



CONFRARIA DE PESCADORES

"San José"

R/ República de Cuba, 4 - 2º

Tel. 986 30 01 65 - Fax, 986 30 36 88

Telf. Lonxa: 986 30 01 73

36940 CANGAS (Pontevedra)

ATT: Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico
Dirección General de Calidad y Evaluación Medioambiental
Plaza de San Juan de la Cruz, s/n
28003 Madrid

FRANCISCO JAVIER COSTA GARCÍA mayor de edad, con DNI-76.812.171-Z, en calidad de patrón mayor y en representación de la **COFRADÍA DE PESCADORES SAN JOSÉ DE CANGAS DO MORRAZO (PONTEVEDRA)**, y domicilio a efectos de notificaciones en Avenida de Bueu, s/n-Porto Pesqueiro - Cangas – 36940 - Pontevedra, y en condición de interesada en la CONSULTA PÚBLICA del proyecto DOCUMENTO INICIAL DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA DE LA DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE VIGO (Código del Plan: 2019P009).

EXPONE:

La Cofradía de Pescadores "San José" de Cangas do Morrazo, es una corporación de derecho público, sin ánimo de lucro, dotada de personalidad jurídica y capacidad de obrar, para el cumplimiento de los fines y el ejercicio de las funciones que les están encomendadas, que actúa como órgano de consulta y colaboración con la Administración en la promoción del sector pesquero y representa los intereses económicos y corporativos de los profesionales del sector, sin perjuicio de la representación que poseen las organizaciones de empresarios y trabajadores de la pesca, de acuerdo con los principios de la observancia de la legalidad, transparencia contable y democracia en su estructura interna y funcionamiento. La Cofradía está inscrita en el registro de cofradías y sus Federaciones de la Consellería del Mar, en el tomo II –libro 17- volumen 1.

Entre algunas de las funciones que le corresponden a la cofradía en la defensa del sector profesional son, gestionar las áreas de la zona marítimo terrestre que le fueran confiadas mediante el título administrativo habilitante correspondiente expedido por la Administración competente, responsabilizarse de la vigilancia de las zonas de dominio público marítimo y marítimo terrestre, que le fueran confiadas para su aprovechamiento.

El ámbito territorial de la Cofradía de Cangas, comprende desde punta Canaval (límite costero con el municipio de Moaña) hasta punta Couso (límite con el ámbito de la cofradía de Aldán).

Que la Cofradía de Cangas, tiene aprobados desde hace décadas, distintos planes de explotación en dicho ámbito territorial y en las Islas Cíes, tales como: percebe, marisqueo a flote, marisqueo a pie, endeño remolcado, algas desde embarcación y a pie, anémona, oreja de mar, erizo y pepino de mar. Además, cuenta con una importante flota de artes menores, que en sus permisos de explotación cuentan con distintas artes tales como, vetas, miños, trasmallos, xeito, nasa polbo, nasa nécora, bou de man, boliche, etc; y que su actividad se centra principalmente en el interior de la ría de Vigo, las Islas Cíes y Costa de la Vela.

Que la Cofradía de Cangas dispone de una autorización para la explotación del banco natural, sito en el distrito marítimo de Cangas, entre punta Canaval (límite costero con el municipio de Moaña) hasta punta Subrido, tal y como establece la Orden del 17 de octubre de 1972.

