MINISTERIO DE FOMENTO

Porto de Vilagarcía

Autoridade Portuaria de Vilagarcía

PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE AUTORIDAD PORTUARIA DE VILAGARCÍA

TOMO A
ANÁLISIS DE LA ZONA DE SERVICIO ACTUAL

PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE AUTORIDAD PORTUARIA DE VILAGARCÍA

TOMO A
ANÁLISIS DE LA ZONA DE SERVICIO ACTUAL

ÍNDICE GENERAL

TOMO A: ANALISIS DE LA ZONA DE SERVICIO ACTUAL

I.1.- Introducción

1.1.- Antecedentes
1.2.- El marco jurídico
1.2.1.- El Plan de Utilización
1.2.2.- Plan de Utilización y Plan Especial
1.2.3.- Contenido del Plan de Utilización
1.2.4.- Incorporación de terrenos de propiedad privada
1.3.- Metodología
1.4.- Documentos y autores

I.2.- Análisis global de la zona de servicio

2.1.- Síntesis histórica
2.2.- Evolución del tráfico portuario
2.2.1.- Metodología
2.2.2.- Estructura y Evolución de los tráficos
2.3.- Situación, accesibilidad e instalaciones
2.3.1.- Situación
2.3.2.- Accesibilidad
2.3.3.- Instalaciones
2.4.- Perspectivas de desarrollo

I.3.- Análisis por áreas

3.1.- Consideraciones generales
3.2.- Análisis por áreas

Área nº 1, Muelle del Ramal.
Área nº 2, Puerto Deportivo y Pasajeros.
Área nº 3, Muro de Ribera.
Área nº 4, Muelle Comercial y Enlace.
Área nº 5, Muelle de Comboa.
Área nº 6, Muelle de Ferrazo.
Área nº 7, Terrenos afectos a señales marítimas.
Parte marítima de la zona de servicio.

TOMO B: PLAN DE UTILIZACION

II.1.- Propuesta de utilización de los espacios portuarios

1.1.- Metodología
1.2.- Descripción
1.3.- Justificación por áreas

II.2.- Propuesta de delimitación de la zona de servicio

2.1.- Zona de servicio terrestre
2.1.1.- Descripción y justificación
2.1.2.- Relación de incorporaciones y desafectaciones
2.2.- Zona de servicio de aguas del puerto

II.3.- Efectos, vigencia y modificación del Plan

4.1.- Efectos
4.2.- Vigencia y modificación

II.4.- Planos

Plano nº 1: Zona de servicio vigente
Plano nº 2: Propuesta de utilización de los espacios portuarios
Plano nº 3: Propuesta de delimitación de la zona de servicio terrestre
Plano nº 4: Propuesta de delimitación de la zona de aguas del puerto

I.1.- INTRODUCCIÓN

I.1.- INTRODUCCIÓN

1.1. Antecedentes.

El plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Vilagarcía ha sido realizado por los técnicos de la Autoridad Portuaria, siendo su fecha de comienzo de redacción a principios del año 2001.

Desde esa fecha se han estado barajando diferentes alternativas en sucesivas reuniones entre los distintos técnicos y directivos de la Autoridad Portuaria de Vilagarcía, a fin de analizar las distintas posibilidades de utilización de la zona de Servicio y seleccionar aquellas más adecuadas a sus objetivos, en el marco del entorno parcialmente urbano en el que se ubica el puerto.

Asimismo se ha adaptado al Plan Estratégico y al Plan Director de la Autoridad Portuaria de Vilagarcía, que ha sido presentado en Marzo de 2002.

1.2. El Marco Jurídico.

El marco jurídico en el que se redacta este Plan de Utilización de los Espacios Portuarios se basa en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por Ley 62/1997, de 26 de Diciembre, y modificada por Ley 14/2000 de 29 de Diciembre. Sin embargo, dado que este Plan de Utilización de los Espacios Portuarios se aprobará tras la entrada en vigor de la "Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general", se ha revisado todo el documento para adaptarlo al cumplimiento de ésta en todos sus puntos.

1.2.1. El Plan de Utilización de los espacios portuarios.

Plan de utilización de los espacios portuarios viene mencionado expresamente en el artículo 15 de la Ley de Puertos. Más concretamente en el punto dos de dicho artículo en el que se cita que, “la delimitación de la zona de servicio se hará, a propuesta de la autoridad portuaria, a través de un plan de utilización de los espacios portuarios que incluirá los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, así como la justificación de la necesidad o conveniencia de dichos usos.”

Desde esta perspectiva se observa la doble finalidad del Plan de Utilización: a) delimitación de la zona de servicio, b) asignación de usos a las diferentes zonas del puerto. Por lo que se refiere a la delimitación, el Plan de Utilización supone en la práctica el deslinde del dominio público portuario, es decir, el Plan de Utilización es el resultado final de una reflexión sobre las superficies, terrenos y lámina de agua que resulten necesarios para ejercitar las competencias de explotación portuaria que la Ley atribuye a las Autoridades Portuarias.

a) La delimitación de la zona de servicio

Esto significa, en consecuencia, que el Plan de Utilización no es la señalización de una línea más o menos caprichosa del dominio público, sino el resultado final de un estudio y análisis de necesidades, demanda, tráficos y previsiones de optimización de la gestión portuaria, por lo que la Ley exige la justificación de la necesidad de las zonas y usos (art. 15.2 in fine). Y ello debe ser subrayado por una doble razón: en primer lugar, porque define los terrenos que van a tener la cualidad de dominio público y, por tanto, un régimen jurídico peculiar: inalienabilidad, imprescriptibilidad e inembargabilidad; en segundo lugar, porque pueden afectar a terrenos que hasta ese momento tienen la naturaleza jurídica de propiedad privada y, como consecuencia de su inclusión en la zona de servicio, habrán de ser expropiados para convertirse así en dominio público portuario. Justamente este efecto se reconoce en el párrafo segundo del art. 15.2 de la Ley de Puertos cuando se establece que la aprobación de Plan de Utilización de los espacios portuarios llevará implícita la

declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada.

b) La asignación de usos a las diferentes zonas del puerto

En cuanto al segundo de los objetivos que ha de perseguir el Plan de Utilización, es decir, la asignación de usos portuarios a las diferentes zonas en que previamente se debe dividir el puerto, es necesario señalar que es el más novedoso pero también el que mayor número de problemas puede plantear.

La Ley pretende que se delimite la zona de servicio, o sea, se establezca el límite de los bienes de dominio público necesarios para la actividad portuaria, pero metodológicamente entiende que sólo es posible llegar a la cuantificación material homogéneas con usos o vocaciones similares, dentro de la explotación portuaria. Únicamente cuando se ha justificado la necesidad o la conveniencia de que tales terrenos con una determinada vocación deben formar parte de la zona de servicio, es cuando podrá procederse finalmente a delimitar la zona de servicio.

En otras palabras, resulta paradójico pero la asignación de usos portuarios a las diferentes zonas del puesto es la vía rigurosa para poder delimitar finalmente la zona de servicio, eliminando así inclusiones o ampliaciones caprichosas de la zona de servicio y tratando de racionalizar, en definitiva, la actividad portuaria y el ejercicio de las competencias estatales en el territorio de un municipio.

La pieza clave, pues, del Plan de Utilización está en la división del territorio en zonas y en la asignación de usos portuarios en función de su vocación, centralidad, conectividad, instalaciones y, en general, estado de conservación de las infraestructuras portuarias.

Y llegado aquí es el momento de subrayar, una vez más, que la finalidad del Plan de Utilización es asignar usos portuarios, es decir, directamente relacionados con la actividad de explotación portuaria, sin que puedan entrar en dicha zonificación parámetros de carácter urbanístico. Esto que es fácil, en principio, de distinguir exige, en la práctica, una mínima explicación adicional.

1.2.2.- Plan de Utilización de los espacios portuarios y Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio: contenido y diferencias

La existencia de estos dos instrumentos jurídicos en la norma reguladora de los puertos del Estado no puede interpretarse en el sentido de que corresponde a la Administración portuaria decidir cuándo debe utilizar un instrumento o cuándo el otro. No se trata de mecanismos alternativos u ofrecidos a las Autoridades Portuarias para su aprobación y utilización, en función de los singulares objetivos, situación política, o inexistencia de cauces de diálogo entre el puerto y la ciudad. En absoluto, ambos instrumentos tienen delimitados objetivamente o sustitutoriamente según las concretas conveniencias de cada Autoridad Portuaria.

La confusión surge cuando se pone en conexión el Plan de Utilización con el art. 19.2 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, es decir, en los casos en los que no exista todavía Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio, y continúe siendo imprescindible la ejecución de obras por las Autoridades Portuarias, en su zona de servicio. En estos casos, la Ley opta por garantizar la competencia estatal, permitiendo la realización de dichas obras de superestructura o de instalaciones portuarias, bastando únicamente la previa aprobación del Plan de Utilización. Pero obsérvese que el texto del art. 19.2 sólo exige que tales obras a realizar en el dominio público portuario deberán ser compatibles con los Planes de Utilización de tales espacios, no que deban ajustarse a sus condiciones de uso, volumen o tipología, puesto que la Ley parte previamente de que tales determinaciones no pueden ser objeto de la ordenación incluida en el Plan de Utilización, sino que al contrario, son reflejo de la planificación urbanística, y por tanto ajenos a la ordenación portuaria.

En conclusión, el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios no puede ser nunca el sustitutivo de un Plan Especial, pues ni su objeto ni sus determinaciones son idénticas ni responden tampoco a finalidades similares: aquél, pretende racionalizar la explotación portuaria, definiendo zonas y usos estrictamente portuarios, en función de criterios técnicos (calados, obras de infraestructura, estado de conservación facilidad de las maniobras, etc.) y éste, por el contrario, pretende incluir un ámbito espacial dentro de la ordenación territorial y urbanística del término municipal en el que se inserta.

No hay pues posibilidad de elección para las Autoridades Portuarias, sino que muy al contrario existe un doble nivel de regulación jurídica de la zona de servicio: en primer lugar, la explotación de la actividad portuaria, y en segundo lugar, la ordenación urbanística del ámbito físico. Justamente este doble nivel de ordenación debe plasmarse en dos documentos diferentes que no tienen por qué ser necesariamente sucesivos, desde un punto de vista cronológico, sino que pueden abordarse de forma simultánea, deslindando claramente las finalidades y objetivos.

En efecto, mientras el Plan de Utilización debe limitarse a un contenido técnico de definición de la zona de servicio y establecimiento de los usos de cada una de sus diferentes áreas, al que habrá de recurrirse en ausencia de Plan Especial, éste último, sin embargo, debe articular la necesaria coordinación entre las Administraciones Públicas con competencia concurrente sobre el espacio portuario y, en tanto que instrumento de planeamiento urbanístico, ordenar integralmente la zona de servicio del puerto.

Todo ello significa que el Plan de Utilización debe cumplir objetivos estrictamente internos a la actividad portuaria, limitados a ordenar geográficamente los usos portuarios, en función de su localización, instalaciones, grado de conservación, centralidad, etc.

Por el contrario, el Plan Especial debería abordar la ordenación global de la zona de servicio en coordinación con las exigencias que puedan plantearse desde otras Administraciones o ámbitos externos a la actividad portuaria.

El Plan de Utilización debe contener exclusivamente la asignación de usos portuarios referida a la delimitación de la zona de servicio, mientras que el Plan Especial además de esta asignación de usos, debe afrontar la ordenación integral de la zona (accesos, parámetros urbanísticos tales como altura máxima, volumen de edificación, tipología, ocupación máxima de parcela, etc.) de acuerdo a las exigencias de la planificación urbanística del municipio en el que se emplaza.

No obstante lo anterior, resulta evidente que una simple asignación de usos portuarios en la zona de servicio no puede efectuarse razonablemente sin considerar las exigencias externas a la propia superficie, es decir, las que provienen de su inserción en el marco territorial urbano. Es más, la asignación de usos en la zona de servicio debe hacerse en los puertos españoles en un contexto de competitividad por la utilización del dominio público portuario, lo cual es siempre atractivo tanto para la localización de actividades portuarias como para las que no tengan este carácter.

