



XUNTA DE GALICIA  
CONSELLERÍA DO MAR

Portos  
de Galicia

## *DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y LOS USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE CAIÓN (LARACHA)*



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.....	8
2.2. ACCESIBILIDAD .....	10
2.3. INSTALACIONES PORTUARIAS EXISTENTES .....	10
2.4. CONCESIONES Y AUTORIZACIONES.....	11
2.5. SERVICIOS COMPLEMENTARIOS .....	12
2.6. FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO.....	12
2.6.1. ACTIVIDAD PESQUERA Y ACUICULTURA .....	12
2.6.2. ACTIVIDAD NÁUTICA-DEPORTIVA .....	14
3. LOCALIZACIÓN DE LAS ZONAS DE PROTECCIÓN .....	15
3.1. RED NATURA .....	15
3.1.1. ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN PARA LAS AVES (ZEPA).....	16
3.1.2. ZONAS ESPECIALES DE CONSERVACIÓN (ZEC) .....	16
3.2. ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN DE LOS VALORES NATURALES (ZEPVN).....	17
3.3. PARQUES NACIONALES .....	18
3.4. ZONAS DE PROTECCIÓN DE LOS ESPACIOS NATURALES.....	18
3.5. RESERVA DE LA BIOSFERA .....	19
3.6. ZONAS RAMSAR. HUMEDALES PROTEGIDOS.....	19
3.7. ESPACIOS NATURALES DE INTERÉS LOCAL (ENIL) Y ESPACIOS PRIVADOS DE INTERÉS NACIONAL (EPIN).....	20
3.8. ESPACIOS NATURALES (PHGC) .....	20
3.9. ELEMENTOS CATALOGADOS DE PATRIMONIO CULTURAL .....	20
4. ANÁLISIS DE COMPATIBILIDAD CON OTROS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN MUNICIPAL	22
4.1. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL.....	22
4.2. PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL .....	22
4.3. DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO .....	25
5. EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y CLASIFICACIÓN DE LOS USOS NECESARIOS .....	26





---

5.1. ACTIVIDADES PORTUARIAS PREVISTAS. IDENTIFICACIÓN DE LAS NECESIDADES .....	26
5.1.1. ACTIVIDAD PESQUERA.....	26
5.1.2. ACTIVIDAD NÁUTICO-DEPORTIVA Y RECREATIVA .....	27
5.1.3. ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS.....	27
5.2. NECESIDADES FUTURAS Y ACTUACIONES PREVISTAS.....	27
5.3. CLASIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS .....	27
5.3.1. USO PESQUERO .....	27
5.3.2. USO MIXTO PESQUERO – NÁUTICO-DEPORTIVO.....	28
5.3.3. USOS COMPLEMENTARIOS O AUXILIARES .....	28
5.3.4. USO DE INFRAESTRUCTURA BÁSICA .....	28
5.3.5. USO NO ESTRICTAMENTE PORTUARIO .....	28
6. DELIMITACIÓN Y ASIGNACIÓN DE ÁREAS. JUSTIFICACIÓN DE SU UTILIZACIÓN .....	28
6.1. ÁREA DE USO PESQUERO .....	29
6.1.1. DELIMITACIÓN DEL ÁREA .....	29
6.1.2. JUSTIFICACIÓN DEL USO ASIGNADO .....	29
6.2. ÁREA DE USO MIXTO PESQUERO – NÁUTICO-DEPORTIVO.....	29
6.2.1. DELIMITACIÓN DEL ÁREA .....	29
6.2.2. JUSTIFICACIÓN DEL USO ASIGNADO .....	29
6.3. ÁREA DE USO COMPLEMENTARIO .....	29
6.3.1. DELIMITACIÓN DEL ÁREA .....	29
6.3.2. JUSTIFICACIÓN DEL USO ASIGNADO .....	29
6.4. ÁREA DE USO DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.....	30
6.4.1. DELIMITACIÓN DEL ÁREA .....	30
6.4.2. JUSTIFICACIÓN DEL USO ASIGNADO .....	30
6.5. ÁREA DE USO NO ESTRICTAMENTE PORTUARIO .....	30
6.5.1. DELIMITACIÓN DEL ÁREA .....	30
6.5.2. JUSTIFICACIÓN DEL USO ASIGNADO .....	30
6.6. TABLA RESUMEN DE ASIGNACIÓN DE USOS.....	30
6.7. REGULACIÓN DE LOS USOS EN LA ZONA DE AGUAS.....	31
6.8. CONDICIONES ESPECIALES DE USO .....	31
7. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO .....	32
7.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE .....	33

---





---

7.2. ZONA DE SERVICIO DE AGUAS DEL PUERTO .....	33
7.3. PROPUESTAS DE INCORPORACIÓN Y REVERSIÓN .....	33
8. EFECTOS DEL DOCUMENTO DE DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS Y SUS MODIFICACIONES.....	33
8.1. ALCANCE Y EFECTOS.....	33
8.2. VIGENCIA Y MODIFICACIONES .....	34
8.3. DISPOSICIÓN TRANSITORIA.....	35
<b>ANEXOS.....</b>	<b>37</b>
ANEXO N.º 1: REPORTAJE FOTOGRÁFICO .....	39
ANEXO N.º 2: DESLINDE DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE.....	56
ANEXO N.º 3: ACTAS DE TRANSFERENCIA Y ADSCRIPCIÓN .....	58
ANEXO N.º 4: CONCESIONES .....	66
<b>PLANOS.....</b>	<b>68</b>





## 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 Laracha, al que pertenece Caión como parroquia junto con Cabovilaño, Coiro, Erboedo, Golmar, Lemaio, Lendo, Lestón, Montemaior, Soandres, Soutullo, Torás y Vilaño, se ubica en la costa norte de la provincia de A Coruña, dentro de la comarca de Bergantiños, integrada, a su vez, por los ayuntamientos de Cabana de Bergantiños, Carballo, Coristanco, Laxe, Malpica de Bergantiños, Ponteceso y Laracha. Se trata de un municipio costero que limita al este con Arteixo y Culleredo, al oeste con Carballo, y al sur con Cerceda.

Sobre una extensión de 125,95 km<sup>2</sup>, en su territorio se asienta una población de 11.347 habitantes (según datos del INE 2019) la mayor parte de ellos asentados en el interior, ya





que la franja litoral de este municipio es pequeña con respecto al total de su extensión. Esto representa un 16,8 % de la población total de la comarca. Su relieve no es de muchos contrastes, entre el punto más elevado de la Sierra de Montemaior y el nivel del mar en Caión, se extiende un valle por donde discurre el río Anllóns.

Las principales actividades económicas de la población pertenecen al sector servicios, seguido del sector de la construcción y de la actividad industrial y, en concreto, en Caión, más de la mitad de la población se dedica a la pesca.

## 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 del puerto de Caión. 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 durante los últimos 10 años.

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 1. Vista aérea del puerto de Caión





Una vez identificadas las necesidades, se realizará la propuesta de Delimitación de los Espacios y los Usos Portuarios del puerto de Caión, 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 cual 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 del puerto de Caión.





## 2. SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO

El puerto de San Caión se encuentra ubicado en el ayuntamiento de Laracha, en el norte de la provincia de A Coruña. Sus coordenadas geográficas son 43°19' N y 8°36' O.



Figura 2. Ubicación geográfica del puerto de Caión. Fuente: elaboración propia

El ayuntamiento se encuentra ubicado dentro de la comarca de Bergantiños, de forma que limita al este con Arteixo y Culleredo, al oeste con Carballo y al sur con Cerceda. Las principales actividades del municipio están relacionadas con el sector servicios y con el de la construcción, además de existir un cierto tejido industrial. Sin embargo, Caión es una villa marinera, en la que su puerto ha dado servicio, históricamente, a embarcaciones pesqueras, dedicándose una parte importante de su población a ese sector.

En las cercanías del puerto se encuentra la playa de Caión, muy frecuentada en épocas estivales debido a su tranquilidad. En Caión se fundó el Monasterio Agustino de Santa María del Socorro, en el siglo XVI. La casa de los Condes de Graxal, en la plaza principal del pueblo, atestigua el auge del puerto de Caión, históricamente relacionado con la pesca de ballena, hoy en día prohibida, además de ser uno de los principales del litoral coruñés.

### 2.1. DEMOGRAFÍA Y ECONOMÍA

El número de habitantes en el ayuntamiento de Laracha, según los últimos datos oficiales publicados a la fecha (enero 2020), es de 11.347 habitantes, de los cuales 5.591 son hombres, lo que representa un 49,3 % del total, siendo el 50,7 % restante correspondiente a 5.756 habitantes, por tanto, mujeres. Su pirámide de población presenta un modelo



regresivo que se corresponde con una población bastante envejecida y con crecimiento nulo o negativo.

