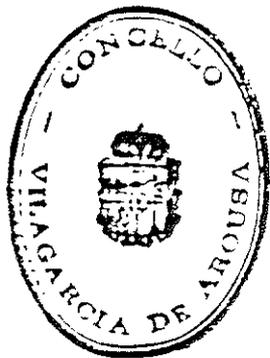


PROYECTO: PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL  
PUERTO DE VILAGARCIA DE AROUSA.

FASE: PLANEAMIENTO

REVISADO Y ACTUALIZADO:  
Septiembre de 1.999



1999



**PROYECTO: PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL PUERTO DE VILAGARCIA  
DE AROUSA.**

**AUTORIDAD PORTUARIA DE VILAGARCIA DE AROUSA**

**FASE DE PLANEAMIENTO**

**INDICE GENERAL**

---

**1.- MEMORIA**

**1.1.- ANTECEDENTES.**

- 1.1.1 - Consideraciones generales.
- 1.1.2 - Objeto del Plan Especial.
- 1.1.3 - Ambito del Plan Especial.
- 1.1.4 - La figura del Plan Especial en el Ordenamiento Urbanístico.
- 1.1.5.- Viabilidad de su formulación por la Autoridad Portuaria del Puerto de Vilagarcia de Arousa.
- 1.1.6.- Disposiciones Específicas del Plan Especial de Ordenación de Vilagarcia de Arousa, en relación con la zona portuaria.
- 1.1.7.- Disposiciones específicas del Documento de Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Vilagarcia de Arousa, en relación con la zona portuaria.
- 1.1.8.- Disposiciones específicas de la Modificación Puntual del Plan Especial de Reforma Interior de la zona portuaria.

**1.2.- JUSTIFICACIÓN DE LA PROCEDENCIA DE SU FORMULACIÓN.**

**1.3.- SÍNTESIS DE LA INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

- 1.3.1.- Explotación del Puerto de Vilagarcia. Conclusiones.
- 1.3.2.- Función actual del Puerto de Vilagarcia.
  - 1.3.2.1.- Consideraciones generales sobre el Puerto de Vilagarcia.
  - 1.3.2.2.- Consideraciones desde el punto de vista marítimo.
  - 1.3.2.3.- Consideraciones desde el punto de vista de las comunicaciones terrestres.
  - 1.3.2.4.- Consideraciones desde el punto de vista de servicio a su Hinterland.

**1.4.- OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACIÓN QUE SE PROPONE.**

- 1.4.1.- Condiciones de la información urbanística.
- 1.4.2.- Condicionantes de la normativa urbanística de aplicación.

1.4.2 - Criterios generales derivadas de las necesidades del suelo

1.4.3.1 - En cuanto a las necesidades de explotación

1.4.3.2 - En cuanto a las concesiones por mar

1.4.3.3 - En cuanto a las comunicaciones terrestres y su Hinterland

1.4.3.4 - En cuanto a la estructura de los tráficos.

1.4.3.5 - Conexión con el entorno urbano.

## 1.5.- EXAMEN, ANÁLISIS Y JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN PROPUESTA.

1.5.1 - Eleccion de la alternativa, justificación de que constituye una unidad funcional compatible con las areas colindantes

1.5.2 - Descripción de los objetivos de carácter general y específico

1.5.2.1 - Objetivos de carácter general

1.5.2.2 - Objetivos de carácter específico

1.5.3 - Propuesta de ordenación.

1.5.3.1 - Descripción general por sectores

1.5.3.2 - Resumen numérico.

1.5.3.3 - Red viaria, aparcamiento, caminos, hitos, accesos.

1.5.3.4 - Zonas verdes y lúdicas

1.5.3.5 - División poligonal.

1.5.3.6 - Fijación del sistema de actuación.

## 1.6.- TRAMITACIÓN.

## 1.7.- ANEXO A LA MEMORIA.

1.7.1 - Cuadro de características sobre superficie, usos cualificados, edificabilidades, volúmenes, etc.

1.7.2 - Síntesis de la memoria.

## 2.- ORDENANZAS REGULADORAS.

### 2.1.- GENERALIDADES Y TERMINOLOGÍAS DE CONCEPTOS. RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO.

2.1.1.- Clasificación del suelo.

2.1.2.- Proyectos de desarrollo.

### 2.2.- NORMAS DE EDIFICACIÓN.

2.2.1.- Condiciones generales.

2.2.2.- Ordenanzas particulares de cada zona.

2.2.2.1.- Sector 1. Areas portuarias vinculadas al tráfico de mercancías e instalaciones.

2.2.2.2.- Sector 2. Actividades complementarias.

- 2.2.2.1 - Sector 3 Equipamiento dotacional, zonas de esparcimiento, puerto deportivo y servicios
- 2.2.2.4 - Sector 4 Paseo Marítimo y espacios libres
- 2.2.2.5 - Sector 5 Tráfico de pasajeros y tráfico local portuario
- 2.2.2.6 - Sector 6 Equipamientos administrativos y dotacionales
- 2.2.2.7 - Sector 7 Otros equipamientos
- 2.2.2.8 - Sector 8 Red viaria, zonas de maniobra y aparcamiento

### 3.- PLAN DE ETAPAS.

- 3.1.- INTRODUCCIÓN.
- 3.2.- ACTOS PREVIOS A LA EJECUCIÓN.
- 3.3.- ETAPAS DE URBANIZACIÓN.
- 3.4.- ETAPAS EDIFICATORIAS.

### 4.- ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO.

- 4.1.- EVALUACIÓN ECONÓMICA, IMPLANTACIÓN DE LOS SERVICIOS Y EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN.
- 4.2.- FINANCIACIÓN.

### 5.- PLANOS DE PROYECTO.

- 5.1.- SITUACIÓN CON RELACIÓN A LA CIUDAD.
- 5.2.- DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL.
- 5.3.- ALINEACIONES Y RASANTES.
- 5.4.- ZONIFICACIÓN CON ASIGNACIÓN DE USOS PORMENORIZADOS.
- 5.5.- PLAN DE ETAPAS.
- 5.6.- RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA, RIEGO E HIDRANTES CONTRA INCENDIOS.
- 5.7.- RED DE ALCANTARILLADO.
- 5.8.- RED DE DISTRIBUCIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA Y CANALIZACIÓN DE RED TELEFÓNICA
- 5.9.- ALUMBRADO PÚBLICO.
- 5.10.- ESTUDIO DE CIRCULACIONES EN EL CRUCE C. RIVERO DE AGUILAR, C. ROSALÍA DE CASTRO Y LA AVDA. DE LA MARINA.

### 6.- ANEXOS.

- 6.1.- CONVENIO URBANÍSTICO.

## MEMORIA.

### 1.1.- ANTECEDENTES.

#### 1.1.1.- Consideraciones Generales.

La Autoridad Portuaria de Vilagarcía de Arousa, contrato a INTERURBAN la asistencia técnica para la redacción del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Vilagarcía de Arousa, con objeto de definir y ordenar el uso de las instalaciones en función de las necesidades actuales y futuras del Puerto de Vilagarcía de Arousa.

Este Plan Especial ha de sustituir, una vez aprobado, al actualmente vigente, redactado por el equipo dirigido por el Doctor Arquitecto D. Enrique Porto Rey, que ha quedado obsoleto por las modificaciones legislativas y las nuevas necesidades del Puerto de Vilagarcía, siendo preciso actualizar este documento para cumplir las exigencias impuestas por el fuerte incremento de los tráficoos, concesiones y tramitadas en los últimos años ante la gran demanda empresarial de suelo y servicios portuarios.

Con fecha 3 de marzo de 1999 el Pleno del Concello de Vilagarcía de Arousa aprobó inicialmente el Plan Especial del Puerto, realizando una serie de observaciones al mismo que recogían también algunas de las alegaciones presentadas al citado Plan durante el periodo de Información Pública. Este documento con fecha de septiembre de 1999 recoge todas las modificaciones planteadas y constituye la entrega final, revisada y actualizada del Plan Especial del Puerto de Vilagarcía de Arousa.

#### 1.1.2.- Objeto del Plan Especial.

El objeto y los objetivos del Plan Especial fijados por la Autoridad Portuaria, son los siguientes:

1. Adaptación del documento al nuevo marco legal
2. Recoger el Convenio Urbanístico pactado con el Concello de Vilagarcía el día 31 de julio de 1998, cuyo objetivo fundamental es la apertura de la Ciudad al mar. Incrementando, además, muy notablemente la superficie destinada a zonas verdes, espacios lúdicos y aparcamientos, al servicio del Puerto y de la Ciudad.
3. La ordenación y distribución de los nuevos espacios ganados al mar, con la intención de completar el anterior Plan Especial, que por las ampliaciones de los últimos años y la evolución de las tecnologías se muestra totalmente obsoleto e insuficiente.
4. Propiciar la navegación deportiva, mediante la mejora de las dársenas y la dotación de instalaciones, con el objetivo final de habilitar el Puerto deportivo como el mejor dotado de Galicia, y uno de los mejores del país.

5. Reordenar las parcelas próximas al muelle de pasateros, la ampliación de este para atraque de cruceros y espacios libres, buscar la ubicación consensual con instituciones locales y ciudadanas para un edificio multiusos y mejorar los accesos al Puerto.

### 1.1.3.- **Ámbito del Plan Especial.**

En el plano nº 5.2 se define gráficamente el ámbito del Plan Especial, que coincide con la delimitación de la zona de servicios del Puerto de Vilagarcía de Arousa. Según O.M. de 19 de octubre 1972 y los planos de agua de la zona de servicio del puerto, que aparecen conceptualizados como zonas I y II, aprobados por O.M. de 9 de junio de 1982.

Es importante resaltar que los límites anteriormente citados no coinciden con los límites designados por el P.G.O.U. de Vilagarcía de Arousa, cuestión esta que debe motivarse a un error gráfico. En los trabajos de revisión del P.G.O.U. ya se ha subsanado esta cuestión.

### 1.1.4.- **La figura del Plan Especial de Ordenamiento Urbanístico.**

*La vigente Ley 1/1997, de 24 de marzo del Suelo de Galicia, regula en su Art. 26 apartado a), las finalidades de Planes Especiales, entre los que figuran: "Desarrollo de las infraestructuras básicas relativas a las comunicaciones.."*

*El Art. 145 del Reglamento de Planeamiento establece la posibilidad de redactar Planes Especiales a los organismos que tengan a su cargo la ejecución directa de las obras correspondientes a la infraestructura del territorio, en este caso la Autoridad Portuaria*

*Para más abundamiento la reciente Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que modifica la anterior Ley 27/1992 define inequívocamente el desarrollo urbanístico de los sistemas generales portuarios en su artículo 18, que se transcribe a continuación:*

#### **"Artículo 18. Consideración urbanística de los puertos.**

- 1.- *Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los Planes Generales, y demás instrumentos generales de ordenación urbanística, deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotaciones portuarias.*
- 2.- *Dicho sistema general se desarrollará a través de un Plan Especial o instrumento equivalente, que se instrumentará de la forma siguiente:*

a) La Autoridad Portuaria formulará dicho Plan Especial.

b) Su tramitación y aprobación se realizará, de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio por la Administración competente en materia de urbanismo.

c) Concluida la tramitación y con carácter previo a la aprobación definitiva de dicho plan especial, la Administración competente en materia de urbanismo, en un plazo de 15 días, a contar desde su aprobación provisional, dará traslado del contenido de aquel a la Autoridad Portuaria para que ésta, en el plazo de un mes, se pronuncie sobre aspectos de su competencia.

En el caso de que el traslado no se realice o de que la Autoridad Portuaria se pronuncie negativamente sobre la propuesta de la administración competente en materia urbanística, ésta no podrá proceder a la aprobación definitiva del Plan Especial, debiendo efectuarse las consultas necesarias con la Autoridad Portuaria, a fin de llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del mismo.

De persistir desacuerdo, durante un periodo de seis meses, contados a partir del pronunciamiento negativo de la Autoridad Portuaria, corresponderá al Consejo de Ministros informar con carácter vinculante

La aprobación definitiva de los Planes especiales a que hace referencia este apartado deberá ser notificada a la Autoridad Portuaria con los requisitos establecidos en la Ley de Procedimiento Administrativo.

3.- El Plan Especial deberá incluir entre sus determinaciones, medidas y previsiones necesarias, para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transportes terrestres".

#### 1.1.5.- Viabilidad de su formulación por la Autoridad Portuaria del Puerto de Vilagarcía de Arousa.

La viabilidad y competencia de su formulación deviene del apartado 2. Art. 18 de la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

#### 1.1.6.- Disposiciones específicas del Plan General de Vilagarcía de Arousa en relación con la zona portuaria.

El vigente Plan General de Ordenación Urbana de Vilagarcía de Arousa, fue redactado al tiempo que el anterior Plan Especial, y por tanto el Plan General vigente recoge el Plan Especial de Reforma Interior de la Zona Portuaria de Vilagarcía de Arousa que fue aprobado definitivamente por la Comisión Provincial de Urbanismo en su sesión de 13 de marzo de 1984 y publicado en el B.O.P. el 1 de abril de 1985.

**1.1.7. - Disposiciones específicas del documento de Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Vilagarcía de Arousa. en relación con la zona portuaria.**

El documento de revisión del Plan General del Concello de Vilagarcía de Arousa. en fase de tramitación, establece en relación con el sistema portuario las siguientes determinaciones específicas:

*SISTEMA GENERAL PORTUARIO*

**Condiciones:**

El ámbito de esta ordenanza se define gráficamente como tal en los planos de ordenación a escalas 1:1.000 y 1:5.000.

El desarrollo del sistema general portuario se realizará a través del correspondiente Plan Especial.

Estos Planes Especiales se formularán por la Autoridad Portuaria.

**Determinaciones:**

El Plan Especial de Ordenación Portuaria vigente continuará desarrollándose de conformidad con sus determinaciones. en la medida de que no resulten alteradas por el presente Plan General. Se conservarán y respetarán las zonas verdes. áreas libres y equipamientos comunitarios existentes dentro del ámbito portuario. Las nuevas edificaciones deberán situarse de forma armónica con el entorno urbano consolidado. seleccionando la ubicación y las alturas de las mismas. de tal forma que se respete el soleamiento y ventilación de las zonas verdes. áreas libres y espacios comunitarios de disfrute y uso público.

**COMENTARIO:**

Estas determinaciones se deben entender como orientativas, ya que según el Art. 18 de la Ley 62 de 1.997 de 26 de diciembre: *"No podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias portuarias"*.

