMENTO:		JEFE DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN PORTUARIA	JEFA ÁREA DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN
 SARA CALVO FERNÁNDEZ	 ANA MANSILLA PIÑÓN	 ANDRÉS CERVANTES REFOJOS	 ANA ISABEL CALZADILLA BOUZÓN









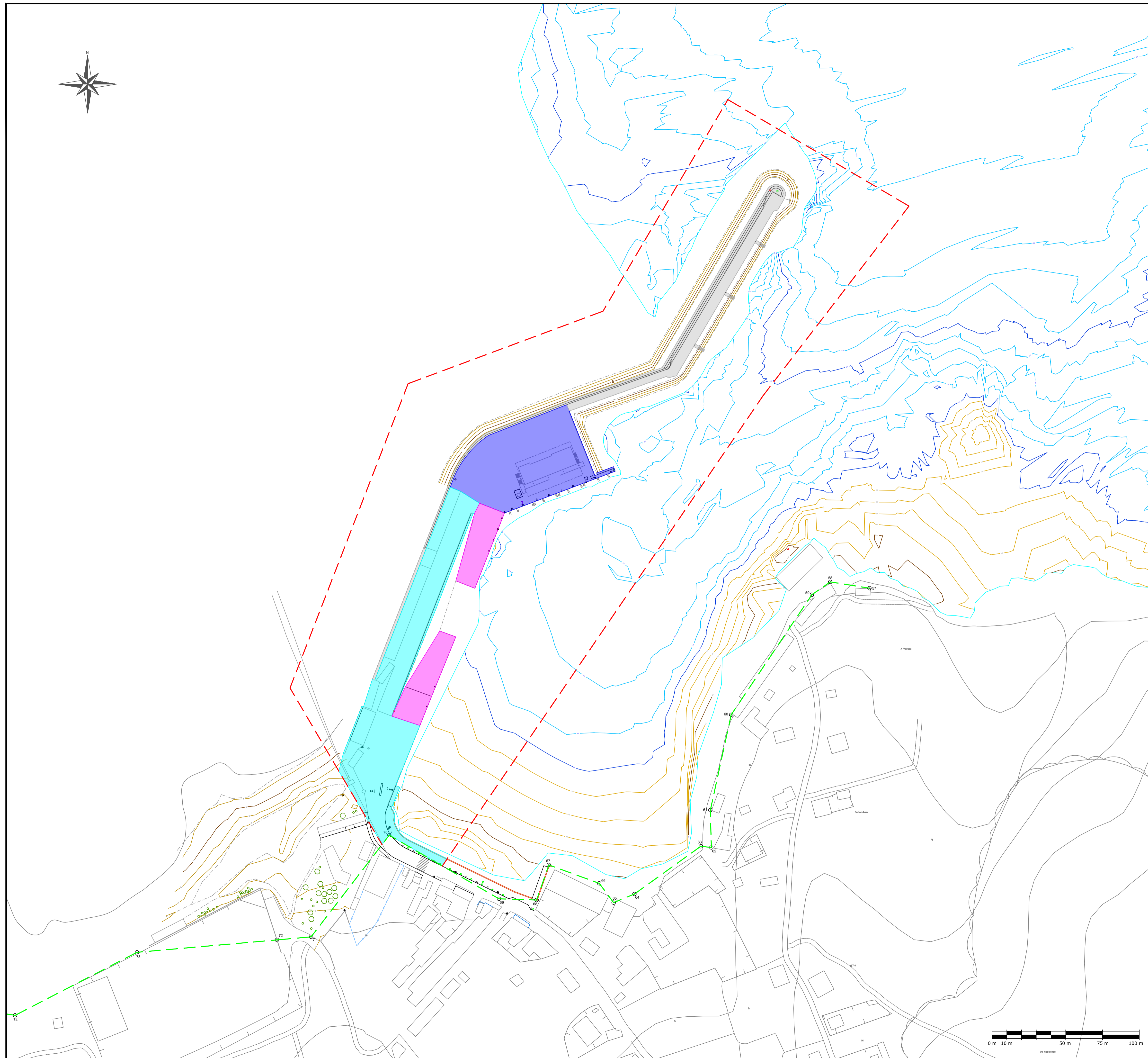
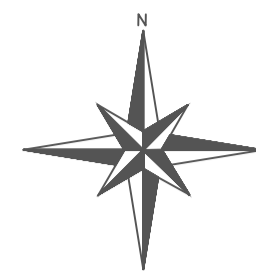
COORDENADAS ZONA DE SERVICIO		
HITO	X	Y
1	489289,1026	4749633,0087
2	488993,5661	4749711,7571
3	488943,8545	4749492,9376