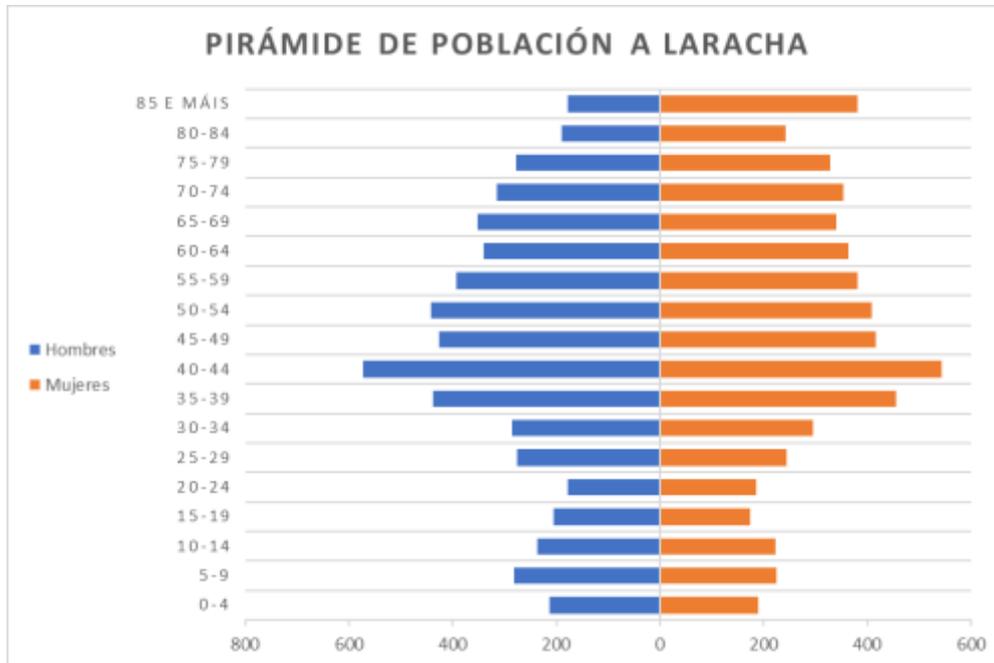


Figura 3. Pirámide de población en Laracha. Datos: 2020. Fuente: Instituto Nacional de Estadística

En el ayuntamiento de Laracha la presencia de personas extranjeras empadronadas es muy pequeña ya que tan solo el 2,1 % de la población es no española. La composición de esta población extranjera tiene su origen en la Unión Europea (un 0,8 % del total de la población), América (un 0,7 %) y África (un 0,5%).

En cuanto a la tendencia de crecimiento de la población, se puede observar cómo el ayuntamiento ha estado inmerso en un proceso continuo de aumento de población en los últimos veinte años, con una ligera regresión en 2016 pero tras la cual se ha vuelto a estabilizar, manteniéndose una población similar en la actualidad.

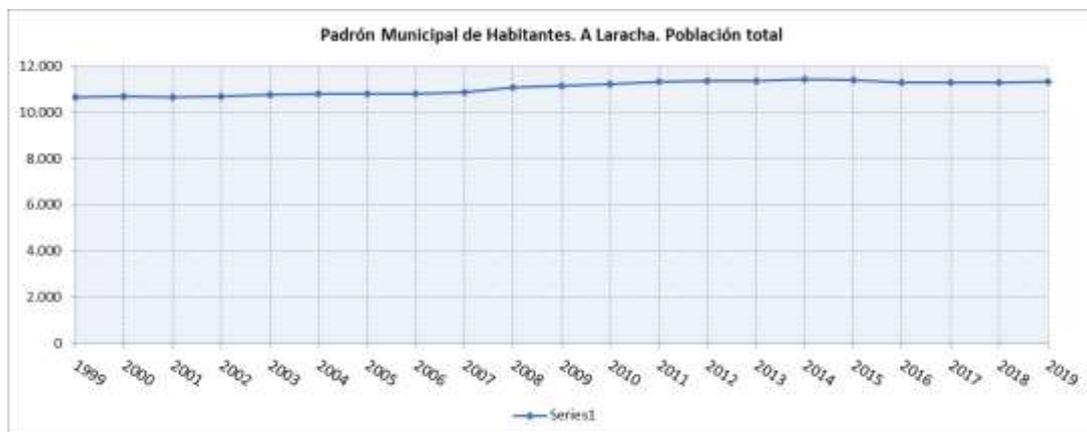


Figura 4. Evolución histórica de la población de Laracha. Fuente: INE



Año	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Pob.	10.669	10.701	10.666	10.683	10.782	10.800	10.806	10.803	10.871	11.079	11.171

Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Pob.	11.213	11.337	11.367	11.375	11.443	11.402	11.295	11.281	11.302	11.347

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

## 2.2. ACCESIBILIDAD

El ayuntamiento de Laracha está conectado, a través de la AC-552 y la AG-55, con Arteixo y A Coruña hacia el este y con el ayuntamiento limítrofe de Carballo hacia el oeste. En particular la parroquia de Caión, ubicada en la costa, se une con Arteixo a través de la carretera DP-0514 y con el núcleo urbano de Laracha a través de las carreteras DP-1909 (hacia Carballo) y DP-1913.

Así, el puerto de Caión se encuentra a 30 minutos en coche de Coruña, a 65 minutos de Ferrol y a 70 minutos de Santiago de Compostela.



Figura 6. 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 A Coruña, con el aeropuerto de Alvedro y la estación de ferrocarril.

## 2.3. INSTALACIONES PORTUARIAS EXISTENTES

La zona de servicio del puerto de Caión cuenta, en la actualidad, con una superficie total de 54.062 m<sup>2</sup>, con 13.727 m<sup>2</sup> terrestres y 40.335 m<sup>2</sup> de lámina de agua.





El puerto de Caión, inicialmente, se concibió como una única dársena protegida por un dique de abrigo constituido por dos alineaciones, una primera con dirección NW de 100 metros y una segunda con dirección W de 75 metros. Paralelamente a la primera alineación se ubica la explanada principal del puerto, cuyo principal uso es como marina seca, ya que en ella se sitúan 86 plazas para mantener embarcaciones de hasta 9 metros en seco.

En cuanto a las infraestructuras de atraque, el puerto de Caión dispone de un muelle de 200 metros, dividido en 3 alineaciones, una primera de 30 metros, que parte de la rampa de descarga ubicada en la zona sur del puerto, interrumpida por unas escaleras para facilitar las descargas frente a la lonja de Caión. La segunda alineación es de 40 metros y, aunque tiene la misma trayectoria que la anterior, se encuentra desplazada unos 10 metros hacia fuera, ya que en esa zona hay un relleno adicional de 400 m<sup>2</sup>, en el que se ubica la grúa para izado de las embarcaciones. En la esquina norte de este relleno se sitúan también unas escaleras para actividades relacionadas con las descargas u otras complementarias. Por último, la tercera alineación, de 90 metros, vuelve a alinearse con la primera de ellas, hasta completar la totalidad de muelle del puerto de Caión.

En 2010 comenzaron las obras de ampliación, las cuales consistieron en ampliar la obra de abrigo ganando, además, explanada, todo ello en el trasdós de la primera alineación del dique existente. En esa nueva explanada se construyeron varios bloques de departamentos para los usuarios del puerto, además de alguna pequeña zona verde en la zona de contacto con el frente urbano.

En la zona suroeste del puerto se encuentran por un lado, un segundo bloque de 7 departamentos, construidos antes de la ampliación y de mayor tamaño que los anteriores, en los que la cubierta es transitable, ya que se sitúa a la misma cota que la calle que discurre por su parte trasera, y, por otro lado, una pequeña zona verde y de transición con el núcleo urbano al este del acceso al puerto a través de la Avenida Méndez Núñez, la cual discurre por la primera mitad de la zona de servicio para, a la altura de la lonja, desviarse hacia la continuación del núcleo urbano y abandonando los límites del puerto.

#### 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 los anexos del presente documento se incluye la relación de concesiones y autorizaciones vigentes en ambos puertos para la utilización del dominio público.

En el puerto de Caión, a fecha octubre de 2019, hay otorgada una única concesión, en concreto, para la explotación y gestión de la lonja por parte de la Cofradía local, aunque desde el pasado año 2019 no tiene actividad.





Por otro lado, el uso de los departamentos de usuarios existentes, tanto los antiguos como los nuevos construidos en la zona de ampliación, se rige mediante autorizaciones temporales. Asimismo, también se otorgan autorizaciones temporales para las terrazas de tres locales de hostelería que se disponen dentro de la zona de servicio, principalmente en verano, aunque también se han solicitado fuera de ese período en alguna ocasión.