No obstante. la Autoridad Portuaria y el Concello de Vilagarcía. han pactado incluir en este Plan Especial, entre otras, las siguientes determinaciones:

- La posibilidad de prolongación de la Avenida de la Marina hasta conectar con la Avenida de Rosalía de Castro, por detrás de Villa Aurora y ocupando una pequeña esquina de la parcela del puerto situada frente a la Playa de la Concha.
- Retranqueo del cierre portuario, en los límites del recinto Portuario con la Avenida de la Marina en 14 metros, lo que supone una nueva distancia a fachadas de 30 metros.

- Designación del Parque situado después de Villa Aurora, situado en la Avenida de Rosalía de Castro como *parque (U.P.)*.
- Designación de la parcela del muelle del Ramal donde están situadas las viviendas, como *Áreas Libres (U.A.)*.
- El actual Recinto Ferial (FENDEGA), destinarlo a usos lúdicos o recreativos, aparece tipificado como *Otros Equipamientos (E.O.)*.

#### 1.1.8.- Disposiciones específicas de la Modificación Puntual del Plan Especial de Reforma Interior de la Zona Portuaria de Vilagarcía de Arousa.

Se han tramitado una Modificación Puntual del Plan Especial de Reforma Interior de la zona Portuaria, que en este momento se encuentra ya vigente, cuyas determinaciones son las siguientes:

- a) Se recogen (y ordenan) los terrenos ganados al mar en el nuevo Muelle de Graneles adosado al Muelle de Ferrazo con inclusión del viario resultante (plano 3.1.1.b' de la Modificación Puntual).

Se grafica la localización de la actual Estación de Pretratamiento de aguas recreas, inexistente cuando se redactó el P.E.R.I. (plano 3.1.1.b' de la Modificación Puntual).

- b) Se traslada unos metros un vial, manteniendo su ancho, para adaptarlo a la realidad de las concesiones (plano 3.1.1.a' de la Modificación Puntual).

- c) En la punta del Muelle de Pasajeros se reanista el sólido capaz edificable para que pudiera alojar sin problemas un posible edificio para Terminal de Pasajeros (plano 3.1.1.a' de la Modificación Puntual).

Los cambios desde el punto de vista de la NORMATIVA se centran todos en la Ordenanza n.º 6 que se adapta en alguna de sus determinaciones al contenido de la Ordenanza n.º 8 del P.G.O.U. (Ordenanza Industrial Exclusiva).

Todas estas determinaciones han sido recogidas en el presente Proyecto.

## 1.2.- JUSTIFICACIÓN DE LA PROCEDENCIA DE SU FORMULACIÓN.

La procedencia de la formulación de este Plan Especial, deviene de la evaluación de las necesidades que para el Puerto de Vilagarcía ha realizado la Autoridad Portuaria, y cuya resolución ha de pasar, necesariamente, por la revisión y actualización del Plan Especial, actualmente vigente.

Es oportuna su formulación, para satisfacer la necesidad de la planificación pormenorizada, a efectos de dar adecuada respuesta a las exigencias del incremento de los tráficos transitados en los últimos años, y sobre todo ante la gran demanda empresarial de suelo y servicios portuarios. Es procedente su formulación con el fin de incorporar al planeamiento los terrenos ganados al mar y de este modo no coartar el normal desarrollo del Puerto de Vilagarcía de Arousa, así como adaptar el planeamiento a la nueva situación de la normativa urbanística.

## 1.3.- SINTESIS DE LA INFORMACIÓN URBANÍSTICA.

### 1.3.1.- Explotación del Puerto de Vilagarcía. Conclusiones.

Del análisis de la información de tráficos, de las características físicas de su infraestructura portuaria y de comunicaciones, de la actividad económica de su Hinterland, de su proceso histórico de desarrollo dentro del presente siglo, pueden apuntarse entre otras las siguientes conclusiones:

- El Puerto de Vilagarcía por su ubicación geoestratégica fue uno de los puertos más importantes de Galicia. A lo largo de los últimos veinte años ha ido perdiendo, por muchas causas su importancia, entre la que hay que apuntar como importante, la fuerte competencia de otros puertos como son el de Vigo, Marín y Ribeira, mejor adaptados a las necesidades actuales. Evidenciando claramente la falta de una política de previsiones y actuaciones a medio plazo, que debía haberse planteado en los años setenta y principios de los ochenta. Esta política de previsiones no se debería haber circunscrito exclusivamente a las meras obras de infraestructura portuaria sino a todo un conjunto de medidas globales que sabemos inciden poderosamente en la estructuración y vertebración de una terminal de transporte marítimo.
- En la actualidad el Puerto de Vilagarcía está en plena fase de reestructuración, escapando de aquellas zonas ya congestionadas por la ciudad y trasladándose hacia el Oeste con la creación de nuevas superficies en zonas más acordes con las necesidades y realidades actuales, acompañadas por una buena gestión de estas superficies.
- La explotación de un puerto cuyos muelles operativos están muy separados entre sí, el Muelle del Ramal con el resto, unidos por una arteria de comunicación portuaria que de momento es suficiente.

el puerto siempre sigue una tendencia ascendente muy ligera con mejoras poco sensibles. sin embargo la rentabilidad del puerto se reduce de un modo similar debido sin duda al envejecimiento de las empresas y de la desaparición de algunas de ellas.

- La actividad económica generada, puestos de trabajo directos o indirectos inducidos, creación de nuevas empresas, mantenimiento, modernización y ampliación de las existentes etc., que dependen del actual y futuro puerto de Vilagarcía son de tal magnitud que deben obligar a pensar muy seriamente a Administraciones implicadas, usuarios afectados y a ciudadanos en general sobre la importancia y repercusiones que sobre la ciudad tiene un adecuado apoyo a un puerto que ya no podrá ser lo que pudo haber sido, pero que puede tener su digno y adecuado lugar entre los puertos Atlánticos si se adoptan las medidas necesarias y urgentes que demanda.

### 1.3.2.- Función actual del Puerto de Vilagarcía.

En el presente apartado se relaciona y comentan algunas consideraciones sobre la función actual y cometido del Puerto de Vilagarcía de Arousa, apoyadas en aspectos legales, geográficos, marítimos, de comunicaciones y de servicios a su Hinterland que justifican "per se" la misión propia que el Puerto de Vilagarcía ha desempeñado, desempeña y puede desempeñar dentro de Galicia.

#### 1.3.2.1.- Consideraciones generales sobre el Puerto de Vilagarcía de Arousa.

Establecido por la Constitución Española en su artículo 149.1.020º, que los puertos de interés general son competencia exclusiva del Estado, con fecha 30 de mayo de 1982 por Real Decreto 989/1982. Pero esta calificación, que ha sido ratificada mediante esta reciente disposición, tuvo su antecedente más remoto en una ley de 30 de mayo de 1888 que lo declaró como puerto de interés general.

Al margen de esta consideración legal del Puerto de Vilagarcía como de interés general, que ha venido manteniendo a lo largo de los años desde hace más de un siglo hasta nuestros días, aunque en el 82 se intentó que este puerto pasase a formar parte de los puertos de la Xunta, una vez que ya habían sido traspasados los puertos de Carril y Vilaxoan. Hay otros factores relacionados con su entorno físico y la realidad económica de los territorios que constituyen su Hinterland o zona de influencia, en base a las infraestructuras del transporte terrestre y a las condiciones naturales de emplazamiento en el litoral español y pueden hacerse una serie de consideraciones sobre el Puerto de Vilagarcía que lo singularizan como un puerto que tiene una MISIÓN INDEPENDIENTE respecto a otros puertos más próximos como puede ser Vigo o Marín dentro de la provincia.

### 1.3.2.2.- Consideraciones desde el punto de vista marítimo.

Es evidente que la proximidad del Puerto de Vigo y del Puerto de Marin-Pontevedra con condiciones similares, situados ambos en el interior de sus Rías y con un mismo nivel de protección general, no son instalaciones portuarias alternativas por condiciones de Temporal.

### 1.3.2.3.- Consideraciones desde el punto de vista de las comunicaciones terrestres.

Respecto a comunicaciones terrestres, la carretera Vilagarcía de Arousa-Santiago de Compostela tiene un perfil uniforme sin puntos realmente conflictivos si nos referimos a pendientes. Esto no sucedería con la comunicación del Puerto de A Coruña con Santiago de Compostela.

En lo que a pendientes se refiere los Puertos de Vigo y Marin no presentan tampoco ningún conflicto pero la distancia a Santiago de Compostela desde Vigo es un 60% mayor y desde Marin un 40%.

Respecto al ferrocarril la distancia a Santiago de Compostela desde Vigo es mucho mayor y el Puerto de Marin carece de comunicación por ferrocarril.

No hacemos hincapié en las conexiones con la meseta puesto que, una vez que se hallan terminado las autovías podemos considerarias como comunes.

El problema del Puerto de Vilagarcía es principalmente que las redes de comunicación terrestre no se une en las proximidades del puerto. Exceptuando el ferrocarril que si llega hasta el puerto.

### 1.3.2.4.- Consideraciones desde el punto de vista de servicio a su Hinterland.

La estructura de tráfico terrestre de los puertos referentes al tráfico de entrada y salida por carretera y ferrocarril y el porcentaje que este tráfico terrestre representa respecto al tráfico total del Puerto, constituye un indicador de la capacidad de servicio al correspondiente Hinterland.

En este sentido el Puerto de Vilagarcía constituye comparativamente con otros puertos una unidad de servicio casi total a su Hinterland, moviendo prácticamente tráficos cautivos, menos de los que se generan en su zona de influencia económica inmediata, ya que parte de ellos van al puerto de Ribeira y otros al de Marin, pero sobre todo al puerto de Vigo que por consideraciones obvias de nivel de servicio y exclusividad de líneas al extranjero constituye la puerta de salida y entrada de un creciente tráfico exterior generado por la creciente actividad económica en la provincia de Pontevedra.

## 1.4.- OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO.

### 1.4.1.- Condiciones de la información urbanística.

De la información urbanística se deducen los condicionantes físicos siguientes:

- Terrenos prácticamente llanos y horizontales.
- Subsuelo a base de una capa de materiales de fondos marinos y echadizos de desechos urbanos.
- Suelo improductivo y sin vegetación.
- Terreno permeable con drenaje desfavorable cuando coincide con mareas altas.
- Nivel freático muy alto.
- Vientos predominantes N y NW.
- Abundantes precipitaciones.
- Terrenos sin apenas edificaciones y prácticamente desocupados las utilidades actualmente existentes lo son en calidad de precario.
- Propiedad del suelo favorable.
- Colindancia con el núcleo urbano de Vilagarcía de Arousa
- Imposibilidad de ampliación física hacia el interior

### 1.4.2.- Condicionantes de la Normativa urbanística de aplicación.

De acuerdo con lo establecido por el Art. 18 de la Ley 62/1997, los planes generales deberán calificar la zona de servicios de puertos estatales como sistema general portuario, y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias portuarias

Por lo tanto los condicionantes, en este caso, son su delimitación, y su consideración de sistema general portuario, recogándose en este documento, no obstante, la mayoría de las determinaciones del Plan Especial vigente, así como los pactos a que se ha llegado con el Concello de Vilagarcía.

En este documento se tiene también en cuenta la ordenación propuesta por la revisión del P.G.O.U. de Vilagarcía de Arousa, en el entorno de la zona portuaria, habiéndose estudiado la compatibilidad de la red viaria y servicios, así como la adecuada armonización de ambos documentos de planeamiento.

### 1.4.3. - Criterios generales derivados de las necesidades de suelo.

#### 1.4.3.1.- En cuanto a las necesidades de explotación.

##### Necesidades de suelo:

La superficie actual del recinto portuario es utilizada de forma desigual, algunas zonas están totalmente ocupadas, otras desocupadas en su totalidad, por causa que analizaremos a continuación.

Lo mas preocupante en la actualidad es la urgente necesidad de espacio para almacenamiento cubierto y descubierto, pues la gran parte de la mercancia que se mueve en el puerto es de carácter no perecedero y pudiendo no ser evacuadas en un corto periodo de tiempo.

La creciente actividad del Puerto, va pareja a un gran incremento de solicitudes de suelo para concesiones, por parte de los empresarios. Se considera necesaria la creación de nuevas superficies mediante terrenos ganados al mar, en lo que es la ampliación el muelle de Enlace Este y Oeste, hoy muelle de Comboa, pues el recinto portuario se encuentra confinado en sus extremos no pudiendo extenderse mas alla de los mismos.

#### **Necesidades de atraque:**

La necesidad de suelo, es compartida por la necesidad de atraque, que es insuficiente en estos momentos, para solucionar este problema la Autoridad Portuaria ha procedido a la ampliación del muelle de Enlace Oeste antes mencionada. Y la apertura del muelle de Ferrazo.

Las demandas de suelo supondra una vez implantadas las empresas un aumento del tráfico actual.

El aumento de los buques que utilizan este puerto, va paralelo a un aumento de las dimensiones de los mismos, por ello debe tenderse a la especialización de los muelles, pues muelles como el de Ferrazo con un calado de 11 metros es el unico que en estos momentos cumple con las necesidades requeridas por los nuevos buques.

#### **Vía de servicio:**

La estructura actual del recinto portuario, ha superado sus problemas de incomunicación, ya que con la apliación del muelle de Enlace Oeste, se ha comunicado definitivamente todas las partes del puerto. Asi pues el muelle comercial ya está comunicado con ferrazo sin necesidad de salir a la via pública.

Es importante resaltar la adaptación del acceso para la futura vía de conexión de Puerto con la autopista A-9, con la realización de una rotonda, en la actual entrada al puerto comercial, entrada que ya cuenta con los anchos de via suficientes.

#### **1.4.3.2.- En cuanto a las concesiones por mar.**

En la futura expansión del Puerto no se han previsto calados que superen los 11 metros.

La Ría de Villagarcía tiene numerosas islas, pero en concreto "a Illa de Arousa" en gran medida atenúa los efectos del mar, acentuado por la

ubicación del puerto al fondo de la ría, atenúa los efectos del mar en el puerto, pudiendo los buques acceder libremente

El canal de entrada al puerto, que tiene un calado de 9 metros, esto implica que la entrada y salida de los buques de gran calado deba realizarse con la pleamar

#### 1.4.3.3.- En cuanto a las comunicaciones terrestres y su Hinterland.

En la actualidad el Puerto está unido por carretera con Santiago de Compostela, centro de su comarca de influencia, por medio de la carretera de Finisterre a Tuy por la costa (comarcal 550), en el tramo Villagarcía Puenteceasures y mediante la Nacional 550 entre Puenteceasures y Santiago de Compostela, con un recorrido total de unos 45 kilómetros. Con Orense, el recorrido total de unos 130 kilómetros, comprende tramos de las carreteras nacionales 550 y 541.