Que teniendo en cuenta nuestro ámbito de actuación, y por ello con interés legítimo en las actuaciones que nos ocupan (periodo de consultas el proyecto de DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE VIGO, promovido por: **AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO-MINISTERIO DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA**), y una vez analizados los documentos, discrepamos con parte de su contenido, al considerar que puede ir en contra de los intereses del sector pesquero-marisquero que, de forma histórica y tradicionalmente desenvuelven su actividad en las zonas marítimo-terrestres de la ría de Vigo, principalmente de nuestras embarcaciones afiliadas. Es por ello, que presentamos las siguientes consideraciones, centrándonos en el

ámbito de actuación del proyecto de delimitación de los espacios portuarios del puerto de Vigo, en el ámbito territorial de la cofradía de Cangas, teniendo en cuenta que la Cofradía de Cangas como parte alegante, es miembro a su vez de distintas plataformas, asociaciones o colectivos, tales como, “Plataforma pola Defensa da Ría de Vigo”, “Asociación de Marisqueo a Flote da Ría de Vigo” y colaborador del “Grupo Anelamento Anduriña”, y que a su vez presentan alegaciones al contexto genérico del documento, la cofradía de Cangas se suscribe y adhiere al contenido total de las mismas:

- Alegación Asociación Plataforma pola Defensa da Ría de Vigo con número de registro de entrada 200120078859, de fecha 27/11/2020.
- Alegación Plataforma pola Defensa da Enseada de San Simón, Cofradía de Pescadores de Arcade y Cofradía de Pescadores de Redondela.
- Alegación Asociación Marisqueo a Flote Ría de Vigo, presentadas con fecha 14/12/2020.
- Alegación Grupo Anelamento Anduriña.

PREÁMBULO:

El documento inicial del procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada de la delimitación de los espacios y usos portuarios del puerto de Vigo (DEUP), dice que; “en una primera aproximación a la naturaleza jurídica de este instrumento, puede concluirse que se trata de un acto de delimitación de los espacios portuarios, de tierra y agua, necesarios para el desarrollo de los usos portuarios”.

Además dice que, “la aprobación de la DEUP implicará la admisión de la delimitación de los espacios y usos propuestos en el ámbito delimitado. El objetivo último de la DEUP es el de delimitar los espacios de tierra y agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios y adecuar los usos a los requerimientos de la explotación del puerto”.

A su vez en las conclusiones, establece que las consecuencias más importantes del desarrollo de la DEUP son:

- “Dotar al puerto de Vigo de un instrumento de planeamiento según lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, con la

correspondiente adaptación a lo dispuesto en los artículos 69 y 70 de esta norma que exige una nomenclatura y definición de los usos globales permitidos en la zona de servicio del puerto y la adaptación de los usos urbanos a tales disposiciones.

- Modificación de la delimitación de la zona de servicio terrestre y de agua actual del sistema portuario de la ría de Vigo, desafectando áreas no necesarias para la actividad portuaria.
- La asignación de usos a las distintas áreas dentro de la zona de servicio, según el uso actual.
- La reorganización de las zonas de aguas I y II del puerto para adaptarlas a la actividad portuaria, excluyendo de la zona II principalmente las zonas de playa y ensenadas”.

Además, el propio documento dice; “la DEUP no puede considerarse como un instrumento de planificación urbanística, el cual, en su caso, podría estar sujeto a evaluación ambiental estratégica, siendo la DEUP un simple acto de delimitación de los espacios portuarios, de tierra y de agua, necesarios para el desarrollo de los usos portuarios. Es decir, que la DEUP es un acto de delimitación de los límites del dominio público portuario y de zonificación general de usos en el ámbito portuario, no asimilable, por tanto, a los planes y programas a los que se refiere la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental”.

Teniendo en cuenta que un documento de estas características no puede considerarse como un instrumento de planeamiento pero, por el contrario, es un documento en el cual se proponen las delimitaciones de los espacios portuarios, de tierra y agua, zonificación de usos, etc., no llegamos a comprender el alcance de algunas de las propuestas, la inexistencia de justificación en las mismas, que queremos creer que son por error y no por omisión voluntaria con el fin de ocultar pretensiones futuras.