## 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.

Entre los servicios complementarios que ofrece el puerto de Caión a sus usuarios destacan los más de 2.000 m<sup>2</sup> dedicados a departamentos para usuarios en la ampliación realizada en la zona norte del dique de abrigo y que, a su vez, reforzó el propio abrigo de la explanada. En total existen 33 departamentos cerrados de 7,18 m<sup>2</sup> cada uno, así como 13 huecos dedicados a la varada de embarcaciones a cubierto.

En la zona suroeste, colindante con el vial de acceso, se ubica otro bloque con 7 departamentos, de mayor tamaño que los anteriores, donde la cubierta es transitable, favoreciendo así la interacción con el núcleo urbano, ya que queda a la misma cota que la calle que discurre por la parte trasera.

Por otro lado, la explanada principal está prácticamente dedicada a varada de embarcaciones, constituyendo una marina seca descubierta de 86 plazas, para embarcaciones desde 5 metros de eslora hasta 9 metros.

En el puerto de Caión se dispone, actualmente, de dos grúas, una para izado de embarcaciones, perteneciente a Portos de Galicia y otra para descarga de mercancía pesquera, esta última se encuentra ubicada en las cercanías de la lonja y pertenece a la Cofradía de pescadores.

Además, el puerto de Caión dispone de contenedores específicos para la recepción y recogida de residuos MARPOL, ubicados, la mayor parte, en el entorno de la lonja.

## 2.6. FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO

### 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 Caión está formada por 8 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	8	25,15	22,47	231,00	170,02
BUQUES DEDICADOS A ACUICULTURA/AUXILIARES		0	0	0,00	0,00	0,00
<b>BUQUES TOTALES</b>		<b>8</b>	<b>25,15</b>	<b>22,47</b>	<b>231</b>	<b>170,02</b>

Tabla 1. Registro de buques pesqueros con base en el puerto de Caión (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 Caión.



Figura 7. Clasificación de la flota del puerto de Caión en función de sus esloras. Fuente: elaboración propia

A continuación, se muestran los datos de ventas (en volumen e importe de venta) de los últimos años. Cabe destacar que la lonja de Caión no ha tenido actividad desde principios de 2019, aunque mantiene su título concesional que vence en noviembre de 2020.



Figura 8. Evolución de las ventas (en kg) en la lonja de Caión durante los últimos 10 años



En el gráfico anterior se puede observar la tendencia decreciente que ha sufrido la lonja de Caión en los últimos 8 años, ya que en 2010 se vendieron más de 15 mil kilos y en 2018, último año del que se disponen datos, únicamente 10 kg.



Figura 9. Evolución del importe de ventas (en €) en la lonja de Caión durante los últimos 10 años

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

A continuación, se muestran las especies más vendidas en la lonja en los últimos 10 años, donde se ve como destaca el pulpo y en segundo lugar, pero con volúmenes 7 veces menores, el percebe.



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

## 2.6.2. ACTIVIDAD NÁUTICA-DEPORTIVA

La actividad náutico-deportiva está también presente en el puerto de Caión, junto con la pesquera, aunque en menor medida. Sin embargo, no existe una infraestructura de atraque específica para 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 el área portuaria de Caión no está ubicada dentro de una zona ZEPA. Sin embargo, la zona ZEPA denominada *Espacio marino de la Costa da Morte (ES0000497)* incluye la zona oeste de la parroquia de Caión pero, en ningún caso, la zona de servicio del puerto, tal y como se puede ver en la siguiente figura:



Figura 11. Zonas Red Natura 2000 (ZEPA) en el entorno del puerto de Caión. Fuente: visor de la Red Natura de la Agencia Europea del Medio Ambiente

### 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 Caión, objeto del presente documento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, no se ubica dentro de una zona especial de conservación (ZEC), pero si existe una en los alrededores, la denominada *Costa da Morte (ES1110005)*, que afecta a la zona oeste de Caión.



Figura 12. Zonas Red Natura 2000 (ZEC) en el entorno del puerto de Caión. 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.

El puerto de Caión, situado en la parte norte de la Costa da Morte, se encuentra en las cercanías de una Zona de Especial Protección de los Valores Naturales, pero no afectado.





### 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 el puerto de Caión, objeto de la presente DEUP, no se encuentra 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 el puerto de Caión, objeto de la presente DEUP, no se encuentra 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, en el puerto de Caión, objeto de la presente DEUP, no existe ningún 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 Caión.

### 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 el puerto de Caión, objeto de la presente DEUP, no 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 el puerto de Caión, objeto del presente documento, no 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, el Plan General de Ordenación Municipal de Laracha Cervo (aprobadas en 2003) y, por otro lado, el catálogo del Plan Básico Autonómico (aprobado por el Decreto 83/2018, de 26 de julio), en el puerto de Caión 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).





Sin embargo, sí existen bienes catalogados en las proximidades y cuyos “*entornos de protección*”, concepto definido en el artículo 12 de la Ley 5/2016, sí afectan a la zona de servicio del puerto. A continuación, se recogen dichos elementos:

- Pazo de Caión (15041\_5153)
- Tres casas en la calle Figueiras
- Dos casas en la plaza de los Milagros de Caión

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 y que, por tanto, no supone la implantación de uno 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 Laracha es el Plan General de Ordenación Municipal, aprobada en 2003.

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 del Plan General de Ordenación Municipal de Laracha, se observa que la superficie terrestre de la zona de servicio del puerto está calificada como sistema general portuario y, por tanto, dicha calificación está alineada con lo dispuesto en el artículo 38 de la Ley 6/2017 de Puertos de Galicia.



Figura 13. Imagen del planeamiento vigente del ayuntamiento de Laracha

### 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 el puerto de Caión.





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 Caión están incluidos en el área de ordenación, según se refleja en el plano AL08 del POL, pero a su vez, están englobados en un Espacio de Interés, para el cual el POL recoge una serie de 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.*







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 el puerto de Caión, 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

Tal y como se ha visto en el apartado de situación actual del puerto, la lonja de Caión ha experimentado un continuo descenso en su actividad, llegando a una situación en la que prácticamente no hay ventas, aunque todavía existen siete embarcaciones con puerto base en Caión, pudiendo volver a producirse ventas en los próximos años. Es por ello que no se propondrán modificaciones en cuanto a las superficies destinadas a este uso.





### 5.1.2. ACTIVIDAD NÁUTICO-DEPORTIVA Y RECREATIVA

En el puerto de Caión existe alguna embarcación dedicada a la náutica-deportiva, principalmente en la época estival, pero no se dispone de una infraestructura específica para ellas, más allá de la marina seca, en la que conviven embarcaciones náutico-deportivas con pesqueras.

### 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 lo 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 del propio puerto de Caión.

Las zonas de las que se dispone actualmente para la realización de dichas actividades se consideran suficientes para el correcto funcionamiento del puerto.

## 5.2. NECESIDADES FUTURAS Y ACTUACIONES PREVISTAS

Tal y como se concluye de los apartados anteriores, en el puerto de Caión 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 del puerto 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 para actividades pesqueras como náutico-deportivas, 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 INFRAESTRUCTURA BÁSICA

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 proceder a delimitar, de manera precisa, las diferentes áreas en las que se dividirá la zona de servicio del puerto 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. ÁREA DE USO PESQUERO

### 6.1.1. DELIMITACIÓN DEL ÁREA

Comprende la alineación del muelle situada más al noreste, a continuación de la zona de varada donde se ubica la grúa principal. Presenta una superficie total de 332 m<sup>2</sup>.

### 6.1.2. 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 la mayor parte de 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.

## 6.2. ÁREA DE USO MIXTO PESQUERO – NÁUTICO-DEPORTIVO

### 6.2.1. DELIMITACIÓN DEL ÁREA

Se asignan dos áreas diferenciadas para el uso mixto pesquero – náutico-deportivo. La zona principal, de mayor extensión, donde se ubica la marina seca del puerto de Caión, incluyendo los viales intermedios entre las diferentes zonas de depósito de embarcaciones y, además, las dos primeras alineaciones de muelle y la explanada anexa, donde se ubican las dos grúas existentes.

La superficie total ocupada por este uso es de 4.174 m<sup>2</sup>.

### 6.2.2. JUSTIFICACIÓN DEL USO ASIGNADO

La mayor parte de la explanada del puerto conforma una marina seca, relacionada, por tanto, con servicios relacionados con el mantenimiento de las embarcaciones y, por ello, es adecuado establecer un uso mixto, ya que dicha infraestructura será utilizada tanto por embarcaciones pesqueras como por embarcaciones de recreo.