	ZONA TERRESTRE 6.138 m ²
	LAMINA DE AGUA 64.818 m ²
	DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO
	DESLINDE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE



DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE O PINDO				
TÍTULO DEL PLANO: DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO				
PUERTO: O PINDO (CARNOTA - A Coruña)	CLAVE PUERTO: 12-36	ESCALAS: A1: 1/1000 A3: 1/2000	FECHA: DICIEMBRE 2020	Nº PLANO: 5 HOJA: 2 DE: 2
AUTORAS DEL DOCUMENTO:		JEFE DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN PORTUARIA	JEFE ÁREA DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN	
 SARA CALVO FERNÁNDEZ	 ANA MANSILLA PIÑÓN	 ANDRÉS CERVANTES REFOJOS	 ANA ISABEL CALZADILLA BOUZÓN	

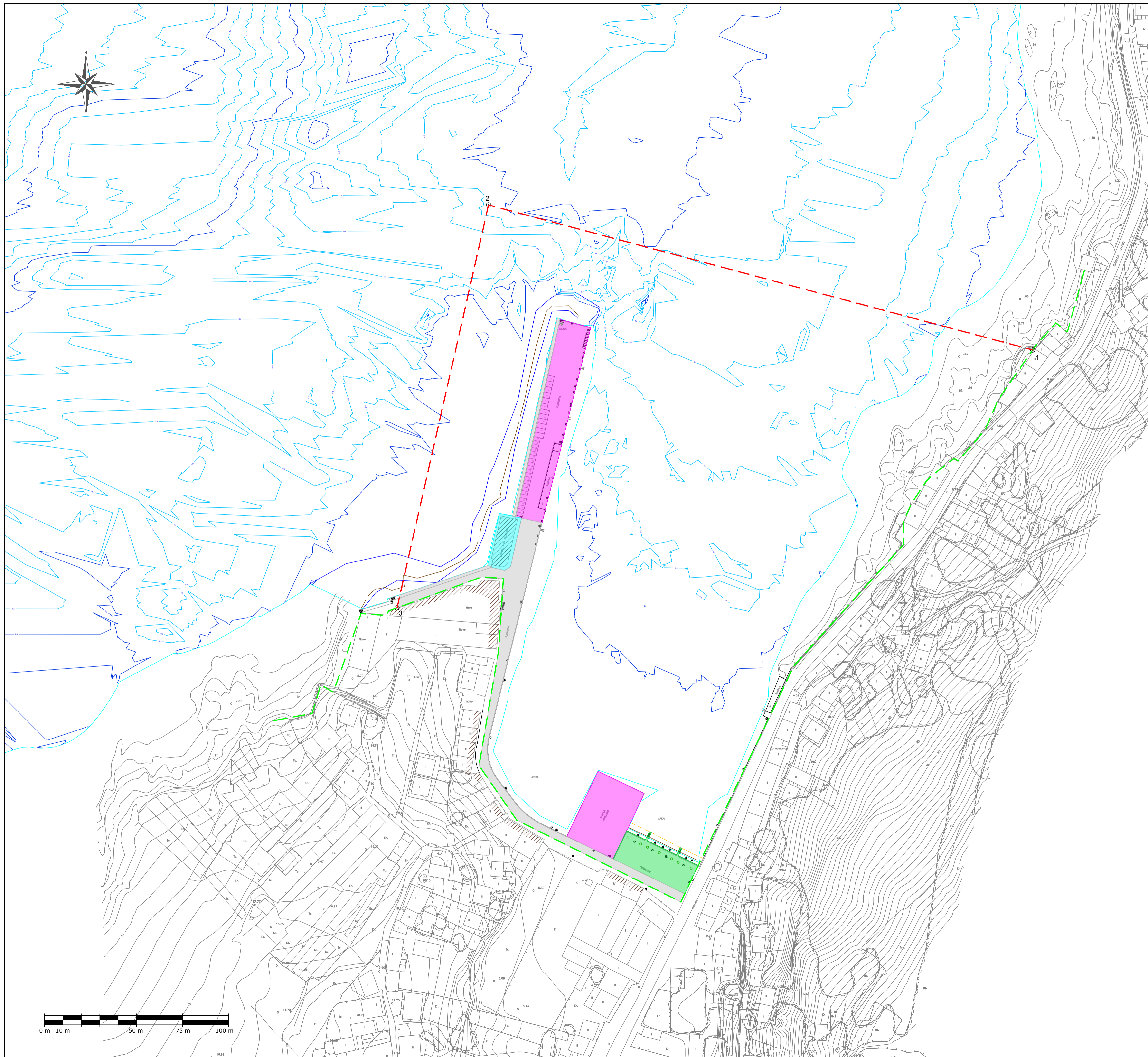
C:\E\16\16020\16020_001\16020_001_001.dwg
 Verificado: 16/12/2020 10:00:00