,

Por lo hasta aquí expuesto es por lo que presentamos las siguientes **ALEGACIONES**:

Primera: En el borrador de la delimitación de los espacios y usos portuarios del puerto de Vigo, en su apartado 7.3. Delimitación de la zona de agua, se propone la desafectación de

distintas áreas por no ser necesarias para la operativa del puerto, al ser aguas costeras adaptadas a las singularidades morfológicas de las desembocaduras, como son las ensenadas y las zonas de playa con poco calado y no navegables, por lo que no se hacen necesarias para la operativa portuaria y dan abrigo a una superficie terrestre con unas características singulares.

Concretamente para el litoral de Cangas se propone la desafección de las ensenadas de Liméns y ensenada de Barra, con las siguientes delimitaciones : de la zona II de agua en este área se traza una línea imaginaria desde el punto 622 del deslinde del tramo de costa comprendido desde la punta Couso hasta el T.M.de Moaña aprobado por O.M. de 17-01-2005 .que une con la señal marítima 04800 (baliza de Borneira) y la unión desde este punto (baliza de Borneira) hasta la señal marítima 04780 (Boya nº2 de Sobrido) y la unión desde este punto (Boya nº2 de Sobrido) a la señal marítima 04770 (Torre cilíndrica de Punta Robaleira). **Esta propuesta nos parece de justicia, lógica y acertada.**



No obstante, es curioso que **no se incluya la desafección** del tramo de costa sur incluido en la zona de servicio actual en el término Municipal de Cangas, comprendidos entre los **PTO. 50** del deslinde de Punta Rodeira- Punta Balea, aprobado por O.M de 21-06-1974 (muelle Congorza) y el **PTO. 21** del deslinde punta Rodeira- Punta Balea, aprobado por O.M de 21-06-1974 (esquina dique abrigo puerto de Cangas).

Segunda: En concordancia con el punto anterior, no se entienda la **no desafectación** de dicha zona o por lo menos de la zona comprendida entre los puntos **PTO. 50** del deslinde de punta Rodeira- punta Balea, aprobado por O.M de 21-06-1974 (Muelle Congorza) y el **PTO. 35** del deslinde punta Rodeira-punta Balea, aprobado por O.M de 21-06-1974 (arranque dique protección- Massó).

Es importante recordar que en la modificación de la propuesta de delimitación de los espacios y usos portuarios del puerto de Vigo del año 2013, en su apartado 7.1. Delimitación de la zona terrestre comprendida entre los puntos 35 y 50 del deslinde “punta Rodeira – punta Balea” aprobado por O.M. de 21.06.1974 dentro del término municipal de Cangas. Propuesta de desafectación; dice: **“Se propone la desafectación del tramo de costa sur incluido en la zona del servicio actual en el término municipal de Cangas, de acuerdo con el 4º proyecto reformado de la zona de servicio de Vigo, aprobado por O.M. de 15-IV-1992 y actualmente vigente, puesto que después de haber procedido a la extinción, por renuncia del titular, de la concesión administrativa de esta zona, no se prevé ninguna actuación con una actividad portuaria al tratarse de áreas muy rocosas, con un tramo de playa y poco calado, que no resultan útiles para la operativa portuaria y por tanto no se consideran susceptibles para la asignación de ningún uso portuario. Por tanto, se propone la desafectación del siguiente tramo de costa:**

Tramo Sur: Desde el arranque del dique de protección, sin incluirlo, punto 35 del deslinde “punta Rodeira – punta Balea” aprobado por O.M. de 21.06.74, hasta el muelle de Congorza, punto 50 del mismo deslinde.”

Visto esto, no alcanzamos a comprender como una propuesta de modificación en el anterior DEUP, no fue reflejada en el documento actual, sobre todo cuando fue calificada como un **área muy rocosa, con un tramo de playa y poco calado, que no resultan útiles para la operativa portuaria y por tanto no se consideran susceptibles para la asignación de ningún uso portuario.**

Lo cierto es que no nos gustaría ser mal pensados y queremos creer que se trata de un error y no de una omisión premeditada, ya que no se entendería que sobre una zona de la que se propuso su extinción por tratarse de un área no útil para la operativa portuaria y no considerada susceptible para ningún uso portuario, ahora tenga algún tipo de interés, a no

ser que se esté planificando o considerando la tramitación de una nueva concesión sobre este área, lo que sería considerado un documento poco transparente y con vicios ocultos.