En conclusión, el Plan de Utilización de los espacios portuarios ha de tener presente siempre su finalidad y objetivo, que no es otro que la rentabilización máxima de sus potencialidades de instalaciones, de utilización del dominio portuario, y de captación de tráfico y actividades, sin ignorar por ello su conexión e inserción con el modelo territorial y urbanístico.

Lo que queda, en todo caso, fuera de dudas es que el Plan de Utilización no puede contener parámetros de ordenación urbanística, por lo que resulta impensable en Derecho que el Plan de Utilización de los espacios portuarios pueda incluir entre sus determinaciones, previsiones referentes a la altura máxima, volumen de edificación, uso urbanístico del territorio, ocupación de parcela o tipología de la edificación, determinaciones todas ellas típicas de los Planes de Ordenación Urbana pero no del Plan de Utilización.

Metodológicamente, resulta evidente que el Plan de Utilización debe ser previo al Plan Especial, pues el primero de ellos ha de contener una clasificación técnico-portuaria de los terrenos incluidos en la zona de servicio, mientras que el segundo ha de precisar tal consideración mediante una ordenación integral que atribuya ya usos urbanísticos y el planeamiento general.

Desde la perspectiva pragmática la concatenación de estos instrumentos de ordenación u planificación física constituye un verdadero reto, que si se efectúa con rigor y racionalidad permitirá resolver uno de los problemas básicos del Estado de las Autonomías, y de la distribución de competencias entre Administraciones Públicas que se origina por la aplicación del Título VIII de la Constitución. Con ello se daría una aplicación práctica a la doctrina del Tribunal Constitucional que demanda de los poderes públicos medidas de articulación y coordinación de sus competencias que se ejercitan sobre el mismo territorio, en lugar de tener que acudir permanentemente a la vía del conflicto y de la judicialización del ejercicio de sus competencias.

1.2.3.- Sobre el contenido del Plan de Utilización de los espacios portuarios

Nada dice la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante sobre cuál ha de ser el contenido y documentación del Plan de Utilización de los espacios portuarios.

La metodología empleada en el Plan de Utilización de Santander y La Coruña, y en los Proyectos de Planes de Utilización de Algeciras, Huelva y Castellón demuestra la conveniencia de analizar las diferentes áreas en que se divide la superficie de la zona de servicio, en función de una serie de criterios y parámetros que se refieren a la localización, índice de centralidad, conexión con los modos de transporte, tráficos existentes actualmente, nivel de ocupación de la superficie mediante autorizaciones o concesiones, potencialidad para captar nuevos tráficos, ampliaciones en marcha, modernización de las instalaciones e infraestructuras, etc.

Precisamente ésta ha sido una de las labores más importantes efectuadas en el ámbito del presente Plan de Utilización de los espacios portuarios de la zona de servicio de la Autoridad Portuaria de Vilagarcía, siguiendo además las pautas establecidas por la Instrucción interna elaborada por la Secretaría General del Ente Público Puertos del Estado, que tiene su origen en el borrador de Proyecto de Reglamento de la Ley de Puertos.

Desde esta perspectiva, el presente Plan de Utilización se integra por los siguientes documentos:

1) Memoria y estudios complementarios, que abarcan los antecedentes históricos, el análisis del puerto en la actualidad, las necesidades futuras y las ampliaciones previsibles.

2) La delimitación futura de la zona de servicio con atribución de los usos portuarios previstos para cada una de las áreas en las que se divide la zona de servicio, especificándose los terrenos que se incorporan a dicha zona y, aquellos otros que no se incluyen en la misma, aún cuando figuraran en la delimitación de la zona de servicio vigente con anterioridad.

3) Análisis pormenorizado de cada área, con especificación de las instalaciones, centralidad y capacidad de las instalaciones actuales.

4) Los estudios necesarios que justifiquen las ampliaciones o desafectaciones introducidas.

5) Los planos a escala adecuada, que incluyen el plano de situación, la delimitación de la zona de servicio actual, la delimitación de las aguas del puerto actual, los pormenorizados por áreas de la zona de servicio propuesta, la delimitación futura de las aguas del puerto, los planos por áreas con la atribución pormenorizada de usos para cada una de las áreas, y los planos que identifiquen la ubicación de los terrenos de titularidad privada o patrimonial de las Administraciones, en su caso, que se incluyen en la nueva delimitación de la zona de servicio.

1.2.4.- Zona de servicio e incorporación de terrenos de propiedad privada

La Ley establece que la aprobación de la zona de servicio podrá incluir terrenos y bienes patrimoniales de la Administración del Estado destinados a otros usos o finalidades distintas, así como también, terrenos de propiedad privada hasta el momento de su inclusión en el Plan de Utilización.

La aprobación del Plan de Utilización lleva aparejada un doble efecto jurídico: a) la afectación de los bienes patrimoniales de la Administración del Estado al uso portuario (art. 15.2, párrafo 2º); b) la declaración de utilidad pública a los efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada.

Como posteriormente va a resultar muy difícil combatir la legalidad de la inclusión de los bienes de propiedad privada en la zona de servicio, dentro del procedimiento expropiatorio, parece evidente que el Plan de Utilización de los espacios portuarios ha de hacer un esfuerzo complementario para tratar de justificar y motivar las razones y necesidad de inclusión de tales bienes dentro de su nueva delimitación.

Por ello, resulta conveniente incorporar en el Plan de Utilización de los espacios portuarios una motivación especial o documentación adicional que justifique la conveniencia y oportunidad de las ampliaciones de la zona de servicio, así como también una mínima previsión económica de las cantidades que resultarán necesarias para abordar las expropiaciones a fin de incorporar los terrenos de propiedad privada a la zona de servicio.

Sin perjuicio de lo anterior, resultaría razonable -a pesar de que no lo exige la Ley- aprovechar el mes de plazo previsto en el art. 15.2, párrafo 2º, de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, a fin de que se emita informe por las Administraciones urbanísticas y la Dirección General de Costas, para que los propietarios de bienes que resulten incluidos en la delimitación de la zona de servicio puedan manifestar la que estimen conveniente para la mejor defensa de sus derechos.

1.3.- Metodología

De acuerdo con los artículos de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante citados más arriba, el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios tiene como objetivos esenciales:

- La delimitación de la zona de servicio.
- La asignación de usos a las distintas áreas de la zona de servicio.

Tanto la delimitación, como la asignación de usos en la zona de servicio, se afrontan a partir del análisis de :

- Las características técnicas de cada una de las áreas que componen la zona de servicio, su accesibilidad y potencialidad de uso.
- La evolución y perspectivas de desarrollo de los tráficos y sus exigencias en cuanto a muelles e instalaciones portuarias.
- Las previsiones de desarrollo de actividades complementarias o indirectamente relacionadas con la actividad portuaria.
- Las exigencias externas a la actividad portuaria que puedan afectar a la zona de servicio (actividades náutico-deportivas y de ocio, comerciales, etc).
- El contenido del Plan Especial del Puerto de Vilagarcía de fecha de Septiembre de 1999.
- La situación y determinaciones urbanísticas vigentes sobre la zona de servicio y su entorno inmediato.
- Las políticas de desarrollo de la Autoridad Portuaria.

La estimación del cruce de estos factores permite establecer un modelo de usos de la zona de servicio.

Con objeto de proceder a un análisis lo más exhaustivo posible de las características y aptitudes de la zona de servicio, se ha dividido ésta en 7 áreas homogéneas, que se utilizan como ámbitos de análisis detallado.

En cada una de ellas, se analizan:

Las características y datos físicos y funcionales
El tráfico marítimo en sus muelles
La accesibilidad Terrestre y marítima
La situación legal del suelo
La ordenación y usos del suelo existentes
El papel del área en el contexto y entorno urbano

Estos seis epígrafes, mediante los que se aborda el estudio detallado de la zona de servicio se resumen en un séptimo en el que se sintetizan las conclusiones del análisis.

La asignación de usos a la zona de servicio se realiza mediante la definición de los usos básicos y, dentro de ellos las categorías de usos.

Se entiende por usos básicos, los que reflejan la vocación general de las distintas áreas en que puede dividirse la zona de servicio des de un punto de vista funcional. Por su parte, las categorías de uso son desagregaciones de los básicos que tratan de expresar el destino concreto de los terrenos. Estas categorías tendrán un carácter meramente indicativo.

La nueva delimitación de la zona de servicio se establece incluyendo en la misma aquellos terrenos en los que los usos propuestos se consideran portuarios o necesarios para el desarrollo de las actividades portuarias, excluyéndose aquellos otros que no tienen esa consideración.

1.4.- Documentos que componen el Plan de Utilización y autores

El Plan de Utilización se compone de los siguientes documentos

DOCUMENTO A:

Análisis de la zona de servicio actual

Introducción
Análisis global de la zona de servicio
Análisis por áreas

DOCUMENTO B:

Plan de Utilización

Propuesta de Utilización de los espacios portuarios
Propuesta de Delimitación de la zona de servicio terrestre
Propuesta de Delimitación de la zona de aguas del puerto
Alcance y desarrollo del Plan

El equipo que ha redactado el Plan está compuesto por:

Juan Diego Pérez Freire
Director en Funciones y Jefe de División de Planificación (2001-2002), Jefe de Departamento de Explotación y Planificación (2003-2004).

Victorino Fernández Chillón
Jefe de División de Proyectos y Obras (2001-2002).

Javier Gómez Calviño
Jefe de División de Explotación y D. P. (2003-2004).

I.2.- ANÁLISIS GLOBAL DE LA ZONA DE SERVICIO

I.2.- ANÁLISIS GLOBAL DE LA ZONA DE SERVICIO

2.1 Síntesis histórica.

Tras el fracaso del proyecto Cortegada, los vilargarcianos de entonces tuvieron que conformarse con la construcción de un muelle de ribera a lo largo de su fachada marítima –hoy avenida de la Marina- y un muelle comercial en la zona de A Comboa. Planteadas en 1907, las obras no comenzaron hasta 1915 y no tendrían conclusión, a través de distintos proyectos de obras de mejora y de "terminación de obras de mejora", con sus correspondientes "reformados" y "modificados de los reformados" hasta bien entrada la posguerra. Y ése fue el eje de la gestión de la Comisión Administrativa del Puerto (CAP), creada en 1927.

Como para tantas otras cosas, la Guerra Civil supuso un antes y un después. Muchos de los tráficos característicos, como el de pasajeros hacia América, se perdieron. También la Royal Navy dejó de frecuentar la Ría. Y, en general, todo el tráfico se resintió. Para muestra es que hasta 1946 no se alcanzaron las cotas de 1935 (en torno a las 150.000 toneladas).

A principios de los años cincuenta, el tráfico, que superaba las 122.000 toneladas, se distribuía así: madera, 50%, graneles sólido, 20%, y mercancía general, 30%. Fue por esos años cuando se acometieron algunas de las principales transformaciones de la estructura portuaria. Tanto el muelle de hierro como el del ramal del ferrocarril fueron sustituidos por otros de fábrica. Al mismo tiempo, se ampliaron y renovaron las instalaciones del muelle comercial y se mejoraron las comunicaciones terrestres; la calle de Pablo Picasso y la de Conde Vallellano (ésta actualmente "engullida" por el casco urbano) son dos ejemplos de ello. En consonancia con esos cambios, también se produjeron otros en la administración y de la CAP se pasó, en 1956, a una Junta de Obras del Puerto (JOP), con una gestión más profesionalizada y más abierta a los usuarios del puerto.

Los primeros años de la JOP se vivieron intensamente. La Junta no sólo tuvo que hacer frente a proyectos como el de Ordenación Portuaria de la Ría, de la que Vilagarcía sería su cabecera, sino también a la industrialización de su vasto "hinterland" –de esa época son los proyectos de una papelera, de una refinería y hasta de una siderurgia- y a aquel sueño que fue el Iberpuerto, un proyecto que pretendía convertir a la ría de Arousa en el gran puerto puente del petróleo y otras materias primas en su tránsito de Asia hacia Europa.