La Administración Central ya se han comprometido a realizar la vía de enlace que comunicará el Puerto con la autopista A-9, esta vía de enlace es de vital importancia para el puerto de Villagarcía, pues supone una conexión rápida y directa con las principales vías de la red nacional de carreteras, además de evitar el tránsito de camiones por partes del casco urbano. El enlace de esta vía directa con el recinto portuario, se acometerá por la entrada que hoy existe en el muelle comercial.

Villagarcía de Arousa está unida con el resto de España por ferrocarril de vía ancha a través de Santiago de Compostela con la línea Zamora-La Coruña, y por Pontevedra y Redondela con la línea Vigo-Madrid

El puerto está ligado con la Red Nacional mediante un ramal desde la estación de Villagarcía, con un recorrido de unos 500 metros, se trata de una vía sencilla en el arranque y doble a lo largo de la línea de atraque.

#### 1.4.3.4.- En cuanto a la estructura de los tráficos.

El tráfico portuario actual presenta el inconveniente de su escasa diversificación y en concreto depende en exceso de la madera y sus derivados, aunque tiene muy buenas expectativas pues las mercancías generales han sufrido un crecimiento récord en este último año con un 40,5%, con un aumento de la madera en un 31,4% y de pasta de papel en 37%.

Es destacable la recuperación de la pesca congelada que ha llegado a 32.707 Tm que supone un importante aumento (16,4%) este es un sector de gran importancia y con un enorme futuro, en el que se incluye la descarga de túnidos, esperándose un gran crecimiento teniendo en cuenta las solicitudes de concesión para la implantación de nuevos frigoríficos.

Es importante en cuanto a expectativas un tráfico relativamente reciente, que es el de Vilagarcía como puerto de escala de cruceros.

De todos modos debe plantearse una mayor diversificación de tráfico, pues evita grandes riesgos. Al tiempo que se consolidan y se incrementan los tráfico actuales, esto solo será posible a través de la creación de nuevas superficies y líneas de atraque.

Los tráfico portuarios se solapan en ocasiones con los del entorno, presentando el puerto el carácter de alternativo frente a los demás para cierto tipo de mercancías, mientras que otros son tráfico cautivos.

#### 1.4.3.5.- Conexión con el entorno urbano.

Se a querido denominar a este Plan Especial con el nombre de "abrir Villagarcía al mar", es necesario comprender la integración del puerto en la ciudad, por ello se habilitarán zonas de la fachada portuaria para usos evidentemente ciudadanos, además de establecer criterios que permitan una mejor simbiosis de las instalaciones de la fachada portuaria con el entorno urbano de la zona.

La historia de las mutuas interacciones Ciudad – Puerto en el transcurso de los tiempos es una constante unida a la evolución propia de las relaciones socioeconómicas y culturales de las correspondientes comunidades y de la propia modalidad de transporte marítimo.

La realidad del Puerto y Ciudad de Villagarcía de Arousa no está alejada de lo que sucede y ha sucedido en otros lugares de nuestra comunidad, donde se han dado circunstancias de crecimiento y desarrollo similares. Como por ejemplo Marín o incluso Vigo, salvando las diferentes escalas de dimensión, pero que por sus estructuras y características pueden servir de guía para el planteamiento de ordenaciones que articulen sinérgicamente la Ciudad y el Puerto actual y futuro.

La evolución de la vida ciudadana, la constante demanda de equipamientos y servicios, la aparición de nuevas relaciones sociales y económicas, unida a la evolución de las actividades, usos y manipulación de productos vinculados al transporte marítimo obliga a plantear nuevas fórmulas de articulación de espacios portuarios y ciudadanos especialmente en las zonas de contacto y en sus servicios de infraestructura de transportes y comunicaciones.

Por ello es lógico plantearse esquemáticamente los siguientes aspectos, refiriéndonos a la relación entre Puerto y Ciudad.

- La no adecuación de las dársenas números uno y dos, ubicadas en el centro urbano de Villagarcía de Arousa, para el tráfico de mercancías que juntamente con la demanda de instalaciones náutico-deportivas, las hacen idóneas para este uso, usos muy entroncados con la vida urbana, social y económica de Villagarcía de Arousa. Siempre y cuando se creen

instalaciones de servicios en tierra, siendo estos usos de gran tradición en Vilagarcía. En este sentido podremos hablar de una total apertura al mar de la ciudad que puede incorporar a la relación de sus equipamientos la totalidad de los que puedan proporcionar los nuevos usos y actividades portuarias, diferentes a los clásicos de transporte de mercancías, que pueden ubicarse en las nuevas zonas separados del tejido urbano actual de la Ciudad, y que portante no se perjudicarán mutuamente.

- Es muy importante para la ciudad, la consecución de un auténtico paseo marítimo, continuo, totalmente abierto al mar, sin interrupciones, a lo largo de la fachada Norte de la ciudad enfrentada al puerto. Y que enlazará con el paseo marítimo recientemente realizado a lo largo de la playa de Compostela. De este modo crearemos un paseo siempre abierto al mar enlazado con las zonas verdes y de ocio de la ciudad
- La realización de la vía de circunvalación, será una solución que mejorará la pobre impresión que produce la entrada por el sur de la ciudad. Vilagarcía debe dignificar, adecentar y dar belleza y significación a su puerta sur, que enlazará con el puerto
- El Puerto de Vilagarcía debe adoptar para la parcela de Fexdega y TIR usos y actividades más urbanas. Que son las bisagras de la relación Ciudad-Puerto. Estas zonas deben tratarse urbanísticamente con el conjunto urbano próximo u su adecuado diseño y conjunción de estilos y de esquemas de funcionamiento deben ser emblemáticos de la futura Ciudad - Puerto.

Todas estas consideraciones generales unidas al momento histórico presente plantean unas posibilidades importantes de articular con sinergia unas relaciones que deben ser absolutamente complementarias y nunca excluyentes

A lo largo de la ordenación propuesta, estas reflexiones han constituido el fondo de la totalidad de las acciones propuestas

## 1.5.- EXAMEN, ANÁLISIS Y JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN PROPUESTA.

### 1.5.1.- Elección de la alternativa, justificación de que constituye una unidad funcional compatible con las áreas colindantes.

Se ha adoptado la solución número 4, introduciendo las mismas, las sugerencias planteadas por la Autoridad Portuaria, referentes fundamentalmente al aumento de alturas y aumento de las edificabilidades máximas, en función de las necesidades portuarias y modificada según los acuerdos resultantes reflejados en el Convenio Urbanístico firmado entre el Concello de Vilagarcía de Arousa y la Autoridad Portuaria de Vilagarcía. Es ésta la que mejor se adapta a la realidad actual del puerto, puesto que es la solución que permite su desarrollo sin interferir el desarrollo de la actividad portuaria diaria. Es también la menos traumática, pues no se prevé la eliminación o traslado de ninguna concesión importante, ya que las propuestas anteriores preveían el traslado de la nave de Cementos del Cantábrico puesto que quedaba fuera de ordenación. Esta propuesta consigue un mayor aprovechamiento de la superficie en las zonas de ampliación, ya que en ella unificamos las superficies en sectores mucho más amplios y que pueden ser aprovechados de mejor modo, puesto que el caso de propuestas anteriores quedaban superficies aisladas muy pequeñas para poder establecer concesiones de importancia.

Destaca de esta última propuesta la reducción de la sección de las vías principales que pasan de 22 a 17 metros, más acorde con las posibilidades de expansión del puerto. Esto supone una vía de cuatro carriles en los que uno de ellos será para el trazado de las vías del tren.

### 1.5.2. - Descripción de los objetivos de carácter general y específico.

En este apartado pretendemos exponer y desarrollar brevemente los objetivos y acciones más significativos que pretendemos con este Plan Especial, explicando el conjunto de los objetivos y las acciones más significativas que pretende el Plan Especial.

Para que resulte más clara esta explicación, agruparemos esta explicación en dos grandes acepciones que cumplimenten las visiones de objetivos globales y objetivos sectoriales.

#### 1.5.2.1.- Objetivos de carácter general.

Los objetivos de carácter general pretenden definir las grandes líneas maestras y directrices del presente documento y como tal, deben ser considerados como objetivos marco. Entre los mismos consideramos los dos grandes objetivos cuyo desarrollo en directrices y acciones determinadas trataremos a continuación. Estos son:

- La consecución de un nuevo Puerto de Vilagarcía de Arousa, más acorde con su actual y futuro papel en el ámbito estatal.

- Una mutua coordinación Municipio - Puerto en el planteamiento de la totalidad de sus acciones presentes y futuras con el objetivo de eliminar las interacciones negativas y potenciar adecuadamente el verdadero papel de complementariedad y efectos sinérgicos consiguientes que deben presidir la totalidad de los planes y proyectos que afecten a las zonas de influencia de ambos Organismos.

Es absolutamente necesario compatibilizar estos dos grandes objetivos, es más, consideramos que no es posible el desarrollo de un buen Plan que no satisfaga y cumplimente adecuadamente a los dos principios establecidos anteriormente. En este sentido no deberán excluirse ninguno de ellos, pues como siempre ocurre acaban por dejar en nada las oportunidades históricas que se presentan de vez en cuando para conseguir los grandes logros que marcan los hitos en la historia de las comunidades más inteligentes y con más visión de futuro.

El Plan Especial plantea una oportunidad verdaderamente importante para la Ciudad y Puerto, en la que no puede olvidarse nunca que el puerto como terminal de transporte marítimo sirve y presta servicios a la comarca, provincia y región, además de los ámbitos suprarregionales que componen su Hinterland.

La consecución de un nuevo Puerto de Vilagarcía de Arousa, más acorde con su actual y futuro y actual papel en el ámbito estatal pasa por la necesidad de:

- Aprovechar las infraestructuras portuarias existentes adecuándolas a las demandas actuales de servicios relacionados con la actividad portuaria en su sentido más amplio. Especialmente con las más íntimamente relacionadas con la actividad ciudadana y condiciones urbanísticas de la ciudad. Este es el caso del muelle de Ribera que engloba la zona urbanística, la Rampa del Cavadelo y el recinto de Fexdega, englobadas en las dársenas uno y dos, cuya remodelación de usos por realojamiento de actividades portuarias "clásicas" que actualmente se están realizando en su interior en precarias condiciones constituye uno de los objetivos más importantes del Plan Especial. Este acontecimiento pudiéramos catalogarlo como el de:

*"Abrir Vilagarcía al Mar"*

- La creación de nuevas infraestructuras portuarias y de comunicación necesarias para realojar las actividades del tráfico portuario actual y futuro del Puerto, muchas de las cuales están ubicadas deficientemente, provocando disfuncionalidades graves en la explotación portuaria, Esta acción pudiéramos denominarla como la de:

*"Apertura y crecimiento del Puerto hacia el Preguntoiro"*

- El realojamiento de actividades portuarias por unidades de explotación en la totalidad del ámbito espacial del Plan en ubicaciones racionales y coherentes que puedan proporcionar un buen servicio como terminal de transporte marítimo. Este acontecimiento pudiéramos catalogarlo como de.

*"Realojamiento y ubicación racional por unidades de explotación de la actividad portuaria".*

Una mutua coordinación Municipio - Puerto en el planteamiento de la totalidad de sus acciones presentes y futuras con el objetivo de eliminar las interacciones negativas y potenciar adecuadamente el verdadero papel de complementariedad y efectos sinérgicos consiguientes que deben presidir la totalidad de los planes y proyectos que afecten a las zonas de influencia de ambos Organismos.

Esta mutua coordinación pasa por la necesidad de

- Conseguir para Puerto y Ciudad unos accesos e infraestructura de transporte y comunicaciones de un buen nivel y calidad de servicios, que separen racionalmente los tráficos portuarios, urbano y de paso creando en los "bordes" aparcamientos urbanos y portuarios, que cumplimenten la demanda real que existe. Este objetivo se consigue con una adecuada planificación del Sistema General Viario y de Comunicaciones del Plan General de Ordenación Urbana de Vilagarcía de Arousa. Denominaremos a esta acción:

*"Coordinación Concello - Puerto en la solución racional de los Sistemas Generales, Viario y de Comunicaciones a nivel municipal y en los aparcamientos en las zonas de Borde".*

- Se debería conseguir para las zonas de actividades portuarias más clásicas que por su especificidad necesitan de una rápida respuesta a sus demandas y de unos conocimientos técnicos altamente especializados, una adecuada planificación mediante la redacción de los correspondientes proyectos de urbanización y edificación.
- Conseguir una total compatibilización entre los futuros crecimientos de la ciudad y el Puerto. Teniendo en cuenta que la actividad portuaria del presente y futuro no tiene más posibilidades de realizarse que a través de la zona costera hacia el Oeste. A tal efecto, parece necesario e imprescindible que el actual y futuro planeamiento municipal tenga muy en cuenta posibilitar, mediante el adecuado tratamiento urbanístico a dichas zonas, que el Puerto del presente y del futuro no nazca desde ya condenado a una congestión, a unas deficientes comunicaciones y a una disfuncionalidad total como consecuencia de la convivencia de usos que no deben estar juntos.

Debemos hacer notar que se está sometiendo a revisión el P.G.O.U. de Vilagarcía en el cual se han procurado adecuar ambas funcionalidades mediante la firma de un Convenio Urbanístico.

#### 1.5.2.2.- Objetivos de carácter específico.

Los objetivos de carácter específico complementando el cuadro marco definido en los de carácter general pretenden completar sectorialmente aspectos y determinaciones más concretos englobados dentro de la totalidad de las previsiones del Plan General.

En tal sentido consideramos oportuno agrupando por sectores desarrollar los siguientes grupos de objetivos de carácter específico.