Tercera: Es curioso que en todo el contenido del documento (en el cual se relacionan todo tipo de concesiones, autorizaciones, etc., como pueden ser los polígonos de bateas, relación de faros, bienes patrimoniales, etc.), no se haga referencia en todo su contenido a cuestiones relacionadas con la pesca, sus autorizaciones, concesiones o la distribución de las zonas de pesca reflejados en la normativa pesquera y que se encuentren dentro del ámbito del proyecto DEUP.

Un proyecto de estas características en el cual se definen las delimitaciones de los espacios portuarios, de tierra y de agua, así como la zonificación general de usos en el ámbito portuario, necesarios para el desarrollo del mismo, debería reflejar en la **evaluación ambiental** con suficiente claridad las distintas actividades tradicionales que se desarrollan en el ámbito del proyecto, con el fin de que las actuaciones futuras de dichos espacios, no interfieran en las mismas, sin dejar puertas abiertas, ya que de esta manera no parece una invitación a la participación, ni actuar con ánimo de buscar una interacción entre el puerto y las actividades tradicionales.

En la ría de Vigo, son miles las familias que dependen económica y socialmente de la actividad pesquera-marisquera, por lo cual no se concibe que se elabore un proyecto de espaldas al sector pesquero-marisquero y a la sociedad en general. Los profesionales de la pesca artesanal sólo pretenden tener una seguridad y continuidad en su actividad, no vivir siempre en la provisionalidad y precariedad, que puede venir en cualquier momento, con un DEUP como el propuesto y pretendido.

Por ello, y en relación con lo hasta aquí expuesto, no alcanzamos a comprender como en el tramo de costa sur incluido en la zona de servicio actual en el término Municipal de Cangas, comprendido entre los **PTO. 50** del deslinde de punta Rodeira-punta Balea, aprobado por O.M de 21-06-1974 (muelle Congorza) y el **PTO. 21** del deslinde punta Rodeira-punta Balea, aprobado por O.M de 21-06-1974 (esquina dique abrigo puerto de Cangas), no se contemple la **desafectación**, y no tan sólo por lo expuesto en el apartado segundo de estas alegaciones, **sino por la actividad pesquera-marisquera que se**

realiza sobre dicho ámbito, con sus diferentes planes de explotación, bancos marisqueros y permisos otorgados por la Consellería del Mar de la Xunta de Galicia, y que pasamos a relacionar:

Plan de Explotación Marisqueo desde embarcación (Raño):

Integrantes: >300 embarcaciones con permiso de explotación Marisqueo Flote.

>450 habilitaciones/tripulantes.

Bancos (Áreas de trabajo): VI-432 / VI-041/ VI-042 / VI-043



Plan de Explotación Navaja y Longueirón (Buceo con suministro de aire desde embarcación):

Integrantes: 17 embarcaciones / 25 habilitaciones.

Banco (Área de trabajo): VI-088 / VI-095



Plan de Explotación de Equinodermos (Erizo- Pepino de Mar): Buceo con suministro de aire desde embarcación.

Integrantes: 7 embarcaciones / 21 habilitaciones.

Banco (Área de trabajo): VI-088



Plan de Explotación de Algas: (Buceo con suministro de aire desde embarcación)

Integrantes: 7 embarcaciones / 21 habilitaciones.

Banco (Área de trabajo): VI-530-I / VI-530-II / VI-532



Plan de Explotación de Peneira u Oreja de Mar: (Buceo con suministro de aire desde embarcación)

Integrantes: 7 embarcaciones / 21 habilitaciones.