Al final, ni unos ni otros se llevaron a cabo. Como compensación a aquellas frustraciones, surgió el Polo de Desarrollo Industrial (PDI) al amparo del III Plan de Desarrollo, a principios de los años setenta. Si atendemos a las expectativas con que nació, tanto en la instalación de industrias como de creación de puestos de trabajo, el PDI fue un sonoro fracaso, pero al menos si tuvo la virtud de impulsar la mejora de las instalaciones portuarias, que vieron ampliar el origen, destino y características de las mercancías. Poco a poco, la

madera perdió su puesto preeminente y el tráfico se diversificó. A los graneles sólidos (cemento, sal, carbón, urea, cuarzo, principalmente) se unieron los líquidos (en esencia, metanol y formol). A mediados de los años setenta, la mercancía general suponía casi el 60%, los graneles sólidos el 35 y los líquidos, el resto.

A partir de 1975, con el cambio de régimen político, el puerto de Vilagarcía de Arousa abrió una nueva etapa. Los puertos de Carril y Vilaxoán, ambos en el mismo término municipal, fueron cedidos a la Xunta de Galicia. El de Vilagarcía, en cambio, se mantuvo dentro de la red estatal de puertos de interés general, pero con sus posibilidades de expansión cercenadas o cuando menos muy limitadas: hacia el Norte (Carril) no tenía sentido, ni lógica histórica; al sur (Vilaxoán) era imposible por razones administrativas y políticas.

Pero el tráfico seguía afluyendo y había que darle solución, si no se quería perder el tren del progreso. Fue así como nacieron el proyecto de ampliación del muelle del Ramal, al Norte, y los de un muelle de “9,5 metros de calado”, en Ferrazo, y otro “del Centenario”, de 11 metros, en O Preguntoiro, ambos al Sur. El primero si se llevó a cabo y permitió, al tiempo, crear una dársena para embarcaciones deportivas entre los muelle de Pasajeros y del Ramal. Los otros dos, no. Habría que esperar a los años noventa para encontrar la solución definitiva, que, básicamente, consistió en repetir –casi veinte años después- el esquema del entonces denostado muelle “de 9,5 metros de calado”, es decir, ampliando el muelle Comercial y también el canal de acceso, con el consiguiente dragado.

Los años ochenta fueron, por definirlos de algún modo, eléctricos. Las mercancías de carácter general perdieron peso específico, cediendo el protagonismo a los graneles, principalmente a los sólidos. La madera siguió siendo muy importante, pero cemento y asfalto sufrieron un importante salto cuantitativo. Igualmente, tuvo un fuerte impulso la descarga de pesca congelada, hasta el punto de situar a Vilagarcía como el cuarto más importante de España en esta especialidad, tras La Luz/Las Palmas, y Vigo; un tráfico que llevó la recuperación del antiguo ramal del ferrocarril y a retomar una vieja idea, dotar al puerto de instalaciones frigoríficas.

Así llegamos a los años noventa, en los que el puerto, con la JOP convertida ahora en Autoridad Portuaria, y después de décadas de debates imposibles sobre cual debe de ser su papel en el sistema portuario gallego y español, afronta una nueva y esperanzadora etapa, con la vista en lograr los objetivos del Libro Verde de la UE: hacer de Vilagarcía un puerto competitivo y autosuficiente económicamente antes del 2001. A lo largo de estos años se ha mejorado el muelle Comercial y se ha completado con el de Ferrazo, donde se han realizado importantes inversiones. Al mismo tiempo se ha comenzado la realización de un muelle transversal que unirá ambos y dará servicio a un centro frigorífico que abrió sus puertas a mediados del 2000 y que permitirá mover cada año entre ochenta y cien mil toneladas de pescado congelado. Paralelamente el grupo Finsa-Foresa amplió sus instalaciones y vinculó toda su producción al puerto de Vilagarcía, la cementera Tudela Veguín construyó un

nuevo silo y la multinacional Nynas incrementó su tráfico de asfalto por el Puerto.

2.2 Evolución del tráfico portuario.

2.2.1 Metodología

El estudio de la evolución de los tráficos en el Puerto de Vilagarcía se ha realizado a partir de dos análisis diferentes: el de la estructura y el de la evolución de las cifras de movimiento.

También se ha comparado el Puerto de Vilagarcía con otros puertos, de forma que es posible valorar la trayectoria del puerto arousano tanto dentro del área de influencia geográfica en la que desarrolla su actividad como en el conjunto portuario español.

Al hablar de la estructura de los tráficos, se pretende caracterizar el Puerto en función de parámetros como el tipo de mercancía que mueve (graneles sólidos, líquidos, mercancía general y pesca), y acotar la proporción e importancia de cargas y descargas dentro de los valores totales de tráfico portuario. De esta forma, se consigue una visión muy aproximada del tipo de servicios que el Puerto está prestando, así como su especialización y sus carencias.

En cuanto a la evolución del tráfico, se han realizado una serie de tablas con los datos cronológicos de movimiento de mercancías, presentando dichos datos tanto en cifras absolutas como relativas.

2.2.2 Estructura y evolución de los tráficos.

El objetivo de este apartado será el estudio de los datos reales del tráfico portuario que se han obtenido desde el año 1990 al 2000.

Durante el año 2000 el total del tráfico movido en nuestro Puerto alcanzó las 1.001.564 tn, lo que supuso un incremento respecto al año anterior de 217.044,o lo que es lo mismo, una subida respecto al año anterior del 27,67 %. Este porcentaje de crecimiento nos situó por detrás de la Autoridad Portuaria de Cartagena en cuanto a mayor porcentaje de crecimiento a lo largo del año 2000. Esto nos marca una tendencia positiva que se comenzó a experimentar a partir del año 1991. Este volumen total de mercancías movidas durante 2000 se convirtió en un nuevo máximo histórico de movimiento anual de Tm. en nuestro puerto y las previsiones existentes son que este año se continuará con esta tendencia positiva ya que a lo largo del mes de enero del 2001 el porcentaje de crecimiento se acercaba al 17%.

A continuación se compara al Puerto de Vilagarcía, a año 2000, con respecto al resto de Puertos de interés general.

	mercancía general	%	graneles sólidos	%	graneles líquidos	%	totales
A Coruña	295.934	2,334	3.726.790	29,387	7.632.430	60,184	12.681.887
Alicante	1.290.602	41,930	1.562.221	50,754	159.815	5,192	3.078.023
Almería-Motril	547.725	6,105	7.349.242	81,921	991.464	11,052	8.971.090
Avilés	1.094.663	26,456	2.329.022	56,289	650.433	15,720	4.137.606
B. Algeciras	22.984.026	48,327	2.827.679	5,946	18.204.702	38,277	47.559.820
B. Cádiz	2.497.366	53,681	1.795.812	38,601	195.327	4,199	4.652.235
Baleares	6.649.325	64,256	1.887.463	18,240	1.620.255	15,657	10.348.121
Barcelona	17.450.000	58,158	3.299.999	10,998	8.899.999	29,662	30.004.468
Bilbao	8.297.100	28,976	4.452.644	15,550	14.764.295	51,562	28.633.903
Cartagena	490.563	2,835	2.990.026	17,281	13.703.205	79,199	17.302.328
Castellón	612.045	6,190	1.562.649	15,803	7.670.328	77,572	9.888.024
Ceuta	715.400	25,222	64.051	2,258	1.485.527	52,374	2.836.361
Ferrol- San Ciprián	588.313	6,873	7.105.962	83,019	822.623	9,611	8.559.399
Gijón	612.979	3,101	17.417.927	88,127	1.451.474	7,344	19.764.589
Huelva	933.652	5,203	5.254.535	29,285	11.691.961	65,162	17.942.893
Las Palmas	8.657.891	53,793	1.441.617	8,957	4.161.217	25,854	16.094.793
Málaga	379.251	10,240	1.180.471	31,875	2.027.162	54,737	3.703.444
Marín-Pontevedra	863.594	51,086	722.949	42,766	0	0,000	1.690.469
Melilla	629.905	79,771	63.889	8,091	85.803	10,866	789.646
Pasajes	1.607.952	34,934	2.729.301	59,296	202.013	4,389	4.602.829
S. C. Tenerife	5.838.083	34,404	1.509.443	8,895	8.531.004	50,274	16.969.001
Santander	1.240.386	23,157	3.642.889	68,010	378.525	7,067	5.356.365
Sevilla	1.522.394	32,760	2.695.424	58,003	262.141	5,641	4.647.047
Tarragona	927.381	3,366	9.231.127	33,502	17.181.186	62,355	27.553.618
Valencia	18.087.434	74,690	4.234.514	17,486	1.745.628	7,208	24.216.582

Vigo	2.935.232	81,306	504.171	13,966	43.314	1,200	3.610.104
Vilagarcía	289.401	28,895	421.105	42,045	279.120	27,868	1.001.564
Totales	108.038.598	32,097	92.002.923	27,333	124.840.951	37,089	336.596.209

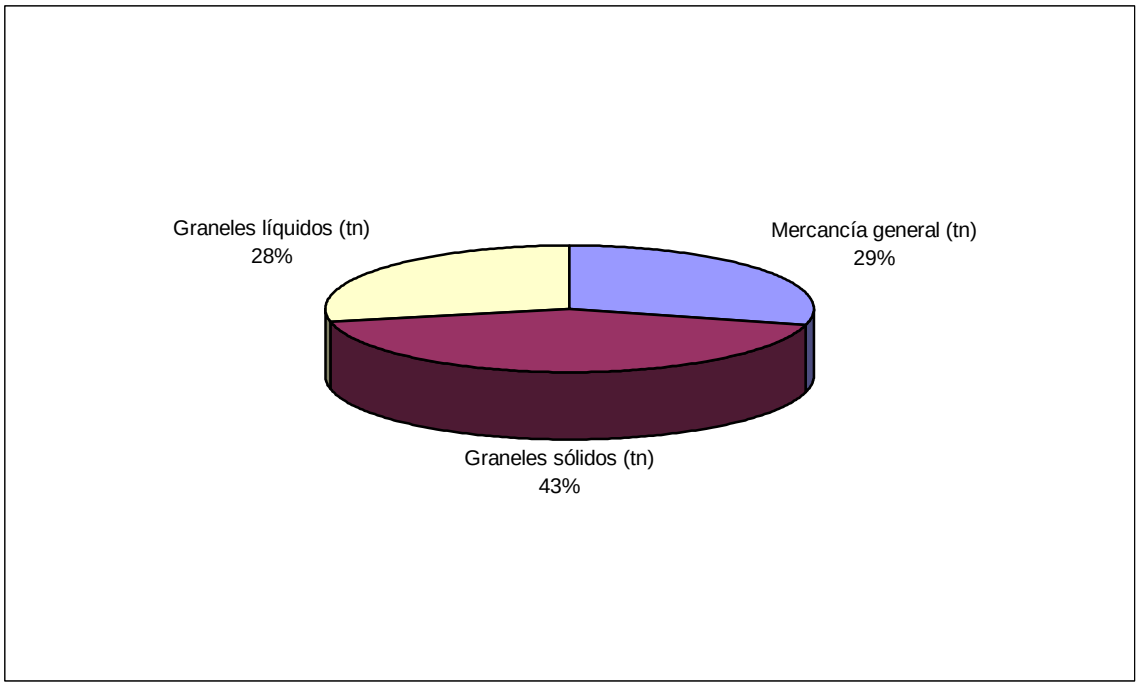
El crecimiento en cuanto al tráfico en el Puerto de Vilagarcía, se fundamentará en las oportunidades que el mercado actual ofrezca. Éstas deberán estar marcadas por dos direcciones complementarias y con una finalidad común, el tratar aprovechar dichas oportunidades para consolidar e incrementar nuestra cuota de mercado. Una de las direcciones deberá ser el consolidar los tráficos existentes y, la otra, el aprovechar los tráficos ya operativos a través de nuestro puerto, aprovechando las sinergias que ofrecen, para ser capaces de influir en su desarrollo y potencialidad.