Los objetivos específicos para la elaboración del Plan Especial, se justifican en las necesidades y exigencias impuestas por el incremento de las demandas empresariales de suelo y servicios acompañado de un fuerte incremento del tráfico en el Puerto de Vilagarcía, todo ello dentro del marco de la Ley 62/1997, de 26 de diciembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Estos objetivos se concretan en:

- a) Previsión de Grandes Superficies para el almacenamiento cubierto y descubierto de mercancías.
- b) Previsión de superficies para las concesiones empresariales.
- c) Ordenación y separación de las distintas actividades portuarias, comercial, pesquera, deportivas y de recreo, etc.
- d) Establecimiento de zonas específicas para el control aduanero delimitándolas y cerrándolas adecuadamente.
- e) Previsión de concesiones para la ubicación de nuevos edificios administrativos.
- f) Habilitación en la zona de servicio del puerto, espacios para uso ciudadano y reordenación de la fachada portuaria, de modo que se armonice con el entorno urbano.
- g) Completar la red viaria interior, de manera que el enlace entre los distintos muelles se haga sin interferencia con la red urbana exterior.
- h) Transformación de la fachada marítima del muelle de pasajeros.
- i) Prolongación de la vía de ferrocarril hasta el muelle de Ferrazo.

## 1.- Objetivos relativos a las actividades relacionadas con el tráfico de viajeros y mercancías.

- El Puerto de Vilagarcía de Arousa carece en estos momentos de una estación marítima, sin instalaciones que puedan sustituir esta carencia. Considerando el gran número de trasatlánticos que pasan por nuestras costas, y seguro que harían escala en Vilagarcía si ésta tuviese un muelle con calado suficiente para la entrada de este tipo de buques y una estación marítima que les de servicio, ésta además se aprovechará para el tráfico de pasajeros de ría. En la actualidad no existe la posibilidad de creación de aparcamientos ni de regular adecuadamente tráfico de viajeros.
- En el caso de que fuera necesaria una unidad de explotación para el tráfico ro-ro esta debería situarse en el muelle de Ferrazo, o en el relleno del Muelle de enlace Oeste.

La necesidad de establecer una adecuada terminal para el tráfico de embarcaciones tradicionales, especialmente de tipo recreativo y rápidas para efectuar viajes de recreo por las inmediaciones del Puerto. Esta necesidad constituye un objetivo sectorial que se puede compartir perfectamente con la estación marítima, pues es fácil que dada la poca densidad de tráfico de trasatlánticos, sería interesante completar el uso de la estación con estas actividades que en nuestra opinión no son incompatibles.

- El tráfico de contenedores es sin duda del que se espera un mayor crecimiento a nivel mundial, como consecuencia de la progresiva contenedorización e las mercancías. En este sentido el Puerto de Vilagarcía de Arousa necesitaría una terminal de contenedores como unidad de explotación de contenedores de la que carece en la actualidad. La necesidad de crear una terminal de contenedores constituye un objetivo sectorial claro y preciso.
- La necesidad de establecer una moderna unidad de explotación pesquera adaptada a los tiempos actuales, con nuevas instalaciones, concretamente para pesca congelada. Dotadas de aparcamientos y los servicios que sean necesarios. Constituye otro objetivo sectorial claro, puesto que planteamos la ubicación de este sector en el nuevo muelle de Comboa, no podrá ser operativo hasta su terminación pero para el cual ya se han realizado proyectos técnicos que deberán ejecutarse en breve.
- La necesidad de disponer de muelles para uso de mercancía general y multiusos con grandes superficies de almacenamiento y calados comprendidos entre los 14 metros y los 16 metros imposibles de conseguir en el esquema actual pero que deben ser imprescindibles y necesarios para las obras de infraestructuras futuras en lo que sería la realización de un muelle en la punta del Preguntoiro. Este aspecto

desborda el actual contenido de este Plan Especial y por tanto deberá realizarse en el futuro, cuando este permita realizar este tipo de reorganización.

## 2.- Objetivos relativos a usos y actividades diferentes del tráfico de viajeros y mercancías.

- El sector de equipamiento dotacional y de servicios, constituye una necesidad detectada de oferta que debe ofrecer una ciudad – puerto de las características de Vilagarcía cuyo actual y futuro potencial de servicios directos e indirectos a los practicantes de la navegación deportiva está en la actualidad bajo mínimos. Si a este potencial de demanda le añadimos la circunstancia favorable de la existencia de unas superficies portuarias sobre el muelle de Ribera en las que ya no se opera por falta de idoneidad, tenemos cubierta adecuadamente la demanda detectada.
- Cualquier terminal de transporte marítimo moderna ubicada en una ciudad, comarca y provincia con la actividad empresarial y económica como Vilagarcía necesita de un centro de servicios terciarios capaz de acoger usos y actividades relacionadas directamente o inducidas por la vigorosa dinámica que genera la actividad portuaria. En referencia al tema de los valores y actividades añadidas como consecuencia del transporte marítimo, que deberán situarse en una zona en contacto con la trama urbana, es decir, en una zona de borde, con buena accesibilidad y generosamente dotada de todo tipo de equipamientos de apoyo al sector Terciario y de Servicios cuya necesidad es evidente. Se configura como zona idónea, la avenida de entrada al puerto que finaliza en el muelle de Pasajeros.
- La proximidad de una terminal ferroviaria de mercancías a las instalaciones portuarias constituye un hecho favorable importante y un buen objetivo a conseguir para cualquier buen planificador. Las circunstancias existentes en el caso del Puerto de Vilagarcía en relación con las instalaciones ferroviarias existentes situadas fuera del recinto portuario, situada en una zona que podría permitir la realización de una futura estación de mercancías es un aspecto muy favorable pues no ocupa lugar en el puerto dejando espacios libres urbanos. Sin embargo es importante resaltar la reserva de suelo que deberá realizarse por el Ayuntamiento en las en las zonas contiguas a la estación de ferrocarril y que deberán contemplarse en el P.G.O.U de Vilagarcía de Arousa.
- Las inmejorables condiciones para la navegación deportiva de nuestras Rías y la suavidad de nuestro clima, nos permiten detectar una fuerte demanda de servicios y equipamientos relacionados con la navegación deportiva. Siendo las condiciones de las dársenas uno y dos óptimas para acoger tal demanda. Por ello estamos en situación de poder hacer frente en muy buenas condiciones a una oferta que si bien es distinta a

las clásicas actividades portuarias no por ello es menos interesante como servicio público y como unidad de explotación.

- La necesidad de astilleros para la reparación de buques medianos y pequeños, es algo imprescindible en todo puerto pero en nuestro caso la proximidad de puertos que cuentan con estos servicios a un nivel muy superior al que se podría establecer en Vilagarcía, más cuando, del análisis de los buques que nos visitan obtenemos que mayoritariamente son buques grandes, y al no existir buques de pesca pequeños, nos induce a pensar que toda esta actividad se concentraría en la reparación y construcción de embarcaciones deportivas y por ello lo incluimos dentro del sector de equipamiento dotacional. Siendo importante resaltar que la presencia de astilleros para atender las reparaciones de los buques y para construirlos constituye un valor añadido importante que tenemos en cuenta a efectos de asignar la zona o zonas necesarias para el desarrollo de esa actividad, en consonancia claro está con las necesidades presentes y futuras del sector en la fachada marítima correspondiente.
- Uno de los objetivos más importantes a tener en cuenta en toda planificación lo constituye el hecho de conseguir una mejor y más racional distribución de las superficies dedicadas a usos determinados y de las correspondientes concesiones. El proceso de cambio que supone un planeamiento debe de contemplar con sumo detalle un plan de realojamiento de usos y actividades, y una redistribución de asignación de superficies acorde con el futuro Plan Especial y con la ubicación de las futuras unidades de explotación.

### 3.- Objetivos relativos a la articulación, actividades urbanas - actividades portuarias.

El contacto que existe entre la ciudad y el puerto separados por una línea que deslinda administrativamente y funcionalmente usos y actividades portuarias y urbanas junto con la realidad socioeconómica, urbanística y ciudadana propia de cada puerto y de cada ciudad inciden grandemente en Vilagarcía de Arousa.

La vertebración y articulación que debe existir en el binomio de actividades urbanas - portuarias, nos obliga a apuntar los siguientes objetivos:

- Es importante regular adecuadamente la accesibilidad, usos y actividades de la parcela donde se ubicaba FEXDEGA determinada como espacios libres que compone el llamado sector S.7. que fruto del Convenio Urbanístico se destinará a zonas verdes de uso público, usos sociales, culturales, lúdicos y deportivos.

Esta zona deberá tratarse conjuntamente y de acuerdo con el entorno

urbano con el que hace frontera administrativa. Su embellecimiento y ordenación adecuada teniendo en cuenta que debe tener buenos accesos y aparcamientos constituye un importante y claro objetivo

- Se deberá regular adecuadamente la accesibilidad, usos y actividades de la zona determinada, superficies ocupadas por los edificios de Mexillón de Galicia, Autoridad Portuaria y Auditorio Municipal que extendiéndose sobre una superficie aproximada de 10.235 m<sup>2</sup> compone el sector 6 de la ordenación propuesta.
- El planeamiento de una red viaria y accesos que conecten con un buen nivel de servicio con la estrictamente portuaria en sus diferentes sectores constituye un objetivo primordial por cuanto su correcto y generoso tratamiento puede significar la eliminación de multitud de problemas e inconvenientes para la totalidad de los usuarios influyendo fuertemente en la calidad del servicio que puede ofrecer el Puerto, como terminal de transporte marítimo
- Es muy importante poder facilitar aparcamientos en cada sector para los usuarios y afectados, esto constituye un objetivo fundamental especialmente en las zonas en contacto con la trama urbana, puesto que los nuevos usos dados a estos sectores provocarían que se mezclen actividades urbanas y portuarias con las consiguientes demandas de aparcamientos, pues el transporte a este punto no sería posible subsanarlo con transporte colectivo, pues los focos de atracción de público son muy dispares y dispersos, y los más próximos no necesitarían del mismo.
- Es necesario regular adecuadamente la accesibilidad, usos y actividades del Paseo Marítimo y enlazarlo con el paseo de Carril, que por Orillamar une Vilagarcía con Carril

### 1.5.3.- Ordenación propuesta.

Definida gráficamente en los planos de proyecto, denominados: zonificación con asignación de usos pormenorizados (5.4), Redes de comunicaciones (5.4), Alineaciones rasantes (5.3), Esquema de redes de infraestructuras de servicios, Red de abastecimiento de agua, riego e hidrantes (5.6), Red de distribución de energía eléctrica y red de canalización telefónica (5.8), alumbrado público (5.9).

La ordenación propuesta materializa las posibilidades de desarrollo futuro del actual Puerto de Vilagarcía de Arousa, que se estructura básicamente por su crecimiento hacia el Oeste, en este momento hacia Ferrazo, pero en un futuro no muy lejano hacia la punta del Preguntoiro. Dejando lo que llamamos la zona "más urbana", correspondiente a lo que es el antiguo muelle de Ribera para usos y actividades portuarias y de servicios más modernos y más entroncados con la dinámica y estructura social, económica y urbana de la

ciudad y zona de influencia.

- El Puerto de Vilagarcía de Arousa debe reestructurar sus usos y actividades construyendo su futuro hacia el Oeste, organizándose por unidades de explotación compatibles con la realidad urbana y socio-económica.
- Las dársenas uno y dos, y zonas de influencia deben reestructurarse dando acogida a los usos y actividades portuarias y de servicios más acordes con la realidad urbana y socioeconómica de la ciudad y zona de influencia de Vilagarcía de Arousa.
- Estas grandes directrices que por imperativo de la realidad existente, encuadran la ordenación propuesta constituyen las líneas generales del Plan Especial que se desarrolla adecuadamente en los correspondientes sectores que lo integran.
- La propuesta de ordenación prevé el aumento de la superficie del Puerto con la construcción de nuevos muelles, dada la imposibilidad de ampliarlo hacia del interior.

Estas ampliaciones de los muelles son necesarias para dar adecuada respuesta a la necesidad de puntos de atraque y superficies de almacenamiento.

La totalidad de las instalaciones cuya actual ubicación queda afectada por la ordenación propuesta en el Plan Especial o por el desarrollo del mismo (Plan de Usos, Estudios de Detalle, proyectos, Planes de realojamiento de concesiones, etc.), o cuyos usos actuales puedan verse alterados para la determinación de aquél, quedarán fuera de ordenación.

#### 1.5.3.1.- Descripción general por sectores.

En el presente apartado se describen con el detalle suficiente las características de la ordenación de los diferentes sectores y sistemas específicos en los que se ha estimado conveniente descomponer la ordenación propuesta.

La reordenación y separación de las distintas actividades: Comercial, deportivas, servicios, lúdicas, etc. Se define en el plano 5.4. en el que se han delimitado los sectores portuarios, cuyo uso y características generales, serán las siguientes:

#### **SECTOR 1. Destinado a áreas portuarias vinculadas al tráfico de mercancías e instalaciones.**

Se sitúa este sector al Oeste de las instalaciones portuarias y se ha dividido en seis subsectores:

Subsector S.1.1.- Corresponde a la antigua esplanada de Ferrazo, donde se ejecutarán los rellenos necesarios para tener una superficie superior a los 60.000 m<sup>2</sup>.

Subsector S.1.2.- Comprende las instalaciones del llamado Muelle Comercial.

Subsector S.1.3.- Corresponde a los terrenos portuarios del Muelle del Ramal.

Subsector S.1.4.- Corresponde a los terrenos portuarios, hoy ocupados por concesiones.

Subsector S.1.5.- Se genera mediante terrenos ganados al mar, conformando el Muelle de Comboa.

Subsector S.1.6.- Se conformará también mediante terreno ganados al mar, dando lugar al muelle de enlace Este.

Se recogen en este sector la actividad portuaria vinculada al tráfico de pasajeros y de mercancías y actividades pesqueras. Comprende la casi totalidad de los terrenos en los que se ubican las actividades portuarias consideradas como clásicas y que se desarrollan en tierra. Estas actividades corresponden a las necesarias de una terminal de transporte integral e intermodal vinculada al tráfico marítimo del Puerto, comprendiendo:

- Almacenamiento y conservación de mercancías, manipulación portuaria, talleres y garajes de equipos y maquinaria portuaria, astilleros, talleres de reparaciones, reparación de contenedores, fraccionamiento y consolidación de cargas, aparcamientos, etc.
- Usos institucionales, administrativos técnicos y comerciales al servicio de la actividad portuaria y del transporte, almacenamiento embalaje y similares.
- Terminal de viajeros con sus servicios administrativos, comerciales, institucionales, asistenciales, aparcamientos y almacenamiento de mercancías y equipajes.
- Todo tipo de actividades vinculadas a la pesca.
- Asistencial y deportivos al servicio del personal portuario.

## **SECTOR 2. Sector destinado a actividades complementarias.**

Situado al Norte del Recinto Portuario, este sector S.2 tendría una superficie de 7.961 m<sup>2</sup>.