## 6.3. ÁREA DE USO COMPLEMENTARIO

### 6.3.1. DELIMITACIÓN DEL ÁREA

Se asigna este uso a, por un lado, los departamentos ubicados sobre el vial de acceso al puerto y, por otro lado, a la nueva fase de departamentos, construidos sobre el relleno efectuado en el dique de abrigo, además de a las terrazas situadas al noroeste de dichos departamentos. La superficie total ocupada por este uso es de 4.255 m<sup>2</sup>.

### 6.3.2. 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.





## 6.4. ÁREA DE USO DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

### 6.4.1. DELIMITACIÓN DEL ÁREA

Se asigna este uso a, por un lado, la parte no transitable del dique de abrigo del puerto, cerrado a su acceso público y, por otro lado, al vial de acceso al puerto. La superficie total ocupada por este uso es de 4.624 m<sup>2</sup>.

### 6.4.2. 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 articula las principales zonas del puerto y posibilita los distintos usos portuarios. El área de infraestructuras básicas permite, por tanto, 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.

## 6.5. ÁREA DE USO NO ESTRICTAMENTE PORTUARIO

### 6.5.1. DELIMITACIÓN DEL ÁREA

Se asigna este uso al jardín ubicado en la parte izquierda del acceso al puerto y su superficie ocupada constituye un total de 320 m<sup>2</sup>.

### 6.5.2. 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.

## 6.6. TABLA RESUMEN DE ASIGNACIÓN DE USOS

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

Uso	Superficie
Pesquero	332 m <sup>2</sup>
Mixto pesquero – náutico-deportivo	4.174 m <sup>2</sup>
Complementario	4.255 m <sup>2</sup>
Infraestructuras básicas	4.624 m <sup>2</sup>
No estrictamente portuario	320 m <sup>2</sup>
<b>TOTAL</b>	<b>13.705 m<sup>2</sup></b>

Tabla 2. Resumen de las superficies destinadas a los distintos usos en el puerto de Caión. Fuente: elaboración propia





## 6.7. REGULACIÓN DE LOS USOS EN LA ZONA DE AGUAS

La superficie de agua incluida en la zona de servicio comprenderá 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.

## 6.8. CONDICIONES ESPECIALES DE USO

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

En este sentido, si bien se delimitan áreas funcionales a las que se les asigna un uso concreto, 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 pesquero o uso mixto pesquero - náutico-deportivo, 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.

## 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 transfirió el puerto de Caión 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 al puerto de Caión, se recogen en dicha acta de entrega, dentro del Grupo de Puertos de A Coruña, donde se incorpora un plano que delimita esas superficies.

La zona de servicio trasferida a la Comunidad Autónoma de Galicia por el Real Decreto 3214/1982 fue ampliada en 1993 para tener en cuenta la construcción del dique de abrigo inicial. La ampliación de la explanada y obras de abrigo realizada en 2010 se llevaron a cabo dentro de esta nueva adscripción, no siendo necesaria una segunda ampliación, por lo que ésta es la vigente en la actualidad. Además, cabe destacar que, en la zona de contacto con el núcleo urbano se corresponde con el deslinde del dominio público marítimo terrestre aprobado por la O.M. de 19/12/1972 y por la O.M. 07/03/2003.

No obstante, es preciso formalizar mediante el presente documento una pequeña modificación del límite de la zona de servicio del puerto de Caión en la zona de contacto entre la superficie ampliada del puerto y el núcleo urbano, ya que en la adscripción se refleja un límite coincidente con el deslinde del Dominio público marítimo terrestre aprobado, el cual, sin embargo, deja parte de las edificaciones existentes dentro del recinto portuario. Por tanto, se propone la reversión de dos pequeñas parcelas que suman 72 m<sup>2</sup>, situadas a ambos lados del mojón 159 del deslinde vigente, por considerarse que no tiene, en la actualidad, ningún tipo de uso relacionado con el puerto, sino que se trata de propiedades privadas.

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, así como un plano con la propuesta de reversión.





### 7.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

La zona de servicio terrestre propuesta para el puerto de Caión tiene, por tanto, una superficie total de 12.654 m<sup>2</sup>, la cual puede verse en el plano *Delimitación de la zona de servicio*, incluido en el anexo de planos del presente documento.

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

En el puerto de Caión se mantiene la actual delimitación de la zona de servicio en cuanto a lámina de agua, con una superficie total de 40.328 m<sup>2</sup>, la cual se puede ver en el plano de *Delimitación de la zona de servicio*, incluido en el anexo de planos del presente documento.

### 7.3. PROPUESTAS DE INCORPORACIÓN Y REVERSIÓN

Tal y como se ha indicado, la delimitación de la zona de servicio terrestre se realiza en la presente DEUP incluyendo en ella todos aquellos terrenos a los que, tras el análisis de aptitudes, funciones y demandas externas, se ha asignado un uso de los que legalmente pueden mantenerse en el interior de la zona de servicio.

Por todo lo dispuesto anteriormente, se propone que se declaren innecesarias las parcelas indicadas en el plano correspondiente dentro de la zona de servicio del puerto de Caión, las cuales suman un total de 72 m<sup>2</sup>, ya que no guardan relación con la actividad portuaria.

Como resultado de la declaración de innecesaridad de dichas parcelas, se propone el inicio de los trámites de reversión de los citados terrenos 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.

## 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 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 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 o autorizar en dichas áreas otros usos o actividades no previstos en los tipos básicos, siempre que tengan carácter provisional y 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, o revocación sin indemnización en el caso de las autorizaciones, 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 o revocación, 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.
5. El desarrollo de los proyectos de obras portuarias contempladas en esta DEUP se considera sujeto a las disposiciones anteriores y, por tanto, sus modificaciones solo se consideran sustanciales cuando afecten a algún uso básico en más del 15% o cuando se incluya alguna nueva infraestructura que, aun cumpliendo el porcentaje anterior, implique una modificación de la delimitación de la zona de servicio en su linde con los particulares

### 8.3. DISPOSICIÓN TRANSITORIA

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.

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***





Imagen 1. Puerto de Caión desde el aire en 1995. Fuente: Portos de Galicia



Imagen 2. Puerto de Caión desde el aire en 2007. Fuente: Portos de Galicia





Imagen 3. Puerto de Caión desde el aire en 2012. Fuente: Portos de Galicia



Imagen 4. Puerto de Caión desde el aire en 2013. Fuente: Portos de Galicia





Imagen 5. Puerto de Caión desde el aire en 2017. Fuente: Portos de Galicia



Imagen 6. Puerto de Caión desde el aire en 2017. Fuente: Portos de Galicia





Imagen 7. Puerto de Caión desde el aire en 2017. Fuente: Portos de Galicia



Imagen 8. Vista general del Puerto de Caión desde el vial de acceso. Fuente: ACADAR





Imagen 9. Primera fase de departamentos del puerto de Caión en cuya cubierta hay una plaza empedrada. Fuente: ACADAR



Imagen 10. Vista general del puerto y de la primera fase de departamentos desde el acceso al mismo. Fuente: ACADAR





Imagen 11. Muelle pesquero desde la explanada de varada. Fuente: ACADAR



Imagen 12. Muelle de uso mixto pesquero y náutico-deportivo. Fuente: ACADAR





Imagen 13. Explanada de varada para embarcaciones pesqueras y náutico-deportivas. Fuente: ACADAR



Imagen 14. Marina seca del puerto de Caión y muelle pesquero a la izquierda. Fuente: ACADAR





Imagen 15. Marina seca del puerto de Caión y pasarela que atraviesa la zona terrestre del puerto. Fuente: ACADAR



Imagen 16. Muelle pesquero y explanada anexa donde se ubica una marina seca. Fuente: ACADAR





Imagen 17. Muelle de uso pesquero, explanada anexa y zona de varada al fondo. Fuente: ACADAR



Imagen 18. Parte interior del dique de abrigo del puerto de Caión y explanada anexa. Fuente: ACADAR





Imagen 19. Nuevos departamentos del puerto de Caión. Fuente: ACADAR



Imagen 20. Nuevos departamentos del puerto de Caión y pasillos de acceso. Fuente: ACADAR





Imagen 21. Terraza perteneciente a un local de hostelería ubicada dentro de la zona de servicio del puerto. Fuente: ACADAR