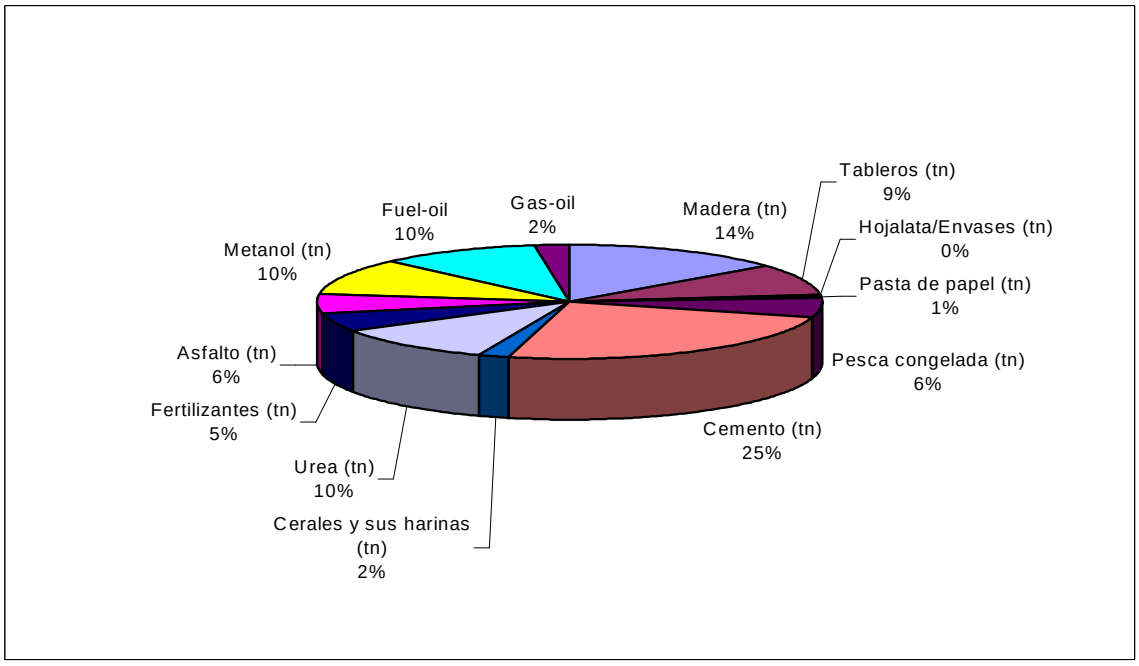
Es de resaltar la importancia en nuestros tráficos de FINSA/FORESA, una de las empresas líderes en la fabricación de tableros, que está empleando nuestro Puerto para la introducción de sus materias primas y también para la exportación de sus productos elaborados hacia diferentes destinos (Países Árabes, Grecia, Irlanda,...). Esta importante empresa mueve alrededor del 40% del total del tráfico de mercancías de nuestro Puerto, y además posee importantes concesiones de terrenos, naves, depósitos de almacenamiento, etc.; además posee un Parque de Almacenamiento de Graneles Líquidos ubicado en el Muelle de Ferrazo en donde tienen previsto mover, a pleno rendimiento, alrededor de 260.000 tn de nuevos productos, además de consolidar los actuales. Solamente estas 260.000 tn supondrían un crecimiento para el Puerto en cuanto a mercancías movidas cercano al 40%.

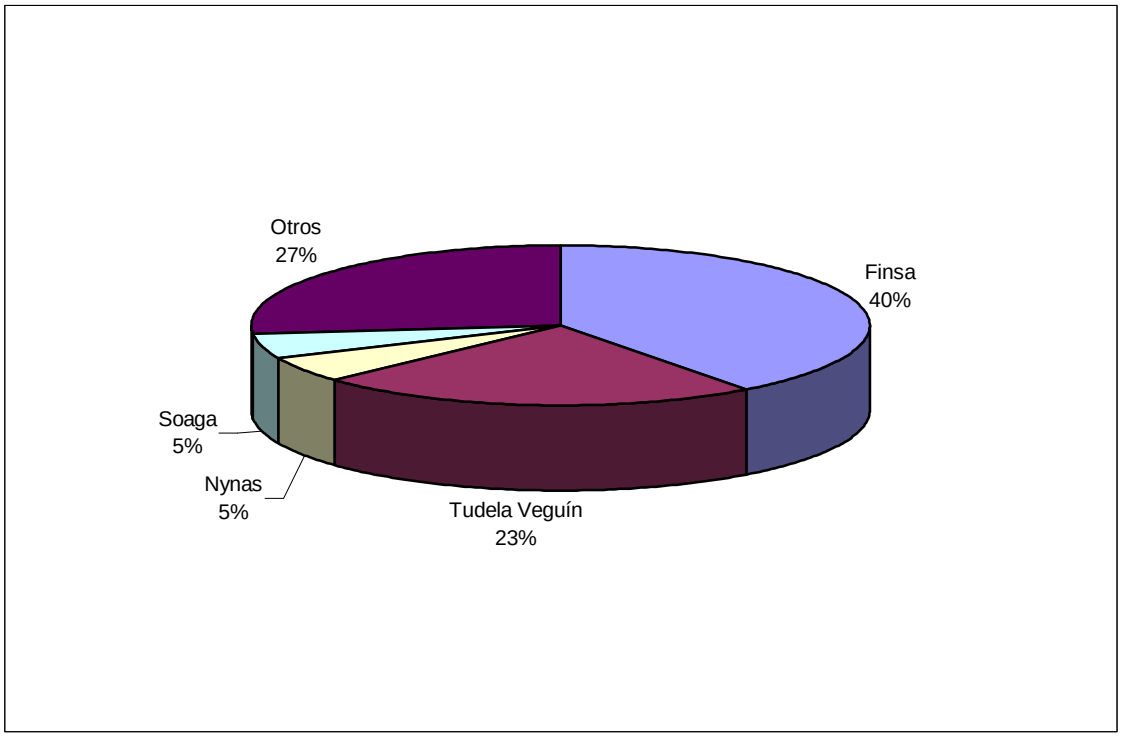
Como se puede ver en la siguiente gráfica el 43% de la mercancía que se mueve en el Puerto son graneles sólidos (el año pasado suponían un 50%), la mercancía general supone un 29% (el año pasado suponía un 30%) y un 28% son graneles líquidos (el año pasado solamente suponían el 20%). Como se puede observar, en estos porcentajes existe un aumento porcentual importante de hasta 8 puntos de los graneles líquidos; este crecimiento es a costa fundamentalmente de los graneles sólidos que suponen un 7% menos de lo que suponían el año pasado.

Ello es debido, principalmente, tal y como se comentará posteriormente, a la puesta en marcha de los depósitos de Ferrazo en donde se ha llegado a mover aproximadamente 150.000 toneladas de graneles líquidos (metanol, gas-oil y fuel-oil).

DISTRIBUCIÓN DE TRÁFICOS 2000





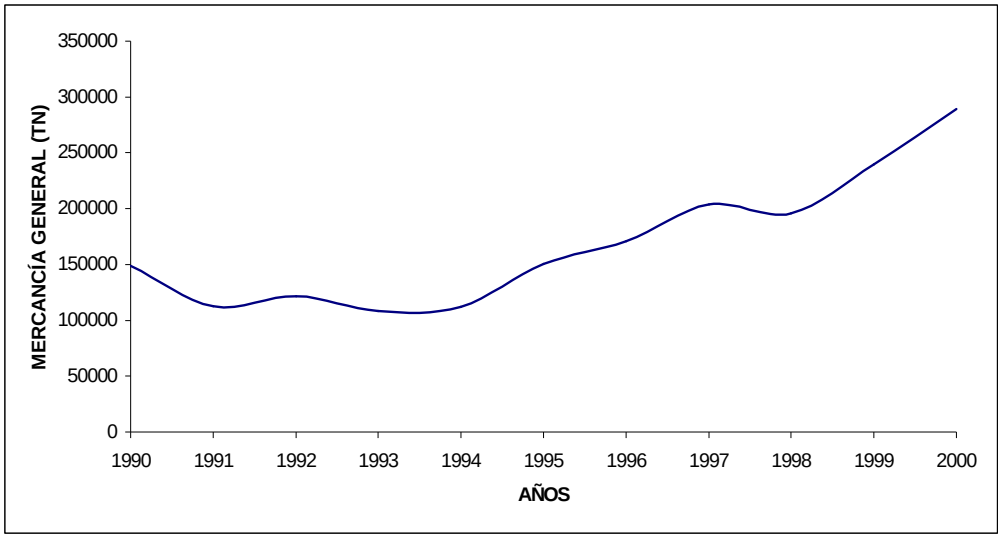


Para saber a qué se deben estos datos vamos a estudiar de forma pormenorizada la cadena de valor de las mercancías más importantes que se manipulan en nuestro Puerto.

MERCANCÍA GENERAL

Esta mercancía ha supuesto para el Puerto un aumento en el tráfico del 20,68% pasando de 239.814 tn en 1999 a 289.401 tn en 2000. Este incremento se debe al gran crecimiento del tráfico de la madera, tableros y pesca congelada que está experimentando nuestro Puerto; por el contrario, otras mercancías generales como pueden ser la hojalata o la pasta de papel han sufrido un retroceso en este año 2000 aunque su importancia relativa es muy inferior. Como se puede ver en la gráfica que se adjunta no sólo se continúa con la tendencia positiva de los últimos años, sino que además se ha acentuado.

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Mercancía general (tn)	148.849	112.835	121.886	108.047	111.834	150.334	170.485	203.655	195.557	239.814	289.401
Incremento (%)		-24,19	8,02	-11,35	3,50	34,43	13,40	19,46	-3,98	22,63	20,68



Para una mejor comprensión de esta evolución de la mercancía general vamos a pasar a estudiar mercancía por mercancía la situación actual y su posible evolución.

Maderas y tableros de madera

Nuestro puerto ha movido en el último año 132.389 tn de madera y 83.640 tn de tableros de madera, representando un incremento del 19,04% en el primer caso y un 52,68% en el segundo (siempre con respecto al año anterior). La importancia respecto al total de mercancías es del 14%.

Madera

La manipulación de la madera se realiza con grúas pórtico o con los propios puntales de los barcos a camión que lo traslada a su vez a las superficies de almacenaje. La salida y la entrada de este producto en el puerto se reparte entre el camión y la vía férrea, aunque esta última en mínimas ocasiones. El almacenamiento en el puerto se realiza en las distintas superficies descubiertas y cubiertas del mismo. La permanencia media de esta mercancía en estas superficies es de unos veinte días. En algunos casos, y según la calidad de la madera es necesario almacenarla en locales cubiertos para que no sufra los efectos de la humedad. Esta mercancía se suele descargar por los siguientes muelles: Ferrazo, Muelle Comercial y Ramal.