La constante variación de las necesidades de un Puerto como el de Vilagarcía de Arousa, nos inducen a crear un sector flexible que se adapte a las posibles demandas futuras, relacionadas directa o indirectamente con la actividad portuaria clásica.

En previsión de estas situaciones se delimita este sector, colindante por el Sur con la playa de la Concha-Compostela, y en conexión directa con el recinto urbano.

En este sector se podrán ubicar espacios destinados a otras actividades no estrictamente portuarias, cuando éstas tengan carácter complementario de la actividad esencial, equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales y exposiciones, o incluso se podrá autorizar instalaciones hoteleras previa Autorización del Consejo de Ministros, u otros usos dentro de lo que en cada momento permita la Ley de Puertos del Estado.

### **SECTOR 3. Equipamiento dotacional, zonas de esparcimiento, puerto deportivo y servicios.**

Situado estratégicamente en el centro del conjunto, definido como área dotacional, destinada a la ubicación de edificios administrativos, pequeñas instalaciones comerciales, áreas lúdicas y de esparcimiento, en general todos los equipamientos complementarios al Puerto Deportivo, que son necesarios para el buen funcionamiento.

Este sector se ha subdividido en tres subsectores:

Subsector S.3.1.- Comprende los antiguos terrenos de la terminal TIR.

Y en él se pretenden recoger las principales necesidades actuales y futuras de una dársena interior, prácticamente inutilizable para el tráfico de mercancías y con una clara vocación de uso náutico-deportivo dotacional y de servicios. Concurren aquí, las necesidades portuarias, con las de la ciudad, al estar conectado directamente con la trama urbana de Vilagarcía y siendo prolongación natural de ella.

Este sector puede considerarse como la necesaria apertura de Vilagarcía al mar, hoy prácticamente incomunicada en una amplísima longitud.

Se recogerán aquí todas las instalaciones necesarias en tierra para dar servicio al Puerto Deportivo, entre las que se incluye la posible edificación de un club náutico, así como recoger las sedes sociales de aquellas sociedades con larga tradición en Vilagarcía, vinculadas a los deportes náuticos.

Se prevé también la posibilidad de prolongación del Paseo Marítimo, a cuyo efecto se ha reservado un corredor con un mínimo de 11 metros de ancho desde el borde del Cantil.

De acuerdo con el convenio anteriormente citado, en este subsector se habilitaran única y exclusivamente los siguientes espacios y edificaciones:

- Zonas verdes de uso público.
- Aparcamiento de 4.000 m<sup>2</sup> para uso exclusivo de los usuarios del puerto deportivo.
- Aparcamiento público de un máximo de 300 plazas, situado en el borde del puerto deportivo, en la confluencia del muelle del Ramal, salvaguardando el paseo marítimo y la báscula.
- Edificio con una superficie de 2.200 m<sup>2</sup> en planta baja, para todo tipo de usos complementarios a las necesidades portuarias, incluyendo en los mismos, los lúdicos y socioculturales.

Es importante apuntar que las edificaciones en tierra descritas deben ser complementadas con los correspondientes servicios de atraque y de uso de tripulaciones a ubicar en la zona de influencia del sector en las dársenas uno y dos.

Subsector S.3.2.- Con una superficie de 6.884 m<sup>2</sup> recogerá las edificaciones destinadas al mantenimiento y reparación de embarcaciones deportivas, así como los servicios comerciales y administrativos complementarios.

Subsector S.3.3.- Con una superficie de 9.708 m<sup>2</sup>, está destinado al emplazamiento de edificaciones destinadas a usos deportivos, administrativos, de reparación de embarcaciones, Capitania Marítima, etc.

Subsector S.3.4.- Situado en el encuentro de la vía de acceso al muelle de pasajeros y al cantil del puerto, estará destinado única y exclusivamente a la edificación de servicios del Puerto Deportivo.

#### **SECTOR 4. Paseo Marítimo y espacios libres.**

Este sector comprende dos subsectores:

Subsector S.4.1.- Comprende el Parque del Centenario, así como los terrenos reservados para ampliación del paseo marítimo situados al borde del cantil de las dársenas de embarcaciones deportivas 1 y 2.

Subsector S.4.2.- Comprende los terrenos del Parque de la Playa de la Concha.

El Paseo Marítimo deberá enlazar con el paseo ya realizado que proviene de Carril.

El carácter de este sector será el correspondiente al uso de espacios lúdicos y zonas verdes.

## SECTOR 5. Tráfico de pasajeros y tráfico local portuario.

Este sector corresponde al antiguo muelle de atraque de vapores de la Ría, hoy ocupado en parte por las instalaciones del Club de Mar, pañoles, embarcaciones, guarda muelles y pequeñas instalaciones de hostelería.

Se pretende que este sector sea recondicionado para su uso exclusivo como estación marítima de tráfico de la Ría y similar, con sus instalaciones complementarias: pasarela de embarque de pasajeros, edificio terminal, aparcamientos y servicios complementarios.

Su situación estratégica lo convierte en referencia de las instalaciones portuarias, y por ello deberá ser objeto de un diseño muy cuidado.

Existe la necesidad de racionalizar el tráfico de pasajeros de Ría y el tráfico de pasajeros de trasatlánticos. Esta unidad de explotación destinada a un tipo de usuario con poco equipaje y cuya accesibilidad y proximidad al barco y desde el barco a la ciudad es importante, y tráfico destinado a turistas y viajeros que deseen comunicarse por barco con otros puntos de la Ría. Por ello deberán compartir la estación marítima que con un adecuado diseño no debería tener problema en distribuir estos dos tipos de tráfico.

Este sector, posibilitará las operaciones de atraque, desatraque y embarque o desembarque de pasajeros de las embarcaciones que realizan viajes recreativos, de esparcimiento y de comunicación por las costa próximas al Puerto, es decir, aquellas que se realizan por toda la Ría o rías vecinas.

## SECTOR 6. Equipamientos administrativos y dotacionales.

Comprende este sector los siguientes subsectores:

Subsector S.6.1.- Ocupado en su totalidad por el edificio de la Autoridad Portuaria.

Subsector S.6.2.- Con una superficie de 5.250 m<sup>2</sup> está destinado a la ubicación del Auditorium de la ciudad.

Subsector S.6.3.- Con una superficie de 780 m<sup>2</sup> está ya ocupado por las instalaciones administrativas de la sede del Mexillón de Galicia.

Este sector que se extiende sobre una superficie aproximada de 10.235 m<sup>2</sup>, donde tienen ubicación las edificaciones que constituyen la sede de los Servicios de los diferentes Organismos que tienen competencias y prestan sus servicios en la correspondiente zona portuaria (Aduanas, Comandancia de Marina y el Instituto Social de la Marina, se encuentran fuera del límite de la zona portuaria). Actualmente algunos de estos servicios se alojan en edificaciones no adecuadas en general, alejadas unas de otras y ubicadas un tanto aleatoriamente sobre la superficie de muelles, como es el caso de guardamuelles, Especialistas fiscales, Guardia Civil, etc.

## SECTOR 7. Otros equipamientos.

Comprende este sector la mayoría de los terrenos ocupados, en su día, por las instalaciones de FEXDEGA.

En función del Convenio entre el Concello y la Autoridad Portuaria, todo este sector será destinado única y exclusivamente a zonas verdes de uso público social, cultural, lúdico y deportivo.

## SECTOR 8. Red viaria, zonas de maniobra y aparcamiento.

Este sector corresponde al resto del territorio portuario no incluido en alguno de los sectores anteriores. En él se incluyen las áreas destinadas al movimiento de mercancías, zonas de maniobra, áreas de tráfico rodado portuario, aparcamiento y pequeños servicios complementarios.

Se ha procurado no realizar transformaciones traumáticas en la situación de usos del puerto, pues la actual se ha mostrado eficaz.

Las condiciones específicas para ejecución y uso de las instalaciones y construcciones en los diferentes sectores, se regulan mediante ordenanzas de edificación, pensadas con la necesaria flexibilidad que faciliten el uso de los diferentes sectores en función de las situaciones cambiantes, en cuanto a tipología de mercancías, necesidades de explotación y nuevas tecnologías.

Corresponde al resto del territorio portuario no incluido en alguno de los sectores anteriores. En él se incluyen las áreas destinadas al movimiento de mercancías, zonas de maniobra, áreas de tráfico rodado portuario, aparcamientos y pequeños servicios complementarios.

La red viaria que conforma el Plan Especial se estructura en los siguientes elementos constitutivos:

### 1 - *Accesos zonales (AZ).*

Incluimos en esta acepción los accesos a las zonas del Muelle del Ramal y al muelle Comercial que se configura como el acceso principal del Puerto por su futura conexión con la vía de enlace a la autopista A-9.

### 2 - *Vía de servicio longitudinal (EO).*

Incluimos en este apartado la totalidad de la vía de servicio del presente y futuro Puerto de Vilagarcía. Dicha vía de servicio tiene una sección de 17 metros y transcurre desde el muelle del comercial hasta el muelle de Ferrazo, en su mayor parte por el linde de la zona de servicio de los terrenos portuarios.

3 - *Red básica general (RBG).*

Incluimos en este apartado los viales que conforman la red básica que conecta todos los sectores de la zona central, presentes y futuros.

4 - *Accesos a sectores (AS).*

Incluimos en este apartado los accesos a la totalidad de los sectores que conforman el Plan Especial, tanto en la zona del Ramal como en la zona del Ferrazo y que podrán ser definidos por la Autoridad Portuaria en función de sus necesidades.

5 - *Red interior complementaria (RIC).*

Incluimos en este apartado las vías de servicio que pudiéramos catalogar de portuarias por cuanto relacionan las diferentes unidades de explotación afectas a la carga, almacenaje y descarga de mercancías, estas al igual que las anteriores serán definidas por la Autoridad Portuaria según su propio criterio.

No se establece en principio una localización concreta de un área de usos aduaneros, que deberá ser definida y delimitada por la Autoridad Portuaria en función de las necesidades de explotación.

Las condiciones específicas para ejecución y uso de las instalaciones y construcciones en los diferentes sectores, se regula en este Plan, mediante las correspondientes ordenanzas de edificación, pensadas con la necesaria flexibilidad que faciliten el uso de los diferentes sectores en función de las situaciones cambiantes, en cuanto a tipología de mercancías, necesidades de explotación y nuevas tecnologías.

**SECTOR 5** 5.706 m<sup>2</sup>

**SECTOR 6**

Sector 6.1	3.629 m <sup>2</sup>	
Sector 6.2	5.250 m <sup>2</sup>	
Sector 6.3	780 m <sup>2</sup>	9.659 m <sup>2</sup>

**SECTOR 7** 16.173 m<sup>2</sup>

**SECTOR 8** 200.666 m<sup>2</sup>

**1.5.3.3.- Red viaria, aparcamientos, espacios libres y accesos.**

La red viaria propuesta se define gráficamente en el plano 5.3 "Alineaciones y rasantes", constituyendo el sector 8.

De acuerdo con los objetivos del Plan Especial, se ha provisto de una vía colector interior que tiene como objetivo enlazar los todos los sectores portuarios sin interferencia alguna con la red viaria exterior urbana.

La velocidad de cálculo de este vial se estima en 40 Km/h

En la ejecución de la red viaria se ha de tener en cuenta la necesidad de la eliminación de las posibles barreras arquitectónicas, en cumplimiento de la Ley 8/1997 de 20 de agosto, de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas de Galicia, cuestión ésta, que se deberá justificar adecuadamente en los proyectos de urbanización que se redacten en desarrollo de este Plan Especial.

Como área de aparcamiento exclusivo se reserva la plaza exterior al recinto portuario propiamente dicho. La red viaria y la zona de maniobra se ha diseñado con la suficiente generosidad que permite su uso alternativo como zonas de aparcamiento.

En las ordenanzas específicas de cada zona se establecen las previsiones específicas de dotación de plazas de aparcamiento en función del uso de cada parcela.

De la nueva red viaria se desprende que una vez ejecutado el Plan Especial, el área portuaria dispondrá dos accesos que dispone en la actualidad (Muelle del Ramal y Muelle Comercial), donde la Autoridad Portuaria podrá establecer las correspondientes zonas de control.

**1.5.3.4.- Zonas verdes y lúdicas.**

El Plan Parcial, aún vigente, establece en el Sector 4.2. una zona verde con una superficie de 3.770 m<sup>2</sup> y en el sector 4.1 otra, con una superficie de 12.160 m<sup>2</sup>, lo que hace un total de 15.930 m<sup>2</sup>.

En el presente documento se prevén las siguientes espacios libres, zonas de esparcimiento y otros equipamientos en los sectores 4.2, 4.1, 3.1 y 7, en el cuadro adjunto se resumen y comparan las zonas verdes del Plan vigente y las de este documento:

LOCALIZACIÓN POR SECTORES	PLAN ESPECIAL VIGENTE	PLAN ESPECIAL REVISADO	DIFERENCIA
1. Sector 4.2	3.770 m <sup>2</sup>	4.252 m <sup>2</sup>	482 m <sup>2</sup>
2. Sector 4.1	12.160 m <sup>2</sup>	16.508 m <sup>2</sup>	4.348 m <sup>2</sup>
3. Sector 3.1	0	23.989 m <sup>2</sup>	23.989 m <sup>2</sup>
4. Sector 7	0	16.961 m <sup>2</sup>	16.961 m <sup>2</sup>
Superficie total de ampliación de Espacios Libres, Zonas de esparcimiento y Otros Equipamientos de dominio y uso público			45.780 m <sup>2</sup>
Total	15.930 m <sup>2</sup>	61.710 m <sup>2</sup>	

Por tanto, se incrementan en 45.780 m<sup>2</sup> la superficie de espacios libres del recinto portuario, ello supone también una ampliación respecto a la proporción de espacios libres en el ámbito de la superficie recogida en este Plan Especial, puesto que de los 15.930 m<sup>2</sup> representaban un porcentaje de un 5,2% respecto a la superficie del vigente Plan Especial (306.989 m<sup>2</sup>), pasamos a una superficie total de zonas verdes de 61.710 m<sup>2</sup>, que representan una proporción del 12,5% del total de la superficie portuaria prevista en el nuevo Plan Especial (493.014 m<sup>2</sup>).

#### 1.5.3.5.- División poligonal.

Su inclusión como determinación de un Plan Especial no es obligatoria, no obstante y en cumplimiento de los artículos 84.1 y 85.2 del R.P. se procede a delimitar como unidad de ejecución, toda la superficie del Plan Especial, aunque con carácter indicativo.