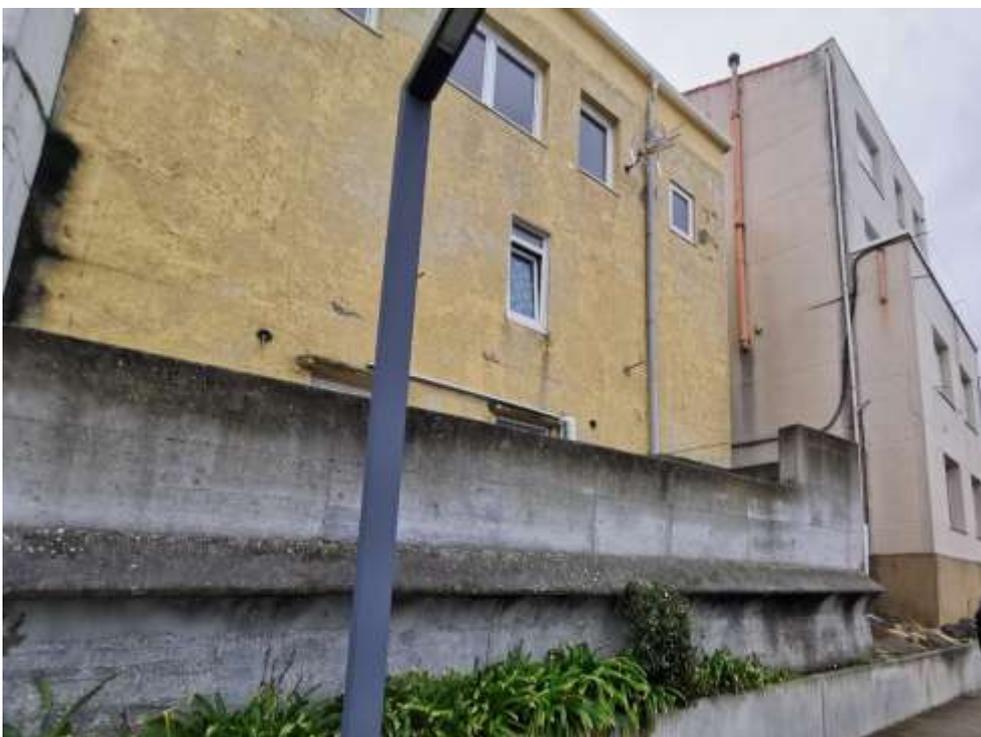


Imagen 22. Terraza que invade DPMT y está fuera de la parcela catastral. Fuente: ACADAR





Imagen 23. Edificaciones que invaden la zona de servicio del puerto de Caión. Fuente: ACADAR.



Imagen 24. Departamentos ubicados en la ampliación del puerto de Caión. Fuente: ACADAR





Imagen 25. Acceso a los departamentos ubicados en la ampliación del puerto de Caión. Fuente: ACADAR



Imagen 26. Dique de abrigo del puerto de Caión. Fuente: ACADAR





Imagen 27. Segunda fase de departamentos ubicados en la ampliación de la zona terrestre del puerto de Caión.  
Fuente: ACADAR



Imagen 28. Pasarela de madera que atraviesa la zona de servicio del puerto de Caión. Fuente: ACADAR





Imagen 29. Explanada donde se ubica la marina seca vista desde la pasarela superior que atraviesa la zona de servicio del puerto. Fuente: ACADAR



Imagen 30. Lonja del puerto de Caión. Fuente: ACADAR





Imagen 31. Jardín con uso no estrictamente portuario ubicado en la zona de entrada al puerto. 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. n° 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 n° 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.

EL DIRECTOR GENERAL

Luis Fernando Palao Taboada

POR LA COMUNIDAD AUTONOMA DE  
GALICIA

EL DIRECTOR GENERAL DE  
OBRAS PUBLICAS

José de la Torre

LINEA 4 (2150207) 048684





12 - MERA

Se incluye el actual espigón con resguardos de 30 m. en los costados de la primera alineación, 30 m. en el frente y 50 m. a cada lado en la segunda alineación.

13 - SANTA CRUZ

Comprende la rampa existente desde el arranque de su malecón, con resguardos de 50 m. en los costados.

14 - SAN PEDRO DE VISMA

El muro de atraque y rampa, con resguardos de 40 m. en el costado de tierra y 50 m. en el frente.

15 - SUEVOS

El muro de atraque y rampa, dejando resguardos de 20 m. Se incluye el camino de acceso, desde la carretera militar de Suevos. Este camino es de uso público.

16 - CAYON

Desde el aparcamiento municipal hasta el extremo del muelle de atraque, incluyendo una zona de dragados de 100 m. hacia el N.E. y 55 m. hacia el costado interior.

17 - RAZO

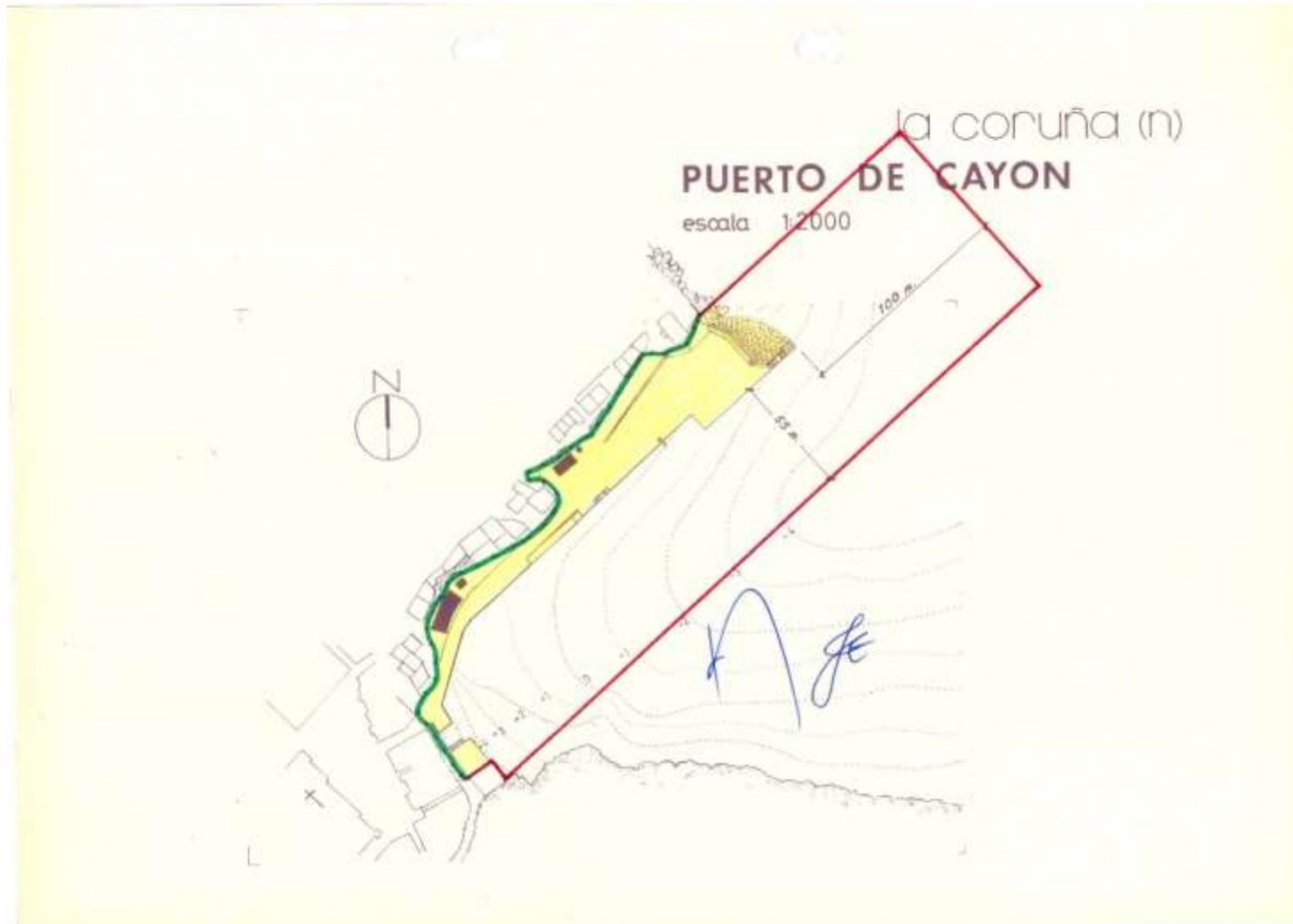
La rampa de atraque con resguardos de 20 m. en el costado del mar, arranque y extremo.

18 - MALPICA

Desde el extremo del aparcamiento N.E. hasta el extremo interior del morro de la Plancha, dejando unos resguardos de 50 m.