La madera es ya una tradicional en nuestro Puerto que ha pasado de ser expedidor de importantes partidas a receptor, aprovechando las mismas empresas comercializadoras que conocen el mercado maderero y siguen utilizando nuestro Puerto para su actividad. Diversos tipos de maderas de procedencias muy distintas (África, Países Bálticos, Sudamérica, etc.), se descargan y reexpiden, generalmente en pequeñas partidas, desde nuestro Puerto a muchos y variados destinos (Centro de la Península, Galicia, Norte de

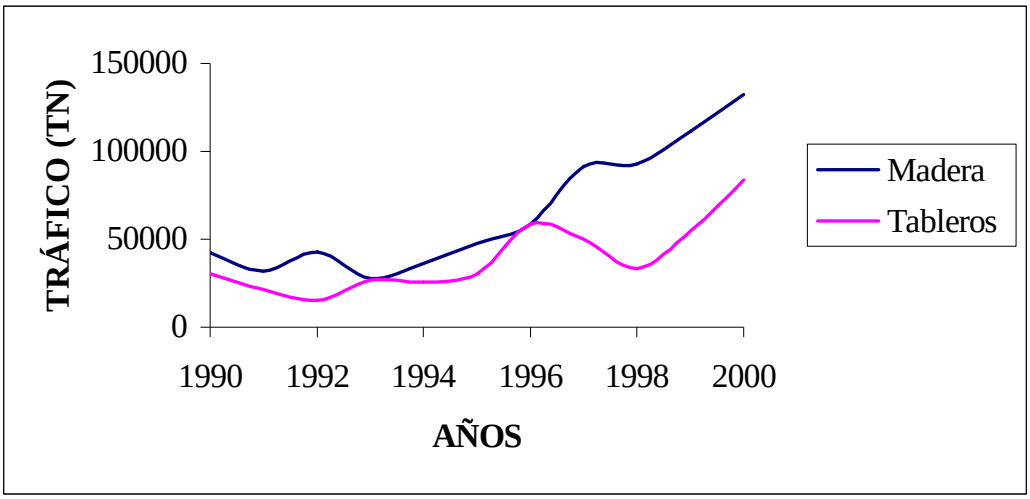
Portugal, etc.). Poco a poco se han ido consolidando líneas regulares de esta mercancía con nuestro Puerto procedentes de diversas zonas madereras de todo el mundo, lo que nos consolida día a día como uno de los puertos madereros más importantes de España.

Tablero

Por el contrario el tablero necesita superficies cubiertas y, al ser una mercancía que se exporta entra al puerto por camión, entra en los almacenes para posteriormente salir por barco. Su manipulación también se realiza gracias a grúas de pórtico y fundamentalmente se carga en los muelles del Comercial, Ramal o Ferrazo.

Actualmente es el tablero la única mercancía que se exporta de manera masiva desde nuestro Puerto hacia diversos destinos (Países Árabes, Grecia, Irlanda y Norte de Europa). Este tablero corresponde a la multinacional Finsa-Foresa y más concretamente a las fábricas que dispone en Santiago y Pontecesures.

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Madera (tn)	42.540	31.704	42.635	27.441	36.180	47.543	58.403	91.420	92.946	111.210	132.389
Incremento (%)		-25,47	34,48	-35,64	31,85	31,41	22,84	56,53	1,67	19,65	19,04
Tableros (tn)	30.489	21.409	15.419	26.496	25.801	30.293	58.534	49.920	33.134	54.782	83.640
Incremento (%)		-29,78	-27,98	71,84	-2,62	17,41	93,23	-14,72	-33,63	65,33	52,68



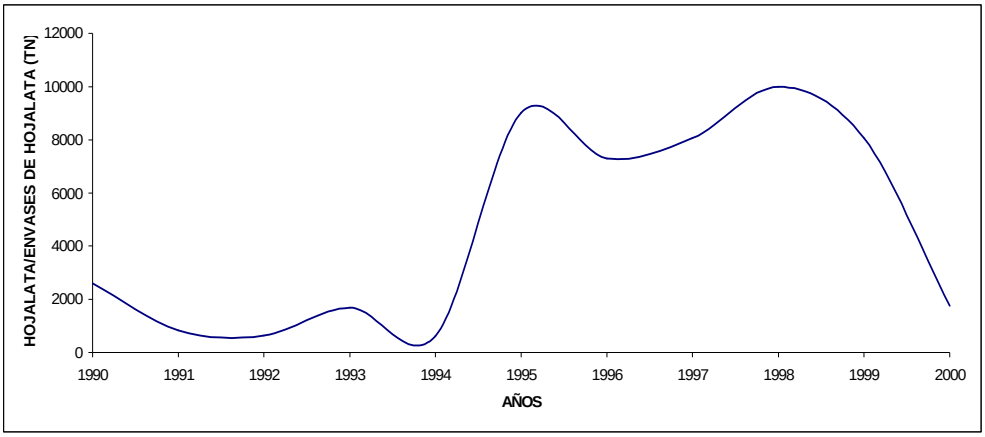
Hojalata y envases de hojalata

Esta mercancía es una de las pocas que disminuye su tráfico en el año 2000 (un 85%), con lo que queda truncado el progreso que ésta estaba teniendo desde el año 1.996. Hay que tener en cuenta que esta mercancía no

representa un gran peso en Tm., pero sí lo hace en cuanto a volumen de carga y descarga, por lo que se convierte en una mercancía medianamente importante para la operatividad de carga y descarga en el Puerto.

Esta mercancía supone un 1% del total de la mercancía movida por el puerto.

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Hojalata/Envases (tn)	2.606	841	636	1691	614	9.018	7.311	8.064	10.004	8.058	1.652
Incremento (%)		-67,73	-24,38	165,88	-63,69	1368,73	-18,93	10,30	24,06	-19,45	-85,00

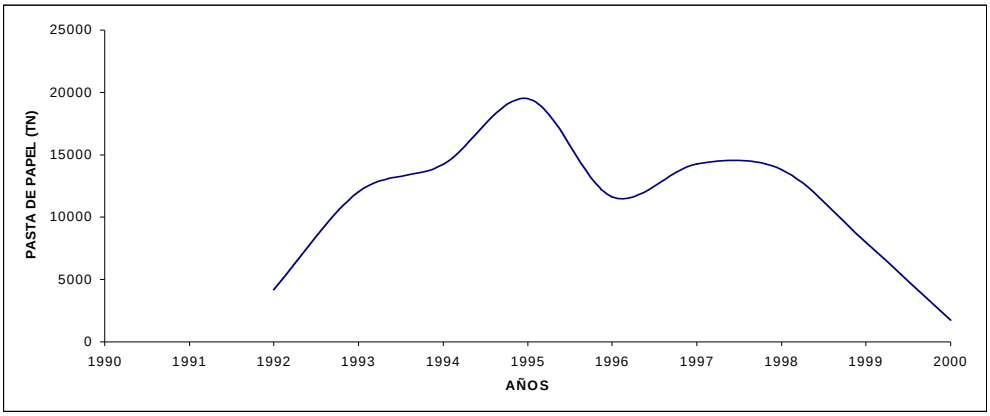


Pasta de papel

Esta mercancía es una mercancía relativamente nueva en nuestro Puerto, y que en este último año ha sufrido un retroceso del 32,49%. Con esta bajada se continúa la que se venía teniendo en los años precedentes y que no hemos sido capaces de poder frenar. Se nos han visto un poco frustradas las expectativas que teníamos con respecto a esta mercancía tras abrir la nueva conexión del Puerto con ferrocarril; para recuperar esta mercancía, debemos ser capaces de reaccionar ante la competencia que otros puertos ofrecen bien por su estructura actual, su escala de costos, etc. han sido capaces de sustraernos un tráfico como el de la Pasta de papel. Esta mercancía se trae desde Canadá y a partir del año 1999 Bélgica es otro de los orígenes de esta mercancía teniendo su entrada principal por el Puerto de Bilbao.

Del total de la mercancía movida por el puerto esta mercancía supone un 1%.

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pasta de papel (tn)			4174	12028	14234	19495	11616	14261	13789	7978	1.752
Incremento (%)				188,16	18,34	36,96	-40,42	22,77	-3,31	-42,14	-78,04



Pesca Congelada

Es una mercancía considerada como fundamental para nuestro Puerto, debido precisamente a su valor añadido. La pesca congelada es básica para la importante industria conservera gallega, que se ubica fundamentalmente en la Ría de Arousa, en donde se calculan que se descargan, entre sus distintos puertos más de 250.000 Tm anuales de este producto; por tanto es realista creer, como se comentará posteriormente, que al crearse una nueva infraestructura de frío en nuestro Puerto, y ante los resultados que están dando la búsqueda de nuevos caladeros, podamos alcanzar mayores volúmenes de descarga y volver a atraer parte del tráfico que se había desviado a otros puertos de la ría como La Puebla o Riveira. El origen de esta mercancía son países de África Occidental (Mauritania, Costa de Marfil,...), América Central y del Sur (Guatemala, Ecuador,...) y África Oriental (Kenia).

La importancia de esta mercancía respecto al total es del 6%. Las instalaciones que se están utilizando habitualmente para este tráfico son el Muelle Comercial, Ferrazo y Comboa. La mercancía, una vez que ha llegado a puerto se descarga mediante grúas, ya sean las propias de los barcos o las del puerto, para después ser trasladada mediante camiones normales o frigoríficos a sus centros de destino.

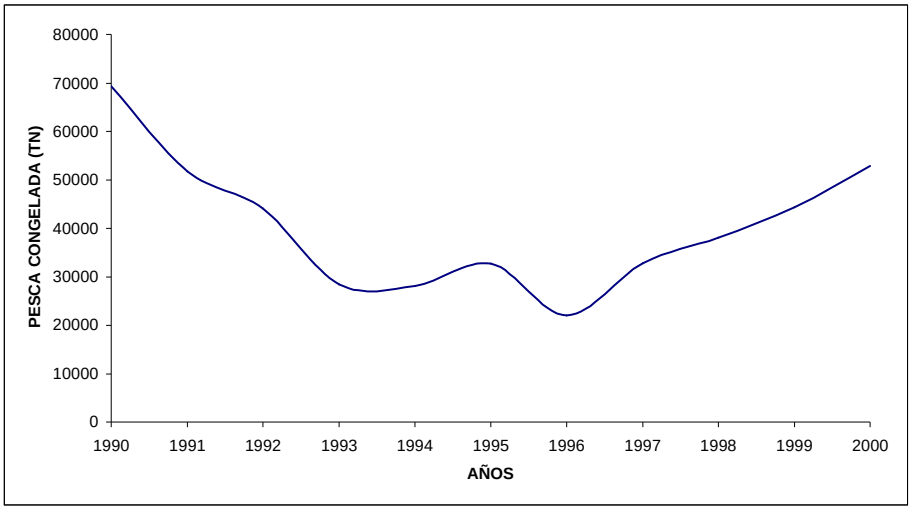
La gran necesidad de estibadores, camiones para su transporte hasta las conserveras, almacenamiento frigorífico y, fundamentalmente, el volumen de trabajo y la riqueza que genera en la industria conservera, hacen de este producto una mercancía estratégica para nuestro Puerto. Asociado a este tráfico se generan otros como los anteriormente descritos de hojalata y los envases de hojalata. Como se puede ver en la gráfica adjunta, en los últimos años se ha frenado la tendencia a la baja que se venía experimentando desde finales de los ochenta y principios de los noventa y, como se explicará posteriormente, las expectativas de crecimiento son muy buenas ante la apertura a mediados del año 2000 del Centro Frigorífico Conservero y el inminente comienzo de las obras de ampliación de dicho frigorífico. Así pues en

dos años se generará una supuerficie de almacén frigorífico de alrededor de los 30.000 metros cuadrados

Este centro frigorífico conservero además acogerá la ubicación del P.I.F. dentro de sus instalaciones. Decir que el P.I.F. es sin duda una de las oportunidades que el Puerto habrá de aprovechar, por ello la Autoridad Portuaria ha realizado un esfuerzo en dotar al Puerto de Villagarcía de las infraestructuras necesarias para ser considerado como punto de entrada de productos de la Unión Europea procedentes de terceros países; hay que destacar la importante ayuda recibida de la Administración del Estado en este asunto, fundamentalmente de los Ministerios de Agricultura, Pesca y Alimentación y de Sanidad, entre otros. El hecho de ser punto de entrada de productos de terceros países en la Unión Europea, ha de llevarnos a poseer una posición competitiva ventajosa frente a otros puertos, pero estamos seguros que esto, por sí solo, no significará nada si no va acompañado también de un buen funcionamiento del mismo, de toda la comunidad Portuaria, de la mejora de la Calidad de todos los servicios que el Puerto ofrece y, sobre todo, del abaratamiento del paso de las mercancías por el Puerto (tiempos reducidos de estancia y control, E.D.I., comunicaciones intra y extra portuarias, etc.).