#### 1.5.3.6.- Fijación del sistema de actuación.

El sistema que se propone es el de compensación, en la modalidad de propietario único. Las obras, por su titularidad, han de ser ejecutadas por la Autoridad Portuaria. Las determinaciones del propio Plan Especial son la base de la ejecución para la que no es necesario el reparto de beneficios y cargas por ser propietario único.

## 1.6.- TRAMITACIÓN.

La tramitación del Plan Especial se sujetará a las reglas establecidas por la Ley del Suelo de Galicia 1/1997, de 24 de marzo.

Por tratarse de un Plan Especial que desarrolla un sistema general portuario, se debería tener en cuenta a las determinaciones que al efecto establece el Artículo 18, apartado 2 de la Ley 62/1997 de 26 de diciembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

1.7. Cuadro de características sobre superficies, usos, usos cualificados, edificabilidades, volúmenes.

SECTOR	SUBSECTOR	SUPERFICIE M <sup>2</sup>	USOS COMUNES PARA TODOS LOS SECTORES	EDIFICABILIDAD DESGLOSADA POR SUBSECTORES	ALTURA MAXIMA	PLANTAS	RETRANQUEOS	OTRAS CONDICIONES
S. 1	S 1.1 S 1.2 S 1.3 S 1.4 S 1.5 S 1.6	63 863 14 754 18 087 32 180 40 997 18 147	Almacén y oficinas Industrial Sociocultural y deportivo Instalaciones combustible Sanitario Seguridad Aparcamiento	1,00 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	12,00 m	II S 1	Se ajustará a lo definido en el plano de alineación y rasantes	Se admite la ampliación de edificaciones existentes
S. 2		7 961	Hotelero Comercial sociocultural Garaje aparcamiento	1,8 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	11,50 m	SS (PB) (3P) (HC)	5 m al eje del carril más próximo de la vía férrea	
S. 3	S 3.1 S 3.2 S 3.3 S 3.4	23 989 6 884 9 708 613	Comercial Reparación de embarcaciones Oficinas Artesanía Sociocultural Deportivo Sanitario Aparcamiento Escuela de vela Extinción incendios, Protección Civil	Edificabilidad convenio 1,0 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> 1,0 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> 2,0 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	7,00 m 9,00 m 9,00 m 9,00 m	I II II II	Se ajustará a lo determinado en el Plano de Alineaciones y rasantes, separándose 15 metros al borde del carril exceptuando el náutico S 3.1 se ajustará al C.U.	El subsector S 3.1 se ajustará al contenido del convenio urbanístico firmado entre el Concello y la Autoridad Portuaria de Vilagarcía de Arousa
S. 4	S 4.1 S 4.2 S 4.3	16 508 4 252 2 597	Lúdicos, Espacios Libres, Paseo Marítimo y jardinería	0,05 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	1,00 m	I	N S F	Sólo se admiten pequeñas construcciones de artillos para niños, periódicos, flores o similar o de servicios
S. 5		5 706	Tráfico de pasajeros Local Portuario	1,000 m <sup>2</sup> en dos plantas	9,00 m	II	15 m al borde del carril	
S. 6	S 6.1 S 6.2 S 6.3	3 629 5 250 780	Almacenes Auditorium Oficinas Cultural y salas de reuniones Sanitario	2 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> 6,400 m <sup>2</sup> 2 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	18,00 m II como 18,00 m III como 11,00 m	III	N S F	La actuación en el subsector S 6.1 será la realización del Auditorium Municipal
S. 7		18 171	Comercial Lúdico y Deportivo Zonas Verdes Sociocultural	0,05 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	1,00 m	I	N S F	Se ajustará al convenio urbanístico
S. 8		200 666	Red viaria, áreas de maniobra y aparcamiento					

## **2.- ORDENANZAS REGULADORAS.**

### **2.1.- GENERALIDADES Y TERMINOLOGÍA DE CONCEPTOS. RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO.**

#### **2.1.1.- Clasificación del suelo.**

El suelo comprendido en el ámbito territorial del Plan Especial tiene según la Ley de Puertos del Estado la consideración de sistema general de comunicaciones.

#### **2.1.2.- Proyectos de Urbanización.**

En desarrollo del Plan Especial, deberán realizarse cuantos proyectos de urbanización sean necesarios, a fin de llevar a la práctica la realización material del mismo.

### **2.2.- NORMAS DE EDIFICACIÓN.**

#### **2.2.1.- Condiciones generales.**

En aquellos aspectos de la normativa que no estuvieran explícitamente recogidas en este Plan Especial, se ajustaría a lo dispuesto en la Ley de Puertos del Estado y Plan de utilización de los espacios portuarios.

#### **2.2.2.- Ordenanzas particulares en cada sector.**

Las ordenanzas de aplicación y uso en los diferentes sectores en los que se ordena el ámbito del Plan Especial, se definen pormenorizadamente a continuación:

### 2.2.2.1.- SECTOR 1 (S. 1).

## AREAS PORTUARIAS VINCULADAS AL TRÁFICO DE MERCANCIAS E INSTALACIONES.

### Localización.

Su situación se define gráficamente en el plano 5.4, comprende los subsectores S.1.1, S.1.2, S.1.3, S.1.4, S.1.5, S.1.6.

### Condiciones de aprovechamiento y volumetría.

#### - Alineaciones.

Son las definidas por la red viaria existente y propuestas en el plan especial

#### - Rasantes.

Las actualmente existentes en el terreno

#### - Parcela mínima.

No se fija, quedando la subdivisión de las existentes áreas del sector a criterio de la Autoridad Portuaria.

#### - Condiciones de Volumetría.

Altura máxima sobre la rasante 12 m (salvo elementos especiales pertenecientes al proceso de fabricación, manipulación y almacenamiento de mercancías y depósitos elevados, que tendrán altura libre).

- Fondo máximo edificable: no se fija.
- Edificabilidad máxima sobre parcela neta:  $1.00 \text{ m}^2/\text{m}^2$ .
- Superficie máxima que se permite construir. - No se fija.
- Ocupación máxima de parcela. - No se fija.
- Separación en planta del volumen edificado:

a) A red viaria se ajustará a lo definido en el plano 5.3 de alineaciones y rasantes.

### Condiciones de uso.

Se autorizan los siguientes usos:

#### - Almacén.

Todo tipo de instalaciones destinadas al almacenamiento, conservación de mercancías, manipulación portuaria.

- Industrial.  
Taller de equipos y maquinaria portuaria, astilleros, talleres de reparación de contenedores, instalaciones de fraccionamiento, embalaje y consolidación de cargas, aparcamientos, etc.
- Oficinas.  
Instalaciones administrativas y comerciales, públicas o privadas, vinculadas a la explotación de los servicios portuarios. Usos al servicio de viajeros, almacenamiento de mercancías y equipajes.
- Sociocultural y deportivo.  
Sin excepción para uso exclusivo del personal del servicio del puerto.
- Instalaciones de combustible.  
Para el suministro de embarcaciones pesqueras, de recreo, comerciales o de cualquier otro tipo.
- Sanitario.  
El necesario para pasajeros y personal portuario
- Seguridad.  
Edificaciones e instalaciones complementarias de todo tipo.
- Aparcamiento.  
Se reservará como mínimo una plaza de aparcamiento para cada 100 m<sup>2</sup> construidos, excepto instalaciones vinculadas al uso industrial, que será de una plaza de aparcamiento cada 500 m<sup>2</sup> construidos. En todo caso, cada concesionario deberá disponer las plazas de aparcamiento necesarias para el ejercicio de su actividad.

#### Otras condiciones.

Las edificaciones existentes no se considerarán fuera de ordenación, aún cuando no cumplan los parámetros urbanísticos definidos en el punto 1. Podrán además, si las necesidades portuarias lo demandan, aumentar su superficie construida, manteniendo la misma composición volumétrica. Podrán realizarse en las mismas, cuantas actuaciones sean necesarias para la actualización de sus condiciones de uso, en función de nuevas innovaciones tecnológicas.

En el Subsector S.1.5. se dejará una superficie sin edificar que comunique el Muelle con la vía de servicio y cuyo ancho mínimo sea de 10 m. , o bien franjas de 5 m. de anchura entre las futuras concesiones, excepto el Centro Frigorífico, comunicando igualmente las zonas antes citadas.

## 2.2.2.2.- SECTOR 2 (S. 2).

### ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS.

#### Localización.

Se define gráficamente en el plano 5.4

#### Condiciones de aprovechamiento y volumetría.

##### - Alineaciones.

Son las definidas en el Plan Especial.

##### - Rasantes

Las actuales existentes en el terreno

##### - Condiciones de Volumetría.

Altura máxima sobre la rasante: 14.5 metros (SB-PB-3P-BC). No computando a este efecto los elementos arquitectónicos de decoración

##### - Aprovechamiento bajo cubierta

Se autoriza con una superficie construida que máxima del 60% de la tipo, no superando la cumbre los 3.50 metros

##### - Semisótanos.

Se autorizan no pudiendo sobresalir por encima de 1 metro de la rasante. No computa como superficie construida debiendo dedicarse en exclusiva a garaje, aparcamiento, almacén o instalaciones vinculadas a las edificaciones.

##### - Ocupación máxima y separación a linderos.

La ocupación máxima será del 50 %. Separación a la red: 5 m al eje del carril más próximo de la vía férrea.

A red viaria se ajustará a lo definido en el plano 5.3 de alineaciones y rasantes.

#### Tipo de edificación.

Abierta.

#### Edificabilidad máxima sobre parcela neta.

1.8 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

### **Superficie máxima edificable.**

No se fija.

### **Aparcamientos.**

La totalidad de los semisótanos de los edificios a construir se dedicarán a aparcamientos. En las zonas libres podrán construirse aparcamientos en semisótano que no computarán como superficies edificables. Opcionalmente podrán construirse en superficie nuevos aparcamientos.

### **Condiciones de uso.**

Se admitirán todos los usos que para llevar a cabo actividades complementarias, instalaciones o construcciones, que sean acordes con los usos portuarios y con los fines propios de la Autoridad Portuaria que en cada momento permita la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, entre los que se indican los siguientes:

- Hotelero.

2ª categoría.

- Hostelero.

Permitido en todas sus categorías.

- Comercial.

1ª categoría. Locales de servicio al público y/o destinados a la compraventa al pormenor.

- Socio-cultural.

1ª y 2ª categoría.

- Garaje y aparcamiento.

1ª y 2ª categoría.

### **Protección ferroviaria.**

La edificación próxima a las vías férreas que atraviesan el área portuaria, deberá estar como mínimo a 5.00 m, medidos desde el eje del carril más próximo. No afectará esta limitación a las edificaciones existentes como las viviendas actuales ubicadas en este sector.

### **Viviendas.**

Se podrán conservar las actualmente existentes en el sector.

### 2.2.2.3.- SECTOR 3 (S. 3).

#### AREA DE EQUIPAMIENTO DOTACIONAL, ZONAS DE ESPARCIMIENTO.

##### Localización.

Se define gráficamente en el plano 5.4.

##### Condiciones de aprovechamiento y volumetría, para cada subsector.

###### a) Subsector S.3.1:

Para el desarrollo del subsector S.3.1 se tendrán en cuenta las condiciones pactadas en el Convenio Urbanístico establecido con el Concello, que se resume a continuación:

*"Habilitación zona verde de uso público incluido un aparcamiento de 4.000 m<sup>2</sup> de uso exclusivo de los usuarios del puerto deportivo, situado al borde del muelle de pasajeros y puerto deportivo dársena 1, y otro aparcamiento público de un máximo de 300 plazas, situado en el borde del puerto deportivo en su confluencia del muelle del Ramal salvaguardando el paseo marítimo y la báscula. Así mismo se permitirá a la Autoridad Portuaria un volumen de construcción máxima de 2.200 m<sup>2</sup> en planta baja, con una altura máxima de 7,00 metros (no computarán pérgolas, marquesinas y voladizos) para destinar a usos vinculados con el puerto deportivo y lúdicos (socio-cultural), dejando el centro libre de edificación para conectar la zona verde con el paseo y con el puerto deportivo".*

###### b) Subsectores S.3.2 y S.3.3:

##### Edificabilidad máxima.

1,00 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

##### Alineaciones.

Son las definidas por el Plan Especial, reflejadas en el plano 5.3.

##### Rasantes.

Las actualmente existentes en el terreno o las que resulten en su caso de los Proyectos de Urbanización.

##### Parcela mínima.

No se fija.

### **Condiciones de Volumetría.**

2 plantas: 9 m.; no computando a este efecto los elementos arquitectónicos de decoración, exceptuando en sector S.3.1. que se ajustarán a las determinaciones del Convenio Urbanístico.

### **Fondo máximo edificable.**

No se fija.

### **Superficie máxima edificable.**

No se fija, exceptuando en el sector S.3.1 que será de 2.200 m<sup>2</sup> según lo establecido en el Convenio Urbanístico

### **Aprovechamiento bajo cubierta.**

Se autoriza con una superficie construida máxima del 60% del upc, no superando la cumbrera los 3,50 m

### **Ocupación máxima y separación a linderos.**

La ocupación máxima no se fija.

- a) A red viaria se ajustará a lo definido en el plano S.3 de alineaciones y rasantes.
- b) Otras edificaciones de distinto uso 5 m

### **Semisótano.**

Se autorizan, no pudiendo sobresalir por encima de 1 m de la rasante. No computa como superficie construida, debiendo dedicarse en exclusiva a garaje, aparcamiento, almacén o instalaciones vinculadas a las edificaciones.

### **Condiciones de uso.**

Se autorizan los siguientes usos:

- Comercial.

Locales de servicio al público y/o destinados a la compraventa al por menor.

- Hostelero.

Permitido en todas las categorías.

- Oficinas.

Se autorizan edificaciones destinadas a actividades Administrativas o burocráticas de carácter público o privado, vinculadas directa o indirectamente con la actividad náutico-deportiva o con la actividad comercial autorizada relacionada con usos portuarios.

- Artesanía.

Se autorizan pequeños talleres o de explotación familiar, sin carácter industrial, situados en planta baja y con venta directa de sus productos al público.

- Sociocultural.

Se autoriza todo tipo de instalaciones recreativas y culturales, tanto cubiertas como descubiertas

- Deportivo

Se autorizan instalaciones deportivas, compartiendo edificios o instalaciones independientes, en edificación exclusiva o al descubierto

- Náutico-deportivo.