Banco (Área de trabajo): VI-225-I / VI-225-II



Plan de Explotación de Anémona: (Buceo con suministro de aire desde embarcación)

Integrantes: 7 embarcaciones / 21 habilitaciones.

Banco (Área de trabajo): VI-568-I / VI-568-II



Plan de Explotación de Marisqueo a Pé:

Integrantes: 7 habilitaciones.

Banco (Área de trabajo): VI-565 / VI-194 / VI-195



Plan de Explotación de Algas: Marisqueo a Pé

Integrantes: 7 habilitaciones.

Banco (Área de trabajo): 1 / 2 / 3 / 4



Es importante destacar también, que la zona comprendida entre los PTO. 50 y 21 del deslinde indicado con anterioridad, es una zona estratégica para la actividad de otras artes de pesca como pueden ser nasas y enmalle, al tratarse de una zona rocosa y de abrigo.

Además, la zona comprendida entre los PTO. 50 y 35 del deslinde, es una gran superficie intermareal rocosa en la que se encuentra un criadero natural de nécoras, camarones, ostras y peces, así como **fondos de Maërl** ecológicamente importantes por múltiples razones (comentadas en todos los informes biológicos: 1- productores de carbonatos, 2- nichos para invertebrados infaunales como epifaunales, 3- asociamiento de algas epifitas etc.) y para los que un programa europeo (Biomaërl Team, 1998-1999) recomienda el cuidado de los mismos como una de las **prioridades de conservación** de las costas europeas (Anexo V 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).

Además, el 1 de julio de 2004, la técnica de Medio Ambiente de la Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos, emite un informe sobre la zona en cuestión, que entre otras cuestiones dice:

- Tiene importancia pesquera y marisquera durante todo el año. Se reconoce que la zona es refugio de pesca donde se trabaja cuando las condiciones meteorológicas no permiten faenar en muchas otras zonas, pues se trata de una zona que se halla al abrigo de los vientos predominantes en la ría de Vigo, durante las épocas de otoño-invierno-primavera.
- En los resultados aportados en la memoria también se observa que contaba con una buena riqueza específica, un total de 261 especies distintas, algunas de ellas indicadoras de buena calidad de aguas. Esta riqueza también se manifiesta por el biólogo de la Consellería del Mar, para la ría de Vigo.
- En la zona abundan los fondos de maërl, incluidos en el anexo V de la Directiva 92/43/CEE, del Consejo de 2 de Mayo de 1992.

Cuarta: Es importante destacar que sobre el tramo de costa sur incluido en la zona de servicio actual en el término Municipal de Cangas, comprendidos entre los **PTO. 50** del deslinde de punta Rodeira-punta Balea, aprobado por O.M de 21-06-1974 (muelle Congorza) y el **PTO. 21** del deslinde punta Rodeira-punta Balea, aprobado por O.M de 21-06-1974 (esquina dique abrigo puerto de Cangas), la zona es una autorización marisquera perteneciente a la Cofradía de Pescadores de Cangas para la explotación de un banco natural de ostra, almeja y navaja, sito en el distrito marítimo de Cangas, entre punta Canaval (límite costero con el municipio de Moaña) hasta punta Subrido, tal y como establece la Orden del 17 de octubre de 1972. Y ratificado en el informe emitido por la asesoría jurídica de la Consellería del Mar en el año 2004.

Quinta: Indicar que nos sorprende ampliamente que para la elaboración del borrador de la futura DEUP no se reflejen ninguno de los principios de las bases del modelo de desarrollo estratégico en tramitación institucional, omitiendo claramente principios básicos impropios de un documento público.

Sexta: Igualmente pasa con la insistencia reiterada de justificar en el borrador del proyecto de la futura DEUP, que el procedimiento de evaluación ambiental estratégica es **SIMPLIFICADO** (tal y como indicamos en el preámbulo), cuando claramente existen indicadores, por lo cual es imperativo realizar una evaluación ambiental **ORDINARIA**, de acuerdo a lo que establece la Ley de 21/2013 de evaluación ambiental.