EVOLUCIÓN TRÁFICO PESCA CONGELADA 1990-1999

	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2000
Pesca congelada (tn)	69.364	51.768	44.050	28.441	28.110	32.707	22.029	32.771	38.047	44.372	52.866
Incremento (%)		-25,37	-14,91	-35,43	-1,16	16,35	-32,65	48,76	16,10	16,62	19,14



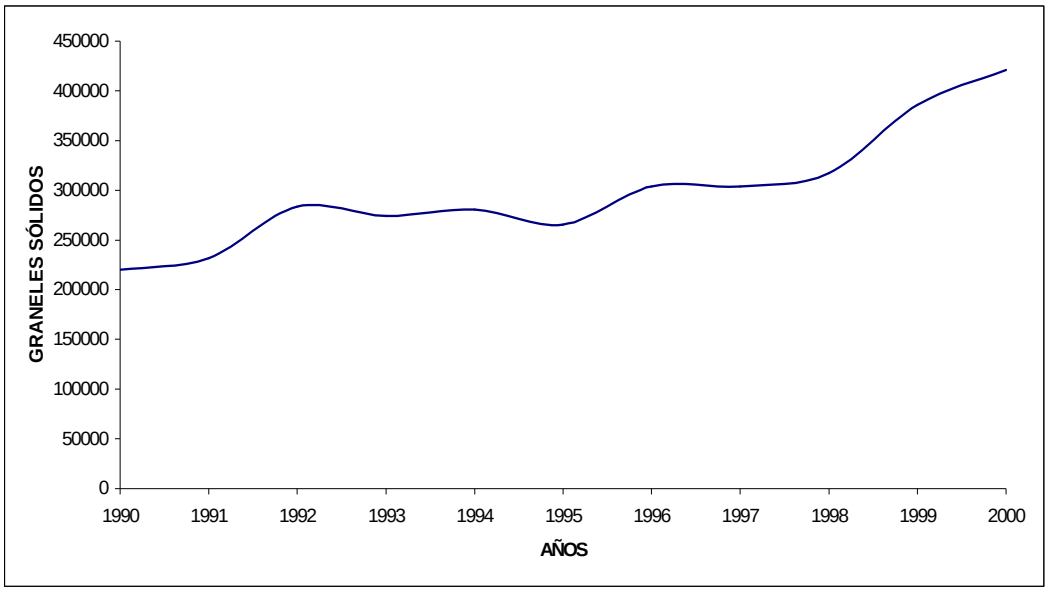
GRANELES SÓLIDOS

Los graneles sólidos vienen siendo uno de los grandes motores de nuestro Puerto; gran parte de este tráfico depende de las fluctuaciones de las producciones nacionales y de las condiciones climáticas habidas a lo largo del año.

Esta mercancía ha crecido un 9,08% aumentando de 386.035 tn en el año 1999 a 421.105 tn en 2000. En este aspecto destaca el cemento y la urea, dos de las mercancías más importantes de este Puerto, con unos crecimientos del –4,58% en cuanto al cemento y del 15,51% en cuanto a la urea. A continuación vamos a describir los de mayor relevancia en este Puerto.

EVOLUCIÓN TRÁFICO GRANELES SÓLIDOS 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Graneles sólido (tn)	220.223	231.938	283.381	273.995	280.374	265.396	303.891	304.103	317.274	386.035	421.105
Incremento (%)		5.32	22.18	-3.31	2.33	-5.34	14.50	0.07	4.33	21.67	9,08



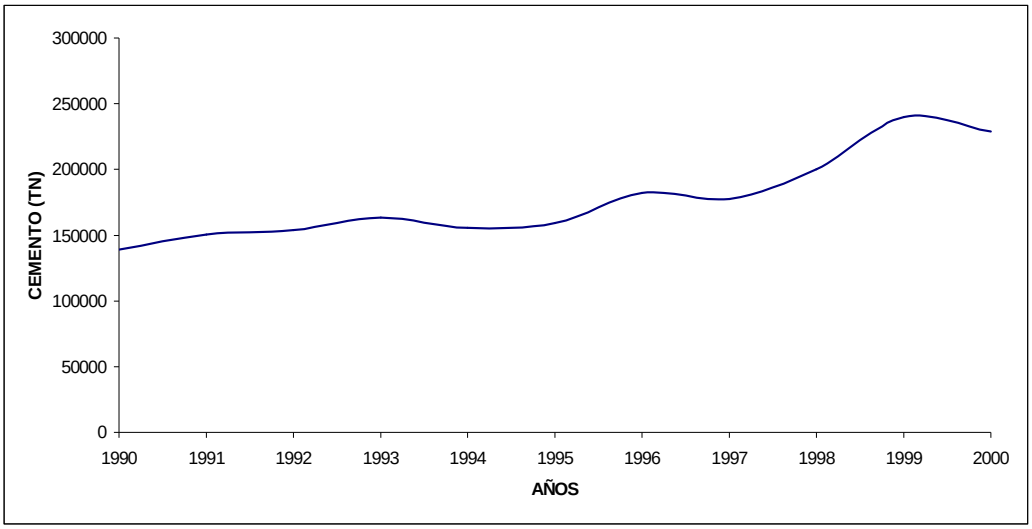
Cemento

El cemento es una de las mercancías más importantes que recibe nuestro Puerto para su distribución en el mercado gallego. Como se puede observar en el gráfico siguiente, este tráfico a lo largo del año pasado ha sufrido un ligero retroceso después de una tendencia positiva a lo largo de los pasados años, acentuada en los dos anteriores al año 2000. Las previsiones nos hacen ser optimistas, ya que está en marcha la ampliación de los silos de almacenamiento que tiene actualmente la empresa que comercializa este producto y se le ha concedido una ampliación de la concesión que anteriormente poseía, por lo que esperamos no sólo que se consolide el producto, sino que aumente en su volumen. Por lo tanto, el futuro de este tráfico no estará tan sólo en fidelizar el ya existente, sino también en reaccionar ante la competencia de otros puertos y conseguir desviar así tráfico hacia nuestro Puerto. El origen de esta mercancía se encuentra en la fábrica que Tudela Veguín (uno de nuestros mejores operadores) tiene en Gijón.

La importancia respecto al total alcanza el 23%, siendo por tanto la más significativa en este aspecto. La manipulación de esta mercancía se realiza mediante instalaciones situadas en el Muelle Comercial, haciéndose la descarga mediante tubería. La salida del puerto de esta mercancía es por camión, ya sea a granel o en sacos. El almacenamiento se realiza mediante silos situados en los concesionarios.

EVOLUCIÓN TRÁFICO CEMENTO 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Cemento (tn)	139.099	150.416	153.963	163.151	155.705	159.057	182.327	177.438	200.013	239.814	228.830
Incremento (%)		8.14	2.36	5.97	-4.56	2.15	14.63	-2.68	12.72	19.90	-4,58



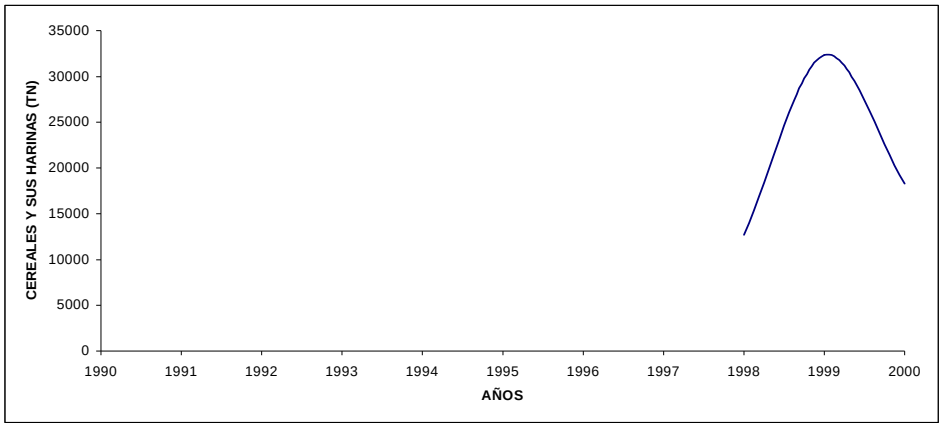
Cereales y sus harinas

Este es un tráfico relativamente nuevo en este puerto sobre cuya consolidación y crecimiento se tiene especial interés. El origen de esta mercancía suele ser la Unión Europea para después distribuirse generalmente por el interior de la provincia de Pontevedra. Se consiguió llevar a esta mercancía de las 12.671 tn del año 1.998 a las 32.321 del año 1.999 lo que supuso un incremento del 155% , pero el año pasado solamente se llegaron a mover 18.319 lo que supone un descenso importante. Sin embargo el movimiento de esta mercancía a lo largo de los primeros meses del año 2001 nos hacen ser optimistas respecto a esta mercancía, esperando un mínimo de 30.000 tn.

La importancia relativa de esta mercancía respecto al total ha sido en el año 2000 del 2%

EVOLUCIÓN TRÁFICO CEREALES 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Cereales (tn)									12.671	32.321	18.319
Incremento (%)										155.08	-43,32



Urea

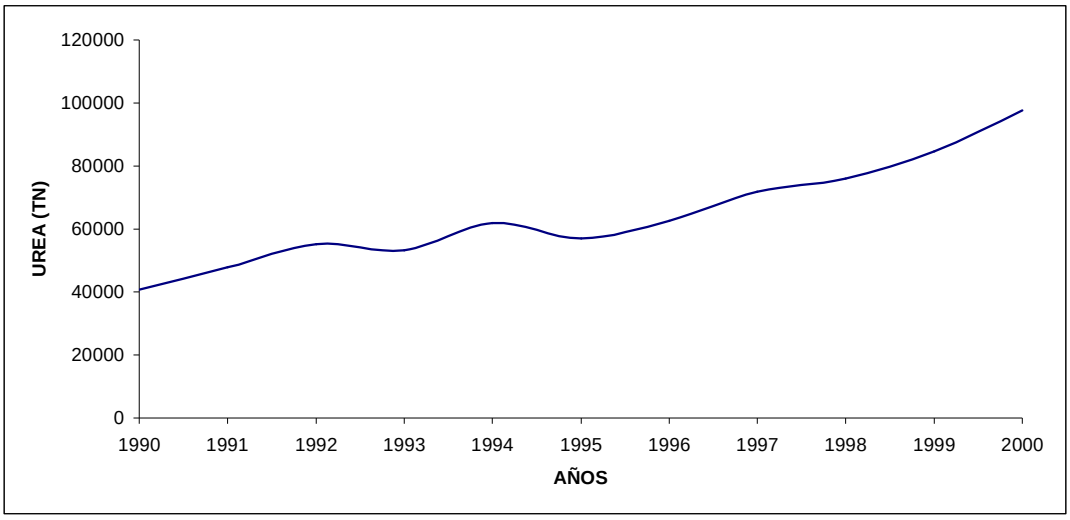
Esta mercancía está vinculada al proceso productivo de FINSA/FORESA, una de las empresas gallegas más importantes en la fabricación de tableros de madera, que utiliza el Puerto de Villagarcía para la introducción de sus materias primas y, entre ellas, la urea y las colas de urea. El origen de esta mercancía tiene dos puntos básicos: uno, Europa del Norte (Alemania y Países Bajos) y, el otro, África del Norte (Libia).

Este Puerto ha pasado de mover 84.554 tn en el año 1.999 a 97.665 tn en el año 2000, representando un incremento del 15,51%. Como se puede ver en el gráfico adjunto, a lo largo de la última década el crecimiento en cada uno de los años no ha sido muy espectacular pero si ha sido constante y con cifras muy similares.

La importancia relativa de esta mercancía alcanzará el 10%.