**ACTA DE ADSCRIPCIÓN A LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA DE LA  
NUEVA ZONA DE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE AFECTA AL  
PUERTO DE CAIÓN**

Reunidos, en La Coruña, D. Eduardo Toba Blanco, Jefe de la Demarcación de Costas de Galicia, en representación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, y D. Manuel García Blanco, Ingeniero Director del Grupo de Puertos Coruña Norte, en representación de la Consellería de Ordenación del Territorio y Obras Públicas de la Xunta de Galicia, 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, a la adscripción a la Comunidad Autónoma de Galicia de la nueva zona de dominio público marítimo-terrestre afecta al Puerto de Caión, cuya delimitación se señala en el plano adjunto, resultante de la aprobación del Proyecto de "Ampliación del Puerto de Caión".

Y para que conste, se levanta la presente Acta, por cuadruplicado ejemplar, en La Coruña, a tres de Junio de mil novecientos noventa y tres.

**POR LA ADMINISTRACION  
CENTRAL DEL ESTADO.**



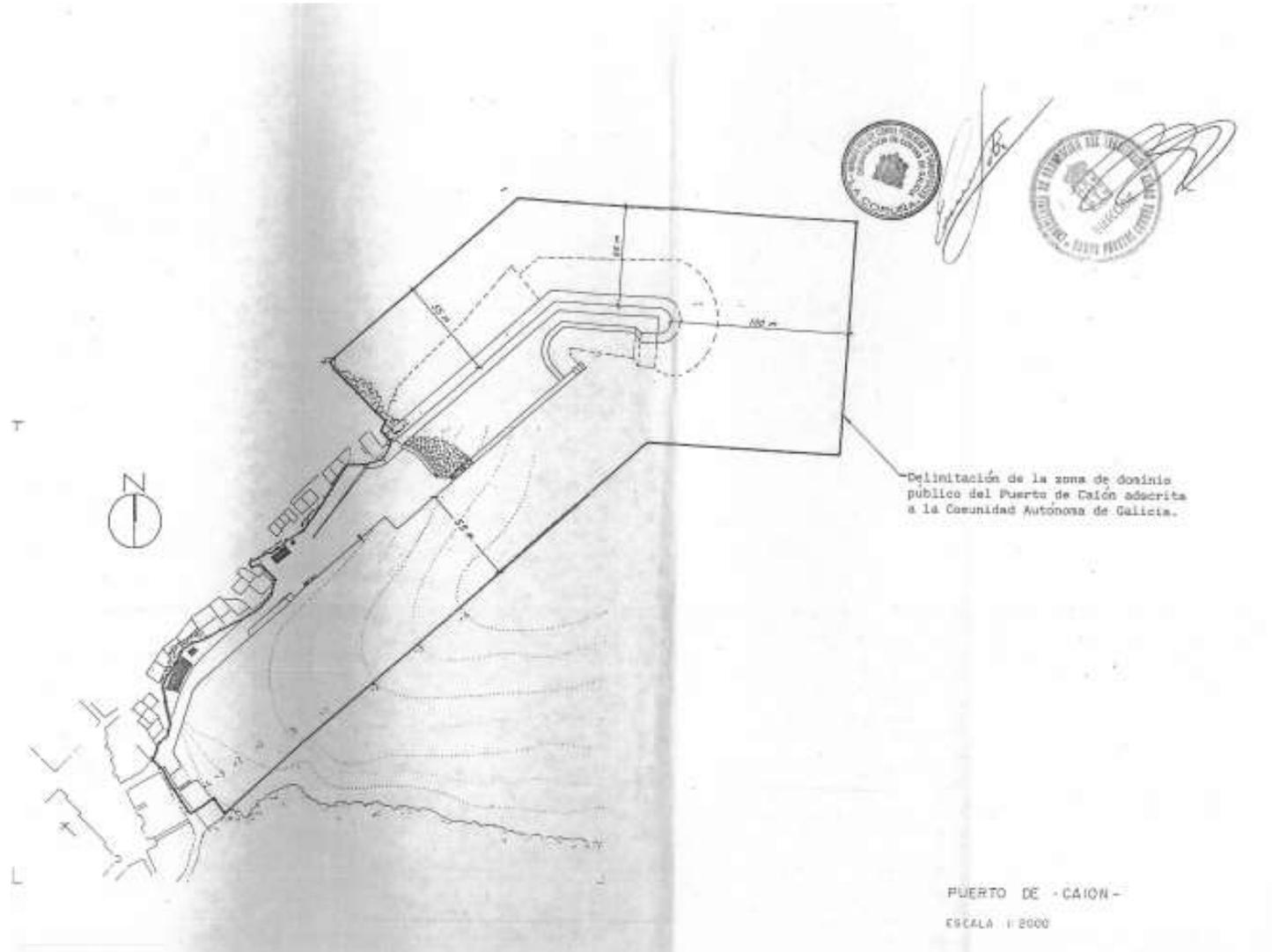
Fdo.: Eduardo Toba Blanco.

**POR LA COMUNIDAD AUTONOMA  
DE GALICIA.**



Fdo.: Manuel García Blanco.







## ***ANEXO N.º 4: CONCESIONES***





## RELACIÓN DE CONCESIONES PORTUARIAS

Las concesiones portuarias, a fecha octubre 2019, son:

<u>Referencia</u>	<u>Año</u>	<u>Título</u>	<u>Usuario</u>
12-18-09-C-1	2009	Explotación y gestión de la lonja	COFRADÍA DE CAIÓN

Tabla 3. Relación de Concesiones Portuarias en el puerto de Caión a fecha octubre 2019. Fuente: Portos de Galicia





## PLANOS





## ÍNDICE DE PLANOS

PLANO N.º 1: SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO

PLANO N.º 2: ESTADO ACTUAL

PLANO N.º 3: ZONAS DE PROTECCIÓN

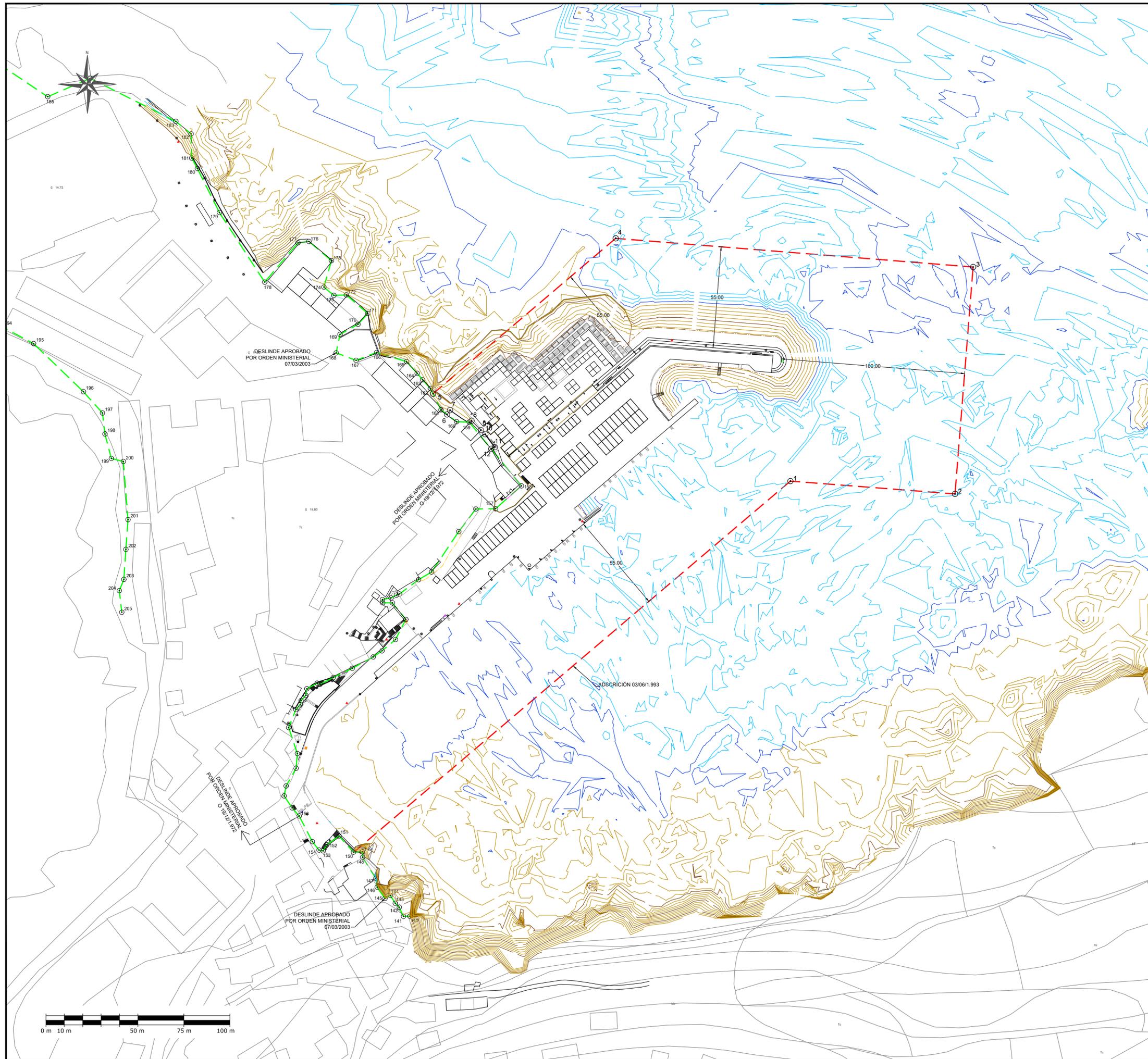
PLANO N.º 4: PROPUESTA DE REVERSIÓN

PLANO N.º 5: DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

PLANO N.º 6: DELIMITACIÓN DE USOS







COORDENADAS ZONA DE SERVICIO ACTUAL		
HITO	X	Y
1	532057,0412	4796446,2533
2	532156,3822	4796530,6432
3	532350,7239	4796515,0689
4	532340,8757	4796391,8451
5	532251,3614	4796398,8087