La edificación de apoyo en tierra necesaria para las actividades náutico-deportivas a ubicar en la correspondiente zona del Cavadero, así como los dedicados al mantenimiento de embarcaciones menores.

- Sanitarios.

La necesaria para servicio de las instalaciones.

- Aparcamiento.

Se deberá hacer previsión mínima de una plaza aparcamiento público por cada 100 m<sup>2</sup> construidos, excepto para las instalaciones dedicadas a almacenaje y reparación de embarcaciones donde se preverá una plaza por cada 500 m<sup>2</sup> contruidos. En todo caso, cada concesionario deberá disponer las plazas de aparcamiento necesarias para el ejercicio de su actividad.

En el subsector S.3.3 se reserva una parcela para la construcción de la Capitanía Marítima, cuya edificación debe ajustarse a las siguientes condiciones:

Parcela neta:	1.200 m <sup>2</sup>
Ocupación máxima sobre parcela:	60%
Altura máxima:	8 metros (b+lp+bc)

- Extinción de incendios y Protección Civil.

#### 2.2.2.4.- SECTOR 4 (S. 4).

### PASEO MARÍTIMO Y ESPACIOS LIBRES.

#### **Localización.**

Su situación se define gráficamente en el plano 5-4

#### **Definición.**

Son espacios destinados al esparcimiento de la población de todo el municipio

#### **Construcciones autorizadas.**

Se autoriza todo tipo de mobiliario urbano, pergolas, etc. También pueden instalarse pequeños puestos de artículos para niños, periódicos, flores o similares, así como pequeños alpendres para útiles de jardinería, limpieza. La ocupación de estas edificaciones en ningún caso podrá ser superior al 5 % de la superficie de la zona y tendrán una altura máxima de 4.00 m

#### 2.2.2.5.- SECTOR 5 (S. 5).

### TRÁFICO DE PASAJEROS Y TRÁFICO LOCAL PORTUARIO.

#### Localización.

Se sitúa en el actual muelle de pasajeros, definido gráficamente en el plano 5.4.

#### Condiciones de aprovechamiento y volumetría.

- Estación marítima.

Edificabilidad máxima: 0.8 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

Ocupación máxima sobre rasante: 1.800 m<sup>2</sup>

Altura máxima: 9 m.

Aparcamiento: Se dotará con un mínimo de 30 Plazas de aparcamiento público.

Retranqueo mínimo: 20 m. al cantil del muelle

#### Condiciones de uso.

Se autorizan todos los usos vinculados al servicio a viajeros, administrativos, comerciales y hosteleros, aparcamientos y de mercancías y equipajes. En general todos los usos que como terminal de transporte integral e intermodal sean necesarios.

## 2.2.2.6.- SECTOR 6 (S. 6).

### EQUIPAMIENTOS ADMINISTRATIVOS Y DOTACIONALES.

#### Localización.

Se define gráficamente en el plano 5.4.

#### a) Subsector S.6.1:

Se ubica en este subsector la actual sede de la Autoridad Portuaria. Se permitirá en este sector cualquier ampliación, remodelación del edificio.

- Retranqueos: A la red viaria lo definido en el plano 5.3 de Alineaciones y Rasantes.
- Altura máxima: 18 metros.
- Edificabilidad máxima: 2 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.
- Usos: Almacenes, auditorium, oficinas culturales y salas de reunión.
- Tipo de edificación: Aislada.

#### b) Subsector S.6.2:

#### Condiciones de aprovechamiento y volumetría:

- Retranqueos mínimos.

A red viaria lo definido en el plano 5.3 de alineaciones y rasantes para cada parcela.

- Edificabilidad máxima.

6.326 m<sup>2</sup>.

- Altura máxima permitida.

Altura máxima de cornisa: 18 metros.

Altura de cumbrera: 21,20 metros.

- Semisótano.

Se autorizan, no pudiendo sobresalir por encima de 1 m. de la rasante. No computa como superficie construida, debiendo dedicarse en exclusiva a garaje aparcamiento, almacén o instalaciones vinculadas a las edificaciones.

- Tipo de edificación.

Aislada.

- Aparcamientos

La totalidad de los semisótanos de los edificios a construir se dedicaran a aparcamientos. En las zonas libres podrán construirse aparcamientos en semisótano que no computaran como superficies edificables. Opcionalmente podrán construirse en superficie nuevos aparcamientos.

#### Condiciones de uso.

Socio-cultural, Auditorium.

#### Otras condiciones.

Las futuras edificaciones de servicios, sustitutivas de las existentes para las actividades portuarias en la zona, con sus correspondientes volúmenes y superficies, podrían concentrarse en edificaciones de servicios múltiples, que garanticen una eficaz unicidad de gestión frente a los administrados y usuarios. Estas edificaciones se ubicaran en las zonas y sectores donde el futuro tráfico de mercancías lo demande.

#### c) Subsector S.6.3:

Con una superficie aproximada de 780 m<sup>2</sup> donde se ubica el edificio administrativo del Mexillón de Galicia

- Altura máxima 11 metros
- Edificabilidad máxima, 2 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>
- Tipo de edificación, Aislada
- Uso Administrativo y de oficinas

### 2.2.2.7.- SECTOR 7 (S. 7).

#### OTROS EQUIPAMIENTOS.

##### Localización.

Se define gráficamente en el plano 5.4.

##### Condiciones de aprovechamiento y volumetría.

- Edificabilidad máxima:  $0,05 \text{ m}^2/\text{m}^2$ .
- Altura máxima permitida.- 1 planta 4 m., no computando a este efecto los elementos arquitectónicos de decoración.
- Retranqueos.- Se ajustará a lo definido en el plano 5.3 de alineaciones y rasante.

##### Condiciones de uso.

Se autorizan los siguientes usos

- Comercial.

Puestos de venta de helados, pipas, flores, etc... con una superficie máxima por puesto de  $50 \text{ m}^2$ .

- Hostelero.

Pequeñas cafeterías que no superen  $50 \text{ m}^2$  contruidos.

- Artesanía.

Se autorizan pequeños talleres o de explotación familiar, sin carácter industrial, situados en planta baja y con venta directa de sus productos al público.

- Sociocultural.

Se autoriza todo tipo de instalaciones recreativas y culturales, tanto cubiertas como descubiertas.

- Deportivo.

Se autorizan instalaciones deportivas, compartiendo edificios o instalaciones independientes al descubierto.

#### 2.2.2.8.- SECTOR 8 (S. 8).

#### RED VIARIA, ZONAS DE MANIOBRAS Y APARCAMIENTOS.

##### Localización.

Su situación se define gráficamente en el plano 5.4

##### Construcciones autorizadas.

Se autoriza única y exclusivamente, las necesarias para la mejora ampliación y reforma de red viaria, zona de maniobras y aparcamientos, tendido de todos tipos de servicios urbanísticas e instalaciones, y las pequeñas instalaciones necesarias para el control de los accesos

La Autoridad Portuaria considerara en cualquier momento la construcción de los viales interiores que considere oportunos

### 3.- PLAN DE ETAPAS.

#### 3.1.- INTRODUCCIÓN.

Se establece este Plan de Etapas, para conseguir una realización de las obras de urbanización de forma coherente con las restantes determinaciones Plan Especial.

Las circunstancias particulares que rigen en el desarrollo del Plan Especial del Puerto de Vilagarcía, obligan a simultanear y compatibilizar en el tiempo y en el espacio, la actual explotación y actividades portuarias con la ejecución de nuevas obras de infraestructuras, urbanización y realojamiento de actividades.

Una vez asumido el Plan, existen varios caminos para su ejecución, ya sea porque determinadas acciones sean totalmente independientes de las restantes o porque no existen inconvenientes en su ejecución por la disponibilidad total de los terrenos, o porque otras dependan a su vez de terceras o cuartas opciones. Todo ello sin hablar de las posibilidades presupuestarias que pueden marcar líneas de actuación en el tiempo, capaces de afectar de manera significativa a cualquier Plan de Etapas. Si a lo anteriormente expuesto se le añade la complejidad técnica y de ejecución de las obras marítimas y las dificultades propias de la colaboración de Organismos Públicos y Privados afectados por las determinaciones del Plan, estamos evidenciando las dificultades reales existentes para elaborar un Plan de Etapas que pueda parecerse a sus homónimos en cualquier tipo de planeamiento urbano, bien distinto en esencia y contenido al reflejado en los presentes documentos.

No obstante lo apuntado anteriormente sobre la complejidad y dificultad de establecer un Plan de Etapas, Consideramos oportuno exponer uno de los "posibles", que por las razones comentadas tiene que ser de carácter indicativo y que no puede vincular desde el punto de vista de la programación de inversiones a los organismos implicados en su desarrollo, por depender aquellos y estos, de circunstancias e imperativos que desbordan el contenido de este Plan Especial.

#### 3.2.- ACTOS PREVIOS A LA EJECUCIÓN.

Asumida la imperiosa necesidad referenciada anteriormente puede plantearse un Plan de Etapas que recoja en el espacio y en el tiempo la totalidad de las actuaciones que completarian las propuestas del presente Plan Especial alguna de las cuales deberán recogerse en otros documentos.

Como complemento a lo anteriormente expuesto cabe apuntar que en paralelo al Plan de Etapas es necesario la realización de un Plan de realojamiento de concesiones administrativas y de un Plan de reestructuración de unidades de explotación portuarias, documentos de trabajo de la Autoridad Portuaria, que por su específico contenido desbordan lo establecido en el presente documento.

Finalmente es importante volver a insistir en la realidad de que las dimensiones físicas exactas de las obras de infraestructura portuaria definidas en el Plan Especial deberán fijarse en los correspondientes Proyectos Técnicos.

### 3.3.- ETAPAS DE URBANIZACIÓN.

Por la magnitud del Plan Especial se ha juzgado oportuno considerar las siguientes etapas y duración indicativa en el tiempo, reintentando una vez más la condición de flexibilidad en inversiones y plazos que debe reunir el presente documento.

<u>ETAPAS</u>	<u>PLAZOS PARCIALES</u>	<u>PLAZOS ACUMULADOS</u>
Etapa I	3 años	3 años
Etapa II	2 años	5 años
Etapa III	5 años	10 años

#### ETAPA I

Como acciones a desarrollar en la etapa I pueden considerarse las siguientes:

- Reparación de la vía de ferrocarril.
- Terminación y acondicionamiento del actual Muelle de Ferrazo con el montaje de grúas. Con la realización del nuevo acceso al muelle de Ferrazo
- Ejecución de la vía de servicio del Puerto que permitira conectar todo el recinto portuario, el enlace con el Muelle Comercial y el Muelle de Ferrazo.
- Promoción y desarrollo del sector 3.1 de equipamientos dotacionales y de servicios de la zona urbanística.
- Promoción y desarrollo del sector 4 de paseo marítimo, espacios libres.
- Ejecución de las instalaciones de atraque para embarcaciones deportivas en la zona del Cavadelo, sector 3.2.
- Promoción y desarrollo de la dársena deportiva nº 2.
- Urbanización del sector 6 y construcción de un edificio multiusos.
- Traslado de las concesiones ubicadas en el muelle de pasajeros, sector 5
- Ejecución del relleno del sector S.1.5. y promoción del mismo.

#### ETAPA II

Las acciones que componen la etapa II pueden ser:

- Realojamiento efectivo de las concesiones administrativas que ocupan superficies donde el Plan prevé otras actividades.
- La promoción y desarrollo de instalaciones náutico-deportivas de del sector 3.3 con sus correspondientes atraques en mar.
- Ampliación y dragado del Muelle de Pasajeros.
- Terminación de la red general básica y la totalidad de los accesos a sectores.
- Ejecución y desarrollo del nuevo Club Náutico.
- Terminación del muelle de Enlace Oeste.
- Promoción y desarrollo del sector S.8.
- Retranqueo de los actuales cierres de la zona urbanística como se indica en el plano 5.4.

### ETAPA III

Las acciones a desarrollar en la etapa III pueden ser:

- Realizar la prolongación de la vía del ferrocarril hasta Ferrazo.
- Estudio sobre la viabilidad de la construcción de la Estación Marítima.
- Ejecución del muelle de Enlace Este.

### 3.4.- ETAPAS EDIFICATORIAS.

La construcción de edificaciones complementarias a instalaciones de la Autoridad Portuaria y/o concesiones podrá simultanearse con las obras descritas en los epígrafes anteriores, sin que sea necesario en este caso el establecimiento de servicios temporales.

#### CUADRO RESUMEN DEL PLAN DE ETAPAS:

##### ETAPA I

	ACCIONES	PROYECTO Y OBRA	PLAZOS PARCIALES	ORGANISMOS
1	Muelle de graneles Ferrazo.	Instalación de gruas y pavimentación	2 años	Puerto y Concesion
2	Instalación del Centro de Redistribución de Túndidos.	Proyecto y obra	1 año	Concesionario
3	Edificio de servicio de la dársena deportiva.	Proyecto y obra	1 año	Concesionario
4	Pavimentación del Muelle del Ramal.	Ejecución.	1 año	Puerto
5	Pavimentación del Muelle Comercial.	Proyecto y obra	1 año	Puerto
6	Promoción y desarrollo del Sector 4 Paseo Marítimo.	Proyecto y obra	2 años	Puerto, Concello y Concesionario
7	Promoción y desarrollo del Sector 3.3 y construcción de la escuela de vela.	Proyecto y obra. Planificación.	1 año 2 años	Puerto y otras inversiones Puerto
8	Traslado de las concesiones del muelle de pasajeros.	Ejecución.	1 año	Puerto y concesionarios
9	Relleño en prolongación del Muelle de Ferrazo.	Proyecto y obra.	2 años	Puerto y concesiones

## ETAPA II

ACCIONES	PROYECTO Y OBRA	PLAZOS PARCIALES	ORGANISMOS
1 Instalación de pantalanés en la dársena de embarcaciones menores nº 2	Colocación de pantalanés y servicios.	1 año	Concesionario
2 Ampliación y dragado del muelle de Pasajeros.	Proyecto y obra.	2 años	Puerto
3 Promoción y desarrollo del Sector 2	Proyecto y obra.	2 años	Puerto e inversiones privados
4 Retranqueo de los cierres del Sector 7	Plan.	1 año	Concello
5 Promoción y desarrollo del Sector 7	Proyecto y obra	2 años	Concello y Puerto

## ETAPA III

ACCIONES	PROYECTO Y OBRA	PLAZOS PARCIALES	ORGANISMOS
1 Urbanización de la explanada del Ramal.	Proyecto y obra	1 año	Puerto y concesiones
2. Nuevo acceso al Muelle Comercial.	Proyecto y obra.	2 años	Xunta y Puerto
3. Ejecución del Muelle de Eniace Este.	Proyecto y obra.	1 año	Puerto
4 Pavimentación y cierre del dique de Ferrazo.	Ejecución.	1 año	Puerto
5. Ejecución de la vía de ferrocarril hasta Ferrazo	Proyecto y obra.	2 años	RENFE y Puerto

#### 4.- ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO.

##### 4.1.- EVALUACIÓN ECONÓMICA DE LA IMPLANTACIÓN DE LOS SERVICIOS Y EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN.