Séptima: En el borrador de la futura DEUP, se proyectan futuras ampliaciones de zonas portuarias o aterramientos, como es el caso de Bouzas. Consideramos que el daño causado al ecosistema de la ría de Vigo es incalculable. Creemos que la solución no está en seguir comiendo espacio al mar, si no reordenar lo ya existente y retirar las empresas no necesarias en el ámbito marítimo y reubicarlas en zonas acordes para ello.

Los terrenos ganados al mar en la línea costera de los ayuntamientos de la ría de Vigo, superan los 4,500.000 de metros cuadrados, Siendo el frente marítimo de Vigo el de mayor superficie, equivalente a 3.200.000 m², todos ellos programados para la construcción y desarrollo del puerto de Vigo. De estos solamente una parte está dedicada realmente a usos portuarios, el resto, mas de 1.000.000 de metros cuadrados, están integrados en la trama urbana porque han sido vendidos y edificados para usos privados o cedidos para uso público en forma de parques, plazas u otras edificaciones de la ciudad, que nada tienen que ver con la actividad portuaria.

La Autoridad Portuaria de Vigo ha difundido en los medios de comunicación propuestas de aterramiento, es decir ocupación de lámina de agua hacia el interior de la ría de una superficie de alrededor de 200.000 m², que constituyen la forma más perjudicial y depredadora que se pueda adoptar, cuando de lo que se trata es de explotar los recursos naturales de forma racional y sostenible. Este modelo de ingeniería la creíamos desterrada, pues existen otras soluciones menos agresivas que no dañan ni obstaculizan la dinámica de las corrientes marinas pero lamentablemente los actuales responsables de la Autoridad Portuaria de Vigo no muestran el respeto ni el interés debido en la protección de un medio tan singular como lo es la ría de Vigo, que debería ser un modelo de conservación y potenciación de los recursos marinos y de la economía que de ellos se deriva, dada su excelencia. En el historial del puerto de Vigo quedó constancia de que cada ampliación sobre la lámina de agua favorece la liberación de los terrenos ganados anteriormente para ser destinados a usos que no corresponden a la actividad portuaria.

No es lícito el uso de la fuerza institucional para el logro de rentabilidades cortoplacistas que hipotecan el futuro de próximas generaciones.

Para que el puerto de Vigo siga siendo competitivo y pueda mejorar su actividad no es preciso seguir ocupando la lámina de agua con nuevos aterramientos (rellenos), más bien es necesario poner en funcionamiento, por ejemplo el puerto seco de Salvaterra-As Neves con una línea de ferrocarril que agilice el tránsito de mercancías, que potencie el desarrollo industrial de la provincia de Pontevedra, conectando los demás polígonos del interior y modernizando la línea que nos conecta con Ourense por el Miño.

La Cofradía de Pescadores de Cangas no se opone al progreso sostenible del puerto pero sí a cualquier industria contaminante o relleno sobre la ría de Vigo y su ámbito litoral. Antes de optar por ampliar la superficie portuaria es preciso optimizarla eliminando actividades impropias ya que se ha convertido en un polígono industrial a la vez que almacén, restaurante, oficina, sala de exposiciones, etc., actividades que se pueden y se deben desarrollar en cualquier superficie acondicionada lejos del borde litoral o, cuando menos, no ganada de forma artificial al mar. Por causa de esta práctica depredadora se han perdido los mejores bancos marisqueros y de pesca causando la pérdida de miles de puestos de trabajo y un daño irreversible a la naturaleza.

Por ello, manifestamos nuestro rechazo absoluto a cualquier nueva ampliación o aterramiento.