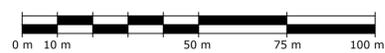
	DELIMITACIÓN ACTUAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO
	DESLINDE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE

**XUNTA DE GALICIA**  
 CONSELLERÍA DO MAR

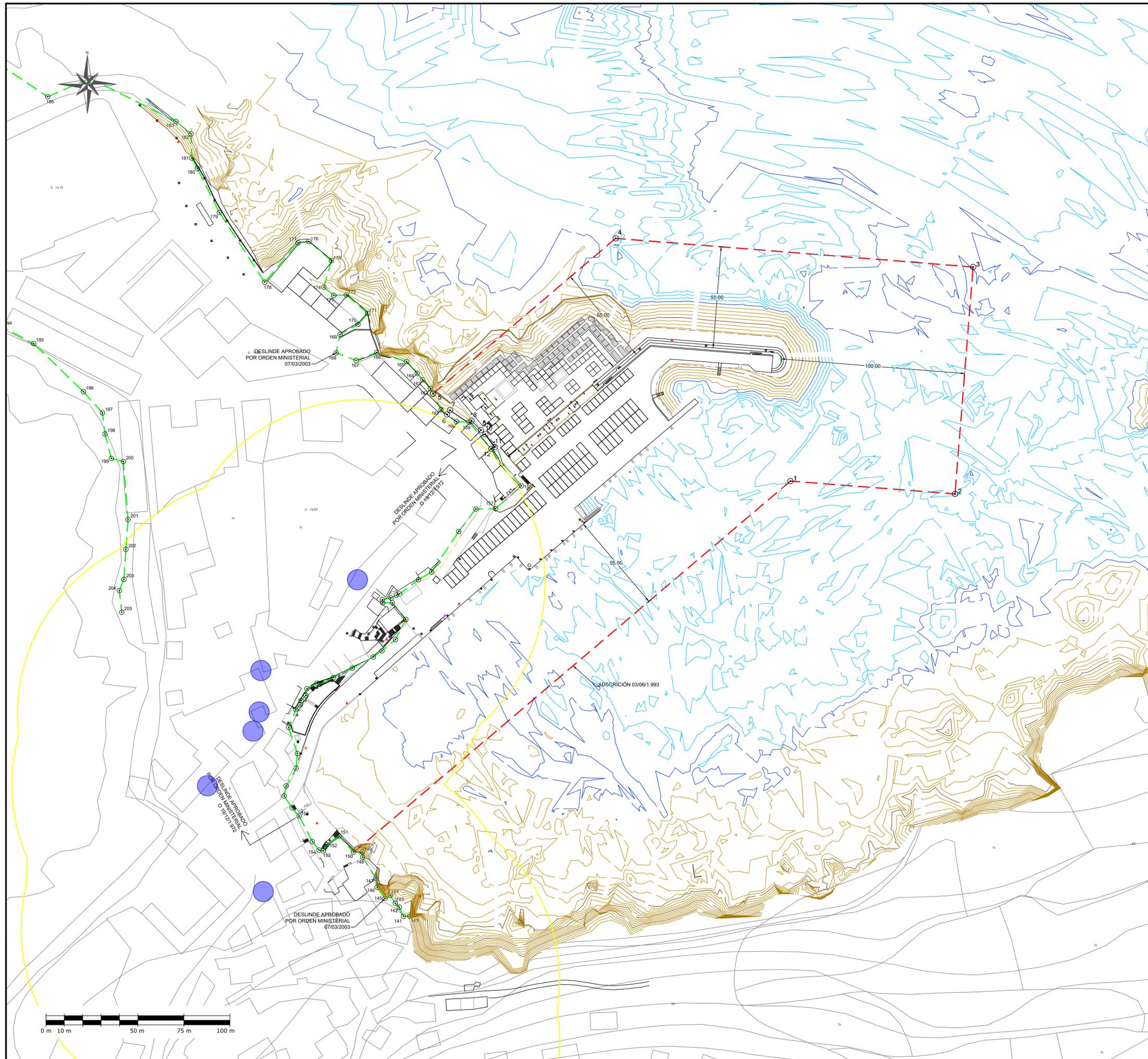
**Portos**  
 de Galicia

**DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE CAIÓN**

TÍTULO DEL PLANO: ESTADO ACTUAL		Nº PLANO: 2	
PUERTO: CAIÓN (LARACHA - A Coruña)	CLAVE PUERTO: 12-18	ESCALAS: A1: 1/1000 A3: 1/2000	FECHA: DICIEMBRE 2020
AUTORAS DEL DOCUMENTO:		JEFE DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN PORTUARIA	Jefa AREA DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN
SARA CALVO FERNÁNDEZ	ANA MANSILLA PIÑÓN	ANDRÉS CERVANTES REFOJOS	ANA ISABEL CALZADILLA BOUZÓN



CITE: 03/03/2019/048  
 Verificación: https://sede.mcm.galicia.es



COORDENADAS ZONA DE SERVICIO ACTUAL		
HITO	X	Y
1	532057,0412	4796446,2533
2	532156,3822	4796530,6432
3	532350,7239	4796515,0689
4	532340,8757	4796391,8451
5	532251,3614	4796398,8087

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

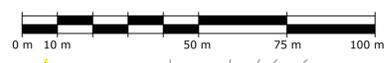
**XUNTA DE GALICIA**  
CONSELLERÍA DO MAR

**DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE CAIÓN**

TÍTULO DEL PLANO: ZONAS DE PROTECCIÓN

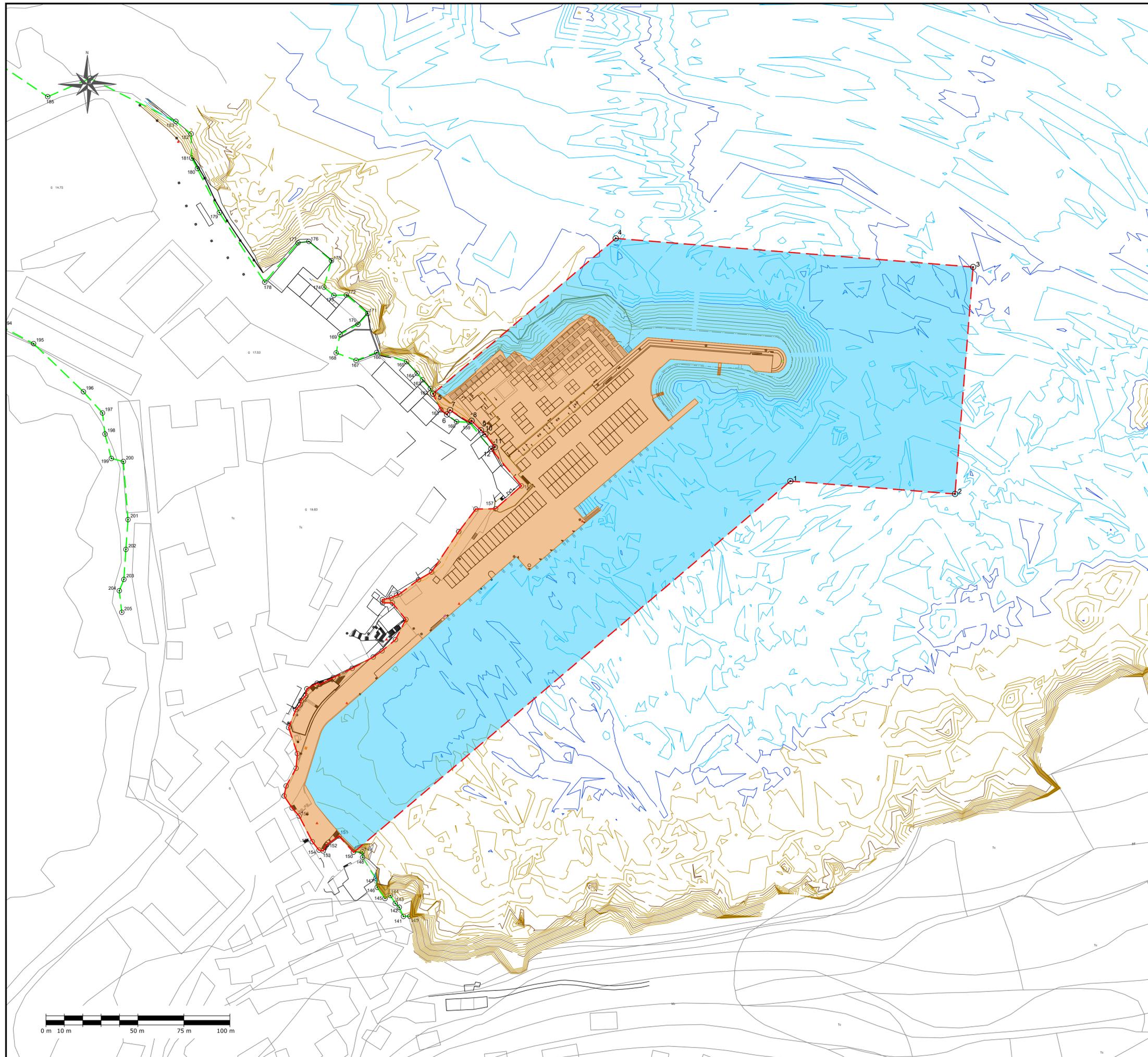
PUERTO: CAIÓN (LARACHA - A Coruña)	CLAVE PUERTO: 12-18	ESCALAS: A1: 1/1000 A3: 1/2000	FECHA: DICIEMBRE 2020	Nº PLANO: 3 HOJA: 1 DE 1
---------------------------------------	---------------------	-----------------------------------	-----------------------	-----------------------------

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



CITE: 03/03/2003/048  
 Verificación: 10/03/2003/048

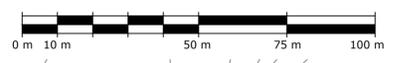




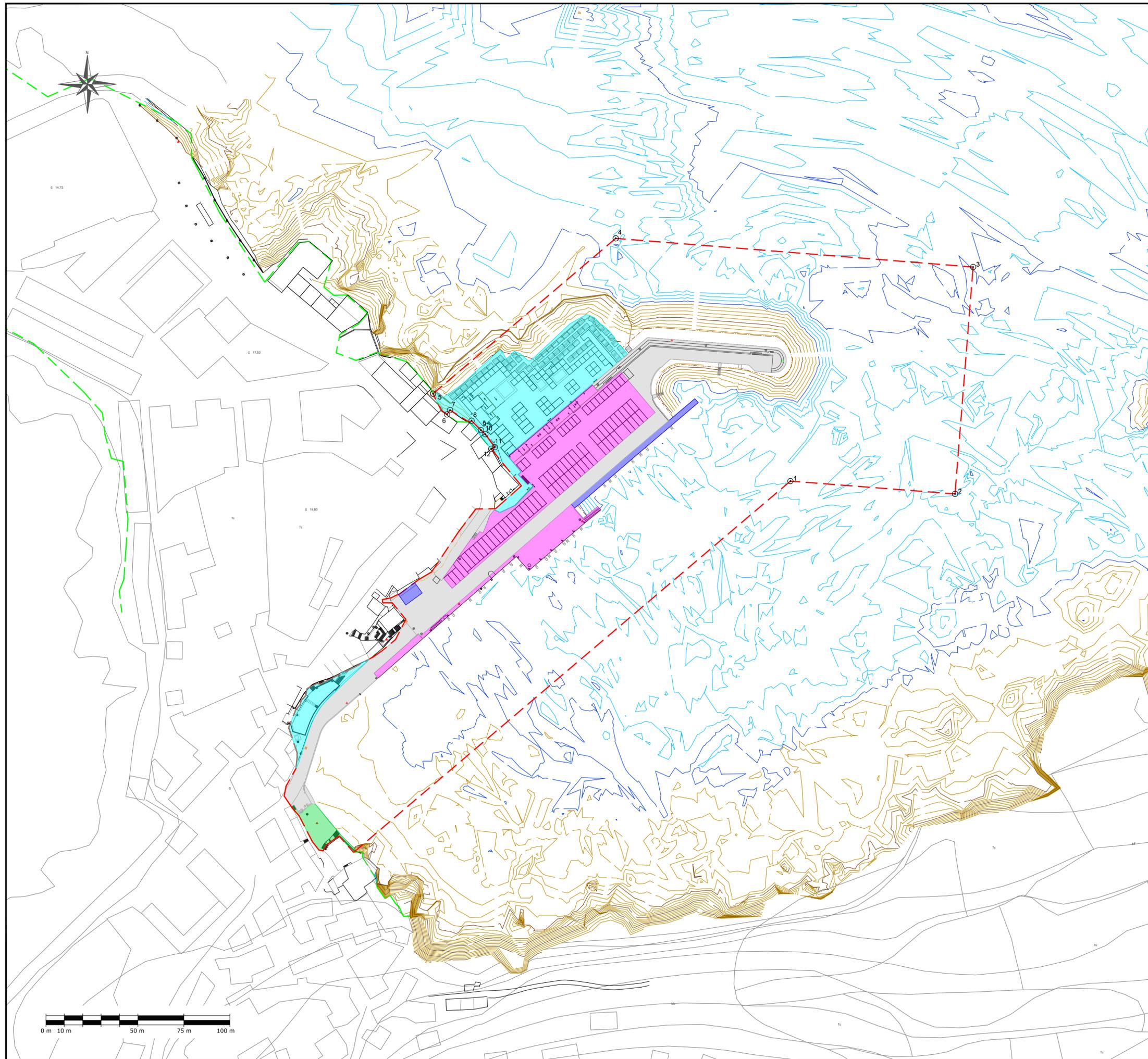
COORDENADAS ZONA DE SERVICIO PROPUESTA		
HITO	X	Y
1	532057,0412	4796446,2533
2	532156,3822	4796530,6432
3	532350,7239	4796515,0689
4	532340,8757	4796391,8451
5	532251,3614	4796398,8087
6	532064,6643	4796435,0176
7	532066,2687	4796437,3937
8	532078,0021	4796431,5857
9	532083,0931	4796426,4797
10	532085,5042	4796424,2596
11	532090,6469	4796417,2577
12	532088,6201	4796416,3187

	ZONA TERRESTRE 12.654 m <sup>2</sup>
	LAMINA DE AGUA 40.328 m <sup>2</sup>
	DESLINDE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE
	DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO
	BLOQUES DEL MANTO DEL DIQUE

<b>XUNTA DE GALICIA</b> CONSELLERÍA DO MAR		<b>Portos</b> de Galicia	
<b>DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE CAIÓN</b>			
TÍTULO DEL PLANO: DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO			
PUERTO: CAIÓN (LARACHA - A Coruña)	CLAVE PUERTO: 12-18	ESCALAS: A1: 1/1000 A3: 1/2000	FECHA: DICIEMBRE 2020 N° PLANO: 5 HOJA: 1 DE: 1
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



CITE: 03/2020/00048  
 Verificación: https://sede.sxg.gal/verific



	USO MIXTO PESQUERO - NÁUTICO DEPORTIVO 4.174 m <sup>2</sup>
	USO PESQUERO 332 m <sup>2</sup>
	USO INFRAESTRUCTURA BÁSICA 4.624 m <sup>2</sup>
	USO NO ESTRICTAMENTE PORTUARIO 320 m <sup>2</sup>
	USO COMPLEMENTARIO 4.255 m <sup>2</sup>
	DESLINDE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE
	DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO
	BLOQUES DEL MANTO DEL DIQUE

DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE CAIÓN				
TÍTULO DEL PLANO: DELIMITACIÓN DE USOS				
PUERTO: CAIÓN (LARACHA - A Coruña)	CLAVE PUERTO: 12-18	ESCALAS: A1: 1/1000 A3: 1/2000	FECHA: DICIEMBRE 2020	Nº PLANO: 6 HOJA: 1 DE: 1
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	

CITE: 02/03/2010/048  
 Verificación: https://sede.xunta.gal/boe