EVOLUCIÓN TRÁFICO UREA 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Urea (tn)	40.869	47.906	55.292	53.262	61.918	57.084	62.534	71.819	76.055	84.554	97.665
Incremento (%)		17.22	15.42	-3.67	16.25	-7.81	9.55	14.85	5.90	11.17	15,51



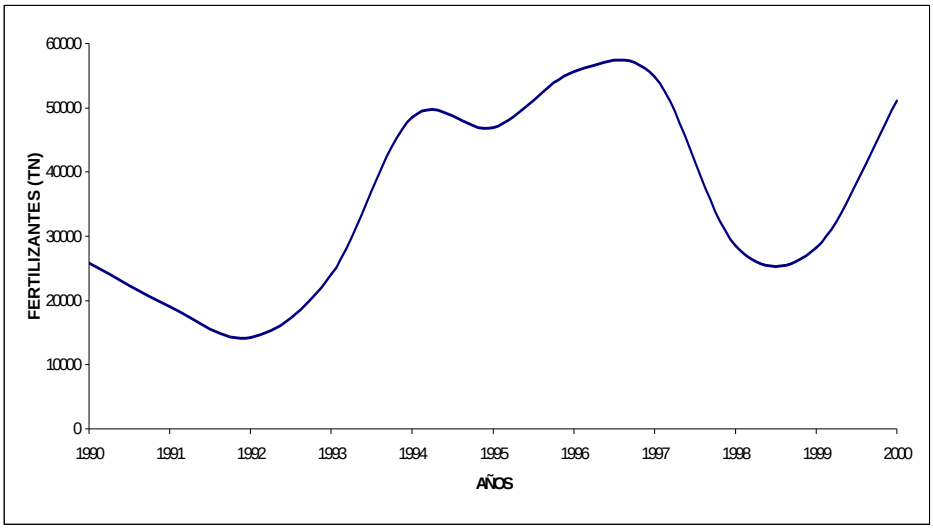
Fertilizantes

Los fertilizantes proceden de diversos puntos de España y del extranjero (Países Bajos, Estonia,...), para, fundamentalmente, abastecer al mercado gallego. En nuestro Puerto se ubican dos de las principales empresas de distribución de este producto en Galicia (Soaga, Nitragal,...).

El fertilizante supone una influencia con respecto al total del 4%.

EVOLUCIÓN TRÁFICO FERTILIZANTES 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Fertilizantes (tn)	25.850	19.033	14.209	24.037	48.531	46.896	55.601	54.846	28.535	28.152	51.080
Incremento (%)		-26.37	-25.35	69.17	101.90	-3.37	18.56	-1.36	-47.97	-1.34	81,44



Como se puede ver en la gráfica anterior se ha conseguido frenar la gran caída sufrida en el año 1998 y se ha conseguido mantener el tráfico en 1.999, para este año 2000 sufrir un gran crecimiento que nos ha hecho llegar a cifras cercanas a los máximo conseguidos en el año 1997.

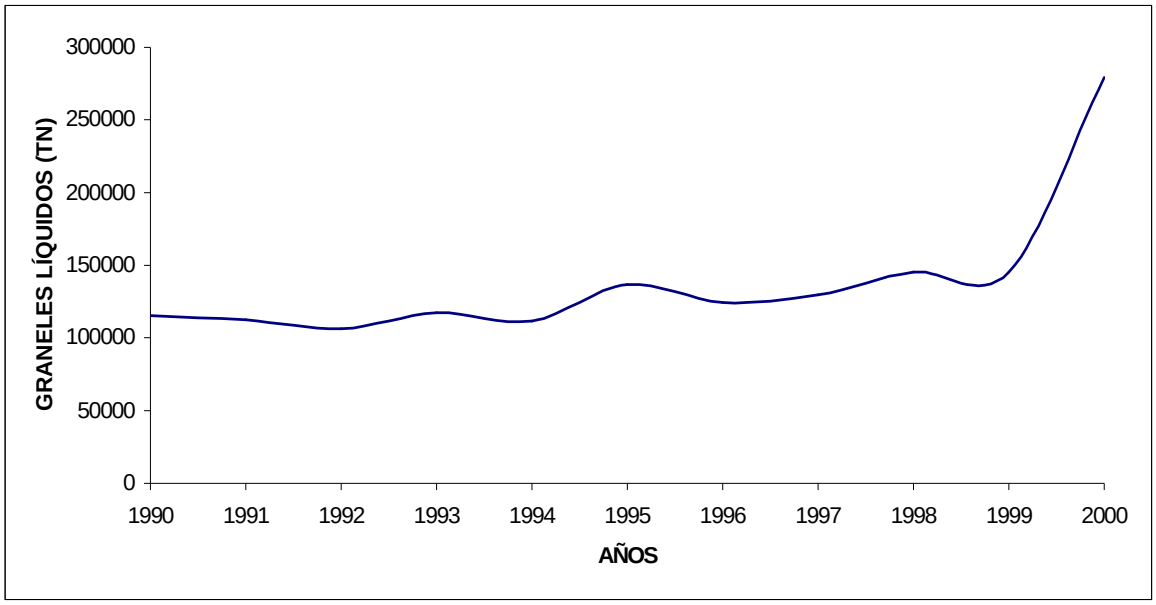
GRANELES LÍQUIDOS

El mayor soporte de los graneles líquidos viene a través de FINSA/FORESA, en los que esta Autoridad Portuaria puede influir poco, ya que las pautas de la demandas estratégicas, así como la estrategia propia de la empresa, vienen determinadas por el mercado.

La evolución de estos graneles en el Puerto hasta el año 1999 ha variado relativamente poco, tendencia que se ha incrementado notablemente en este último año con la puesta en funcionamiento de los depósitos de hidrocarburos que FINSA/FORESA ha instalado en una concesión administrativa en el Muelle de Ferrazo. Dichos depósitos pueden llegar a almacenar 260.000 tn/año de hidrocarburos lo cual supone una cifra muy importante para este Puerto.

EVOLUCIÓN TRÁFICO GRANELES LÍQUIDOS 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Graneles líquidos (tn)	115.421	112.616	106.517	117.361	111.319	136.503	124.197	129.489	145.059	145.100	279.120
Incremento (%)		-2.43	-5.42	10.18	-5.15	22.62	-9.02	4.26	12.02	0.03	92,36



Asfalto

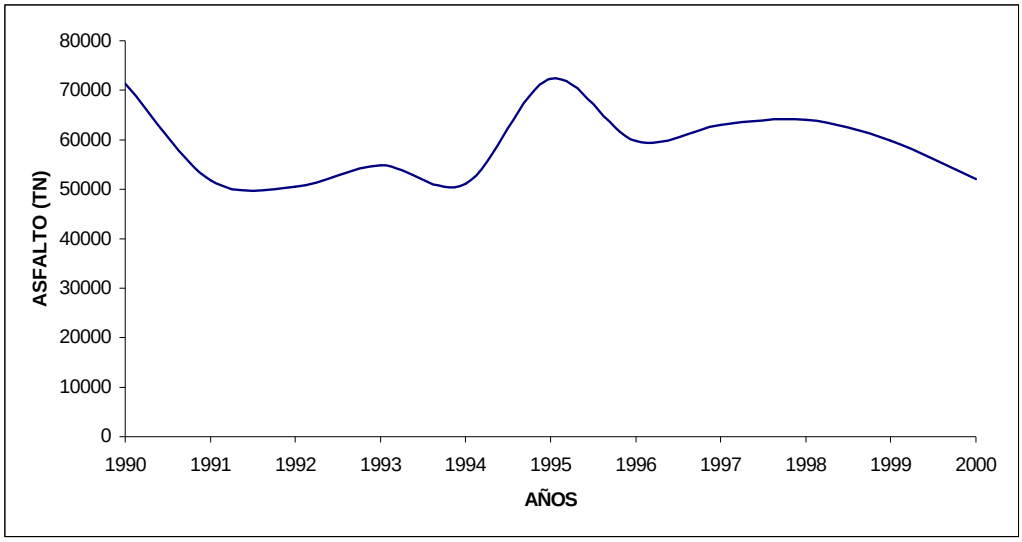
El asfalto llega a nuestro Puerto desde el norte de Europa (Reino Unido) para, posteriormente, comercializarse por toda Galicia, Castilla-León y Norte de Portugal. La previsión de futuro será un crecimiento basado en la ampliación que se va a llevar a cabo en la concesión de NYNAS Petróleo.

En el último año se ha producido un descenso del 13.07% pasando de mover 59.859 tn en 1999 a 52.035 tn, en 2000, con lo que no se ha conseguido frenar la tendencia negativa que se venía produciendo desde el año 1995 en el que se movían 72.266 tn. Por ello, uno de los objetivos de este Puerto ha de ser recuperar nuevamente esas cifras e incluso aumentarlas, aunque se trata de un tráfico que depende directamente de la inversión en carreteras, siendo muy coyuntural con los períodos preelectorales.

La importancia relativa respecto al total es del 6%. Su descarga se realiza a través de tubería situada en el Muelle Comercial.

EVOLUCIÓN TRÁFICO ASFALTO 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Asfalto (tn)	71.391	51.859	50.449	54.835	51.081	72.266	59.778	63.017	64.074	59.859	52.035
Incremento (%)		-27,36	-2,72	8,69	-6,85	41,47	-17,28	5,42	1,68	-6,58	-13,07



Metanol

Al igual que muchas otras mercancías, es mayoritariamente FINSA/FORESA la empresa responsable de introducir el metanol por el Puerto de Villagarcía. La procedencia de esta mercancía se establece fundamentalmente en los siguientes puntos: Europa del Norte (Noruega, Países Bajos,...) y en los Países de la OPEP (Arabia Saudí, Argelia,...).

Como se puede ver en el gráfico que se adjunta, se continúa la tendencia positiva de los últimos años aumentando este último un 25,53% con respecto al anterior, es decir, se pasó de mover 77.104 tn en el año 1999 a 96.787 en el año 2000.

EVOLUCIÓN TRÁFICO METANOL 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Metanol (tn)	35.261	40.825	42.470	46.742	47.948	52.982	52.514	62.479	71.034	77.104	96.787
Incremento (%)		15,78	4,03	10,06	2,58	10,50	-0,88	18,98	13,69	8,55	25,53