Se realiza en este punto una situación del coste de implantación de nuevos servicios y obras de infraestructura contemplados en el presente Plan Especial. Se relacionan las inversiones de acuerdo con su realización cronológica. las cifras se refieren a pesetas constantes del año 1.997.

PROYECTO	DESCRIPCIÓN	PRESUPUESTO DE INVERSIÓN (IVA incluido)
Ampliación del muelle de enlace Este	Se trata de ampliar la superficie de concesiones en 19.868 m <sup>2</sup> en el muelle de enlace Este.	154.051.101 ptas
Relleno en prolongación del muelle de granitos de Ferrazo.	De no conseguirse un concesionario que lo realice, deberá hacerlo la A.P.	365.000.000 ptas
Dragado del canal del Muelle de Comboa.	Se pretende pasar de un calado de 7 m BMVE en el nuevo muelle a otro de 9 m.	508.000.000 ptas
Edificio de servicios de la dársena deportiva.	Se trata de mejorar la fachada marítima mediante la construcción de un edificio.	244.000.000 ptas
Balizamiento del canal de acceso.	Una vez profundizado a 9 m del canal de acceso, es conveniente su balizamiento con 4 boyas.	20.000.000 ptas.
Señales marítimas	Supervisión, renovación y construcción.	
Urbanización de la explanada del Ramal.	Urbanización del mismo puesto que se encuentra en un estado de abandono.	25.000.000 ptas.
Pantalanes nº 12, 13 y 14.	Completar la dársena nº 2.	50.000.000 ptas.
Dotación de la parcela en el muelle de enlace Este.	Relleno de trasdos a fin de ampliar la superficie portuaria.	130.000.000 ptas.
Centro de redistribución de tñidos.	Almacén frigorífico de carácter polivalente.	

PROYECTO	DESCRIPCIÓN	PRESUPUESTO DE INVERSIÓN (IVA incluido)
Ampliación del Muelle de Pasajeros.	En el caso necesario de atraque de cruceros, para dotarlo de un caído de 9.00 m. y con una longitud de 200 m..	300.000.000 ptas.
Obras varias.	Reserva para pequeñas obras.	130.000.000 ptas.
Vigilancia medioambiental.	Para comprobar la buena ejecución del dragado de los distintos muelles.	20.000.000 ptas.
Cierre de la darsena de embarcaciones menores nº 2	Se ejecutará antes de colocar los pantalanés.	60.000.000 ptas.
Pavimentación y cierre del dique de Ferrazo.	Para dotar de acceso al dique de Ferrazo hasta su final y cerrar el muelle por la parte de la carretera de Vilaxoan	20.000.000 ptas
Pavimentación de la explanada TIR	Reparación y tratamiento superficial.	11.000.000 ptas
Pavimentación del Muelle Comercial.	Dotar de nuevo pavimento al Muelle Comercial.	50.000.000 ptas.

URIDAD PORTUARIA: VILAGARCI

PLAN DE INVERSIONES 1.999-2.003

(Millones Ptas.)

Código de Inversión	PROYECTO	Subven- ción	Objetivo	Fecha	Inic./Fin.	Total	Certif. a	Cant. a	91/12/87	Año 1988	1.988		PREVISIONES			
											Presupuesto	Provisión	2.000	2.001	2.002	2.003
241101M	1. DRAGADO CANAL DE ACCESO AL PUERTO	F/FC	1	87/99	430	238	Certificado	171	0	0	21	0	0	0	0	0
242304OP	2. VIGILANCIA MEDIOAMBIENTAL DRAGADO CANAL	F/FC	5	87/89	21	17		0	0	4	0	0	0	0	0	0
241903OP	3. VIA DE SERVICIO ZONA DE COMBO Y ROTONDAS	F/FC	1	88/99	43	20		0	0	15	23	0	0	0	0	0
242304OP	5. PAVIMENTACION MUELLE DE COMBO	F/FC	1	88/00	340	105		0	0	285	208	0	0	0	0	0
241904OP	6. MUELLE DE COMBO (RAMO II)	F	1	89/00	76	0		0	0	26	50	0	0	0	0	0
241908OP	7. AMPLIACION MUELLE COMERCIAL (FASE II)	F	1	00/02	450	0		0	0	0	212	0	212	0	0	0
241906OP	8. PROLONGACION LINEA DE ATRAGUE M. DE FERRAZO	F	1	03/05	600	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0
242204OP	9. FERROCARRIL A MUELLE DE FERRAZO (I)	F	1	03/05	250	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0
244104VP	10. SEÑALES MARITIMAS	FC	2	01/02	230	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0
249203VL	11. LIGUIDACIONES Y REVISIONES	FC	6	87/03	170	29		6	15	15	30	30	30	30	30	30
249103OP	12. OBRAS DE FUEGO PREUPUESTO	FC	0	87/03	130	19		15	15	16	20	20	20	20	20	20
249903OP	13. OTRAS INVERSIONES	FC	0	87/03	989	147		17	30	35	40	40	40	40	40	40
249303VP	14. EQUIPOS INFORMATICOS	F/FC	0	87/03	279	0		6	2	3	30	30	30	30	30	30
241402OP	15. RELLENO PARCELA MUELLE DE ENLACE OESTE	F/FC	1	87/98	109	44		2	1	6	6	6	6	6	6	6
TOTAL INMOVILIZADO MATERIAL					3.507	495		407	348	357	416	484	348	438	0	0
249503VP	17. APLICACIONES INFORMATICAS		0	87/03	18	2		1	1	5	4	1	1	1	1	1
249504VP	18. OTRO INMOVILIZADO INMATERIAL		0	87/03	8	6		3	1	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL INMOVILIZADO INMATERIAL					28	8		4	1	5	4	1	1	1	1	1
249501VP	19. OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS		0	87/03	18	1		2	2	2	2	2	2	2	2	2
TOTAL INMOVILIZADO FINANCIERO					0	1		1	1	2	2	2	2	2	2	2
TOTAL					3.548	504		419	351	364	421	487	348	443	0	0

(\*) F.FEDER, I.P.OP, I.MIENREO, R.REOIS, O.OTRAS

Las inversiones atribuidas F. corresponden a las ayudas del FEDER. Las atribuidas a F.C. corresponden al Fondo de Contribución entre puertos.

En las financiaciones conjuntas corresponde al FEDER un 62.5% y al Fondo de Contribución un 37.5%.

Se contempla que la U.E. financie la construcción del Centro de Redistribución de Túnidos mediante Fondos IFOP y otros (INTERREG). Las obras en las que intervenga RENFE se financiarán al 50 % entre la Autoridad Portuaria y RENFE.

6. ANEXOS.

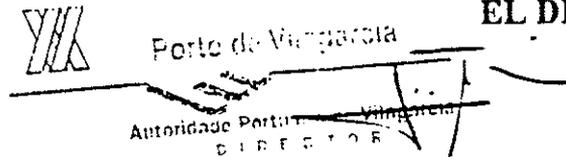
CONVENIO URBANÍSTICO

---

Con esta Memoria, Planos y demás documentos adjuntos, estimamos suficientemente definido en esta Fase, el presente Plan Especial de Ordenación del Puerto de Vilagarcía de Arousa.

Septiembre de 1.999

Por la Autoridad Portuaria de Vilagarcía  
**EL DIRECTOR**



Fdo.: F. Javier Martín Santo Domingo

Por INTERURBAN, S.A.

Fdo.: Roberto Aya Duarte





Porto de Vilagarcía

Autoridade Portuaria de Vilagarcía



CONCELLO DE  
VILAGARCÍA DE AROUSA

## CONVENIO URBANÍSTICO ENTRE O CONCELLO DE VILAGARCÍA E A AUTORIDADE PORTUARIA DE VILAGARCÍA

### BASES

1ª. O Concello de Vilagarcía tramitará a aprobación do Plan Especial do Porto para facilita-lo seu desenvolvemento comercial e industrial e posibilita-la súa ordenación urbanística.

2ª. A Autoridade Portuaria permitirá ó Concello de Vilagarcía o uso público e con carácter indefinido da parcela coñecida como recinto de "FEXDEGA" para ser destinada a zonas verdes de uso público social, cultural, lúdico e deportivo. O Concello dispón dun prazo máximo de tres anos dende a sinatura deste convenio para realiza-los investimentos necesarios para a súa urbanización, sendo da súa conta, posteriormente, os gastos derivados da conservación e mantemento da mesma.

A Autoridade Portuaria resérvase a posibilidade, se o Concello o considera oportuno, de otorgar algunha autorización administrativa para a explotación e venda de xelados, pipas, frores, etc. cunha superficie máxima de 50 m<sup>2</sup> e na ubicación que o Concello considere máis adecuada.

3ª. No referente á explanada TIR, será zona verde de uso público incluíndo un aparcamento de 4.000 m<sup>2</sup> de uso exclusivo dos usuarios do porto deportivo situado no borde do peirao de pasaxeiros-porto deportivo dársena 1, e outro aparcamento público dun máximo de 300 prazas, situado no borde do porto deportivo, confluencia peirao do Ramal, salvagardando o paseo marítimo e a báscula. Asimesmo se permitirá á Autoridade Portuaria un volumen de construción máxima de 2.200 m<sup>2</sup> en planta baixa (non computarán pérgolas, marquesinas e voladizos) para destinar a usos vinculados co porto deportivo e lúdicos (socio-cultural), deixando o centro libre de edificación para conecta-la zona verde co paseo e co porto deportivo. A Autoridade Portuaria executará as obras necesarias para a urbanización desta parcela, nun prazo máximo de catro anos, se ben o Concello se reserva a posibilidade de, se o considera necesario, habilita-la zona de aparcamento público con cárrago ós seus presupostos.

4ª. Para o financiamento dos investimentos necesarios para o desenvolvemento urbanístico das parcelas ás que se refiren os apartados 2º e 3º anteriores, a Autoridade Portuaria e o concello de Vilagarcía realizarán, conxuntamente, xestións ante a Deputación Provincial, Xunta de Galicia e outras institucións.

5ª. O vial de acceso e conexión do peirao do Ramal có peirao Comercial e Ferrazo é unha vía estratéxica e de titularidade portuaria, podendo ser utilizado se é necesario para o desenvolvemento do transporte intermodal interportuario. Asemesmo a Autoridade Portuaria comprométese a permiti-lo seu uso a tódolos cidadáns para desenvolvemento da circulación interior da cidade, dende o cruce do ramal ata a rampa do Cavadelo, onde abrírase unha conexión coa Rúa Valle Inclán por parte da Autoridade Portuaria.

6ª. A Autoridade Portuaria facilitará á maior brevidade posible ó Concello de Vilagarcía o uso público e con carácter indefinido, como escola de vela, dunha nave ou construción semellante nas inmediacións da rampa do Cavadelo ou explanada contigua.

7ª. O Concello de Vilagarcía facilitará urbanísticamente a construción dunha infraestrutura hoteleira sita na explanada do Ramal, entre o ramal ferroviario, o paseo marítimo, paseo praia Concha-Compostela e o límite do porto coa Rúa Rosalía de Castro, nas condicións de volumen e superficie que se especifiquen na ordenanza urbanística correspondente, ó menos cos seguintes usos:

- Uso principal: hoteleiro 2ª categoría;
- Usos complementarios: Comercial 1ª categoría;
- Sociocultural 1ª e 2ª categoría;
- Garaxe e aparcamento 1ª e 2ª categoría.

A construción da devandita infraestrutura estará vinculada á execución e urbanización do novo vial que dende a Rúa Rosalía de Castro conduce á Avda. da Mariña, facilitando a Autoridade Portuaria os terreos necesarios para a súa execución.

8ª. A Autoridade Portuaria e o Concello de Vilagarcía realizarán xestións ante o organismo "Puertos del Estado" para conquirir a urbanización da Rúa Valle Inclán.

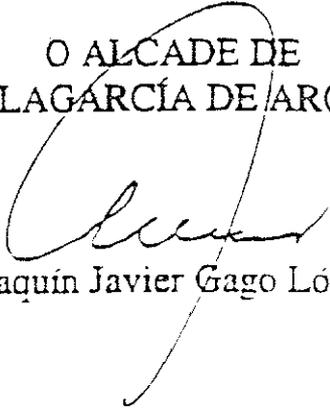
9ª. O Concello de Vilagarcía e a Autoridade Portuaria colaborarán no mantemento da capa de rodadura do vial da Rúa Pablo Picasso, entendendo que a Autoridade Portuaria asume esta colaboración dende a rotonda de saída do Peirao Comercial ata o enlace cá Avda. de Cambados.

10ª. A Validez do presente convenio está supeditada á aprobación polos órganos correspondentes de ámbalas dúas institucións, comprometéndose o Presidente da Autoridade Portuaria e o Alcalde de Vilagarcía a realizar tódalas xestións que sexan necesarias para a súa aprobación á maior celeridade posible.

11ª. Adxúntase a este convenio plano de situación das parcelas ás que se refire, coa descripción dos seus límites e superficies. No que se refire a sólidos, pavimentacións e demais informacións coloreadas do devandito plano, é meramente indicativo.

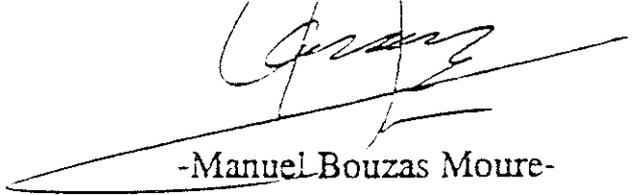
Vilagarcía de Arousa a 31 de xullo de 1998

O ALCALDE DE  
VILAGARCÍA DE AROUSA



-Joaquín Javier Gago López-

O PRESIDENTE DA  
AUTORIDADE PORTUARIA



-Manuel Bouzas Moure-