	USO PESQUERO 4.355 m ²
	USO INFRAESTRUCTURA BÁSICA 2.660 m ²
	USO MIXTO PESQUERO - NÁUTICO DEPORTIVO 2.010 m ²
	USO COMPLEMENTARIO 6.359 m ²
	DESLINDE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE
	DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO

XUNTA DE GALICIA CONSELLERÍA DO MAR			
DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE PORTOCUBELO			
TÍTULO DEL PLANO: DELIMITACIÓN DE USOS			
PUERTO: PORTOCUBELO (A CARNOTA - A Coruña)	CLAVE PUERTO: 12-37	ESCALAS: A1: 1/1250 A3: 1/2500	FECHA: DICIEMBRE 2020 Nº PLANO: 6 HOJA: 1 DE 2
AUTORAS DEL DOCUMENTO:		JEFE DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN PORTUARIA	
SARA CALVO FERNÁNDEZ	ANA MANSILLA PIÑÓN	ANDRÉS CERVANTES REFOJOS	ANA ISABEL CALZADILLA BOUZÓN

CSG 16/04/2020
Verificación: https://sede.xunta.gal/boe



	USO MIXTO PESQUERO - NÁUTICO DEPORTIVO 2.834 m ²
	USO COMPLEMENTARIO 359 m ²
	USO INFRAESTRUCTURA BÁSICA 2.188 m ²
	USO NO ESTRICTAMENTE PORTUARIO 749 m ²
	DESLINDE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE
	DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO

DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE O PINDO				
TÍTULO DEL PLANO:		DELIMITACIÓN DE USOS		
PUERTO:	CLAVE PUERTO:	ESCALAS:	FECHA:	Nº PLANO:
O PINDO (CARNOTA - A Coruña)	12-36	A1: 1/1000 A3: 1/2000	DICIEMBRE 2020	6
AUTORAS DEL DOCUMENTO:		JEFE DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN PORTUARIA	JEFE ÁREA DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN	
SARA CALVO FERNÁNDEZ	ANA MANSILLA PIÑÓN	ANDRÉS CERVANTES REFOJOS	ANA ISABEL CALZADILLA BOUZÓN	

CDE 16/2019/2020
 Verificación: https://sede.xunta.gal/boe