Octava: Se hace referencia a la creación de áreas para desguace y reciclado de buques, una actividad altamente contaminante que incumpliría con la más que extensa normativa que regula este tipo de actividades. Tanto para este asunto, como para cualesquiera otros que puedan poner en peligro la salud del ecosistema marino de las Rías Baixas gallegas, habrá que atenerse estrictamente a la normativa europea a este respecto.

Recordamos, sobre este particular, que se deberá aplicar lo acordado en el Convenio OSPAR, del que reproducimos una parte:

“El Convenio OSPAR entró en vigor en 1998, por lo que, a partir de esa fecha, su articulado es de obligado cumplimiento para las Partes Contratantes: Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Irlanda, Islandia, Luxemburgo, Holanda, Noruega, Portugal, España, Suecia, Suiza, Reino Unido y la Comunidad Europea. Las partes contratantes de este convenio se reúnen cada año, y cada cinco años tiene lugar una reunión ministerial de las partes.

En la primera parte de la estrategia se recuerda el objetivo general de OSPAR que es conservar los ecosistemas marinos, la salud humana y restaurar cuando sea posible las áreas marinas que hayan sido afectadas negativamente por las actividades humanas mediante la prevención y

eliminación de la contaminación y su protección. Para llevar a cabo este objetivo, OSPAR establece una serie de objetivos estratégicos en cuanto a:

- *Diversidad biológica y ecosistemas*
- *Sustancias peligrosas*
- *Sustancias radiactivas*
- *Eutrofización*
- *Industria del gas y del petróleo en alta mar*

La estrategia sobre diversidad biológica y ecosistemas tiene por objeto detener y prevenir para 2020 la pérdida de biodiversidad, proteger y conservar los ecosistemas y, si es posible, recuperar las zonas marinas que hayan padecido efectos nocivos. Para tal fin la estrategia crea instrumentos como la Lista de especies y hábitats amenazados o en declive para los que habrá que desarrollar programas y medidas, la creación de una red coherente de Áreas Marinas Protegidas que incluya zonas más allá de las aguas jurisdiccionales y la gestión integrada de las actividades humanas para reducir el impacto de estas actividades en el medio marino.

La estrategia sobre eutrofización tiene por objeto luchar contra la eutrofización en el área OSPAR con el fin último de lograr y mantener un medio ambiente marino saludable sin eutrofización de origen humano. Para ello, se tratará de adaptar el “Procedimiento Común para la identificación del estado de eutrofización” a los requerimientos de la DMEM en materia de lucha contra la eutrofización, se cooperará para establecer unos objetivos de reducción de la eutrofización en las áreas con problemas y se coordinará el desarrollo de medidas para reducir y eliminar la eutrofización antropogénica de nuestros mares.

La estrategia sobre sustancias peligrosas tiene por objeto prevenir y combatir la contaminación en la zona OSPAR mediante la reducción continua de las descargas, emisiones y pérdidas de sustancias peligrosas con el fin de conseguir concentraciones en el medio marino próximas a los niveles de base para las sustancias naturales, y próximas a cero cuando se trate de sustancias sintéticas. La meta a alcanzar es el cese de las descargas, emisiones y pérdidas de sustancias peligrosas para el año 2020. Para ello OSPAR mantendrá la Lista OSPAR de sustancias peligrosas de acción prioritaria” y la “Lista OSPAR de sustancias que son motivo de preocupación”, recopilará datos regionales sobre sustancias peligrosas, y promoverá acciones y medidas para reducir de manera continuada los vertidos, emisiones y pérdidas de las sustancias de acción prioritaria o de otros químicos que representen un motivo de preocupación para el medio marino del área OSPAR, incluyendo los disruptores endocrinos.

La estrategia sobre la industria de gas y petróleo tiene por objeto prevenir y eliminar la contaminación y tomar las medidas necesarias para proteger el medio marino contra los efectos nocivos de las actividades offshore estableciendo unos objetivos ambientales y mejorando los mecanismos de gestión para proteger la salud humana y conservar los ecosistemas marinos y, si es posible, recuperar las zonas marinas que hayan padecido efectos nocivos. Para este fin, y siguiendo un enfoque basado en el riesgo, se identificarán, priorizarán, vigilarán y controlarán las emisiones, descargas y pérdidas de sustancias que alcanzan o pueden alcanzar el medio marino y causan o pueden causar contaminación.

La aplicación del Convenio y sus Estrategias se lleva a cabo mediante la adopción de Decisiones, Recomendaciones y otros Acuerdos. Las Decisiones, éstas legalmente vinculantes, y las Recomendaciones establecen las acciones que han de desarrollar las Partes Contratantes. Estas medidas son completadas por Acuerdos que tratan otras cuestiones de importancia, programas de seguimiento, directrices, guías metodológicas, acciones que ha de llevar a cabo OSPAR propuestas por las Partes, etc. Por su parte la Comisión edita periódicamente publicaciones sobre las cuestiones abordadas por las diferentes Estrategias.

La Ley 41/2010 supone la herramienta legal de transposición de la Directiva. Esta ley dividió el medio marino español en cinco demarcaciones marinas: [noratlántica](#), [sudatlántica](#), [Estrecho y Alborán](#), [levantino-balear](#) y [canaria](#), para cada una de las cuales se ha de elaborar una estrategia marina, con un período de actualización de 6 años.



Es la estrategia marina que se aplica a la demarcación marina noratlántica, que representa el medio marino en el que España ejerce soberanía o jurisdicción comprendido entre España y

Francia en el golfo de Vizcaya y el límite septentrional de las aguas jurisdiccionales entre España y Portugal.

Esta estrategia es el principal instrumento de planificación orientado a la consecución del buen estado ambiental del medio marino en la demarcación marina noratlántica y constituye el marco general al que deberán ajustarse las diferentes políticas sectoriales y actuaciones administrativas con incidencia en el medio marino de acuerdo con lo establecido en la legislación sectorial correspondiente.

La estrategia marina para la demarcación noratlántica, incluye la evaluación del estado ambiental de las aguas, la determinación del buen estado ambiental, la fijación de los objetivos medioambientales a conseguir, un programa de seguimiento y un programa de medidas para alcanzar dichos objetivos.

Actualmente, con la aprobación del Real Decreto 1365/2018, de 2 de noviembre, por el que se aprueban las estrategias marinas, se ha cerrado el primer ciclo de las estrategias marinas. El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico a través de la Dirección General de la Costa y el Mar, está inmersa en los trabajos de actualización de las tres primeras fases de las estrategias marinas (evaluación inicial, definición de BEA y establecimiento de objetivos ambientales).”

Por todo, lo anteriormente expuesto solicitamos:

SOLICITA

- 1.- Que se **incluya la desafectación** del tramo de costa sur incluido en la zona de servicio actual en el término Municipal de Cangas, comprendidos entre los **PTO. 50** del deslinde de punta Rodeira-punta Balea, aprobado por O.M de 21-06-1974 (muelle Congorza) y el **PTO. 21** del deslinde punta Rodeira-punta Balea, aprobado por O.M de 21-06-1974 (esquina dique abrigo puerto de Cangas).
- 2.- Que se inicie la tramitación de un informe de evaluación ambiental ordinario.
- 3.- Sea informado negativamente cualquier aterramiento en la lámina de agua que suponga una ocupación en el exterior de los cantiles portuarios actuales o la línea de costa existente.

4.- Se proceda a la optimización de las superficies de la plataforma portuaria eliminando actividades impropias del puerto, desplazándolas a los polígonos o ámbitos apropiados fuera del recinto portuario.

5.- Sea informada negativamente la creación de áreas para desguace y reciclado de buques y se aplique estrictamente toda la normativa europea actual sobre la conservación y mantenimiento de los ecosistemas marinos.

EL PATRÓN MAYOR