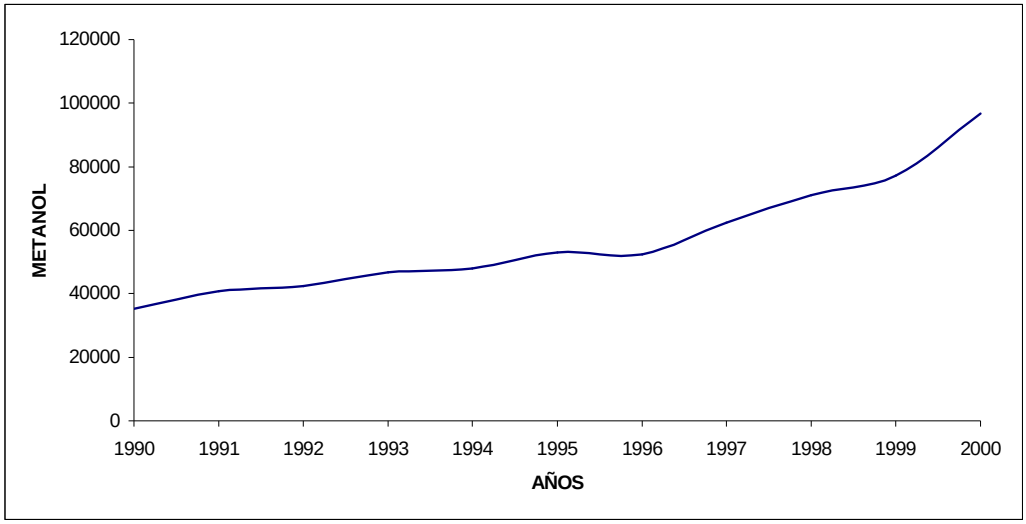


Tabla resumen de la evolución del tráfico de mercancías 1990/2000

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Metanol (tn)	35.261	40.825	42.470	46.742	47.948	52.982	52.514	62.479	71.034	77.104	96.787
Asfalto (tn)	71.391	51.859	50.449	54.835	51.081	72.266	59.778	63.017	64.074	59.859	52.035
Fuel-oil											94.245
Gas-oil											22.047
Graneles líquidos (tn)	115.421	112.616	106.517	117.361	111.319	136.503	124.197	129.489	145.059	145.100	279.120
Fertilizantes (tn)	25850	19033	14209	24037	48531	46896	55601	54846	28535	28.152	51.080
Cemento (tn)	139.099	150.416	153.963	163.151	155.705	159.057	182.327	177.438	200.013	239.814	228.830
Cereales (tn)									12.671	32.321	18.319
Urea (tn)	40.869	47.906	55.292	53.262	61.918	57.084	62.534	71.819	76.055	84.554	97.665
Graneles sólidos (tn)	220.223	231.938	283.381	273.995	280.374	265.396	303.891	304.103	317.274	386.035	421.105
Madera (tn)	42.540	31.704	42.635	27.441	36.180	47.543	58.403	91.420	92.946	111.210	132.389
Tableros (tn)	30.489	21.409	15.419	26.496	25.801	30.293	58.534	49.920	33.134	54.782	83.640
Hojalata/Envases (tn)	2.606	841	636	1691	614	9.018	7.311	8.064	10.004	8.058	1.120
Pasta de papel (tn)			4.174	12.028	14.234	19.495	11.616	14.261	13.789	7.978	5.386
Pesca congelada (tn)	69.364	51.768	44.050	28.441	28.110	32.707	22.029	32.771	38.047	44.372	52.866
Mercancía general (tn)	148.849	112.835	121.886	108.047	111.834	150.334	170.485	203.655	195.557	239.814	289.401
Total mercancía (tn)	484.493	457.404	512.729	501.450	503.824	552.233	598.574	637.247	657.890	770.949	1.001.564

Tabla resumen de las evoluciones de los incrementos del tráfico de mercancías

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Metanol (%)	15.78	4.03	10.06	2.58	10.50	-0.88	18.98	13.69	8.55	25,53
Asfalto (%)	-27.36	-2.72	8.69	-6.85	41.47	-17.28	5.42	1.68	-6.58	-13,07
Graneles líquidos (%)	-2.43	-5.42	10.18	-5.15	22.62	-9.02	4.26	12.02	0.03	92,36
Fertilizantes (%)	-26.37	-25.35	69.17	101.90	-3.37	18.56	-1.36	-47.97	-1.34	81,44
Cemento (%)	8.14	2.36	5.97	-4.56	2.15	14.63	-2.68	12.72	19.90	-4,58
Cereales (%)									155.08	-43,32
Urea (%)	17.22	15.42	-3.67	16.25	-7.81	9.55	14.85	5.90	11.17	15,51
Graneles sólidos (%)	5.32	22.18	-3.31	2.33	-5.34	14.50	0.07	4.33	21.67	9,08

Madera (%)	-25.47	34.48	-35.64	31.85	31.41	22.84	56.53	1.67	19.65	19,04
Tableros (%)	-29.78	-27.98	71.84	-2.62	17.41	93.23	-14.72	-33.63	65.33	52,68
Hojalata/Envases (%)	-67.73	-24.38	165.88	-63.69	1368.73	-18.93	10.30	24.06	-19.45	-85,80
Pasta de papel (%)			188.16	18.34	36.96	-40.42	22.77	-3.31	-42.14	-32,49
Pesca congelada (%)	-25.37	-14.91	-35.43	-1.16	16.35	-32.65	48.76	16.10	16.62	19,14
Mercancía general (%)	-24.19	8.02	-11.35	3.50	34.43	13.40	19.46	-3.98	22.63	20,68
Total mercancía (%)	-5.59	12.10	-2.20	0.47	9.61	8.39	6.46	3.24	17.19	28,36

PASAJEROS

El mercado europeo y más concretamente el Atlántico, está tratando de cubrir una nueva demanda del mercado ofreciendo un turismo de más calidad, como por ejemplo cultura, historia, etc., a unos pasajeros cada vez más exigentes en sus viajes. Villagarcía de Arosa posee una situación privilegiada en ese aspecto no sólo por la belleza de las Rías Baixas, sino también por ser el Puerto más cercano a una ciudad tan emblemática como Santiago de Compostela.

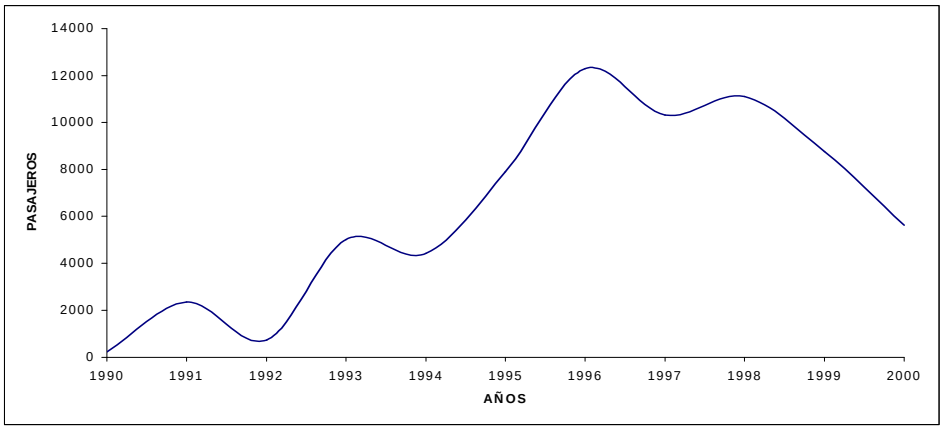
Aunque somos conscientes de que esta actividad no reporta grandes beneficios a nuestra cuenta de resultados, si lo hace a la Ciudad, a la Comarca, al comercio local, y por lo tanto también a la Comunidad Portuaria en general y al Puerto en particular, por su prestigio, por su posición estratégica, etc.

El Puerto de Vilagarcía de Arousa ha recibido un total de 18 Cruceros de Turistas, aunque no es un número muy grande comparado con los más de 60 que reciben Vigo o Coruña; sin embargo, dada la saturación de atraques debido al incremento de tráfico de mercancía, la fuerte competencia de Vigo y La Coruña, a la presión social que impide cualquier posible ampliación y, por tanto. la posibilidad de tener una terminal de pasajeros, creemos que se trata de una cifra próxima al techo que puede alcanzar este puerto en pocos años.

El tráfico de pasajeros alcanzó el máximo de la década en el año 1.996, año a partir del cual se viene arrastrando una tendencia negativa en el crecimiento del número de pasajeros que ha estado utilizando nuestro Puerto. En este último año se ha bajado en este tráfico un 7,99% pasando de 8.765 en el 1999 a los 5.621 de 2000.

EVOLUCIÓN TRÁFICO PASAJEROS 1990-1999

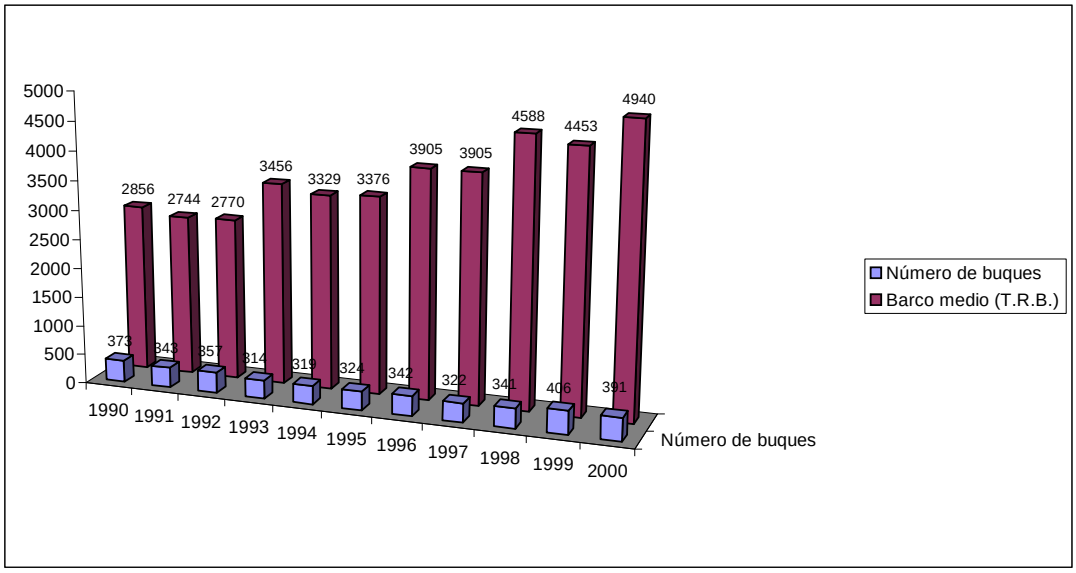
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pasajeros (número)	241	2.357	743	5.015	4.414	7.898	12.286	10.318	11.104	8.765	5.621
Incremento (%)		878.01	-68.48	574.97	-11.98	78.93	55.56	-16.02	7.62	-21.06	-35.87



NÚMERO DE BARCOS Y T.R.B.

En el siguiente cuadro y gráfico se reflejan el número de barcos que han venido utilizando nuestras instalaciones así como la capacidad de dichos barcos. Como se puede ver el T.R.B total se ha incrementado, aunque ha disminuido el número de barcos aumentando la T.R.B media de los barcos de 4.453 a 4.940.

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Nº de barcos	373	343	357	314	319	324	342	322	341	406	391
Incremento (%)		-8.04	4.08	-12.04	1.59	1.57	5.56	-5.85	5.90	19.06	-3,69
T.R.B.	1065373	941069	988916	1085193	1061939	1093746	1335493	1257403	1564645	1807932	1931361
Incremento (%)		-11.67	5.08	9.74	-2.14	3.00	22.10	-5.85	24.43	15.55	6,83
Barco medio (T.R.B.)	2856	2744	2770	3456	3329	3376	3905	3905	4588	4453	4940
Incremento (%)		-3.92	0.95	24.77	-3.67	1.41	15.67	0.00	17.49	-2.94	10,94



2.3 Análisis de su situación, la accesibilidad y las instalaciones

2.3.1 Situación

El Puerto de Vilagarcía se encuentra en el extremo Noroeste de la Península Ibérica, situado en el fondo de la Ría de Arousa, la tercera ría gallega contando de Sur a Norte tras la Vigo y la de Marín-Pontevedra. Situándose dentro de esta Ría además los puertos de Ribeira, Palmeira, La Puebla, Rianxo, Carril, Vilaxoán, O Grove, Cambados y A Illa, por citar a los más importantes, pertenecientes todos a Portos de Galicia.

Dentro del Sistema Portuario de titularidad estatal, el Puerto de Vilagarcía pertenece al grupo de Puertos del Estado situados en Galicia, que se compone de los siguientes puertos:

Ferrol – San Ciprián
A Coruña
Vilagarcía
Marín-Pontevedra
Vigo

Las Autoridades Portuarias de las que dependen estos puertos son las de Ferrol–San Ciprián y su ría (que incluye los puertos del mismo nombre), A Coruña, Vilagarcía, Marín-Pontevedra y su ría, y Vigo y su ría.

Todos ellos se encuentran situados en la Comunidad Autónoma de Galicia, a lo largo de la costa atlántico-cantábrica, donde también se localizan los puertos de Avilés, Gijón (Musel), Santander, Bilbao y Pasajes.

2.3.2 Accesibilidad

Accesos viarios

La ciudad de Vilagarcía se encuentra en el centro de la Autopista A-9 que une Vigo y La Coruña y que pertenece a la red de autopistas que parten de Madrid y discurren de forma radial, situado el enlace con la autopista a 7 km. de la ciudad a través de la carretera N-640.

Esto permite un enlace rápido con la ciudad de Santiago de Compostela, así como una perfecta comunicación con Vigo y La Coruña, y con la frontera de Portugal a través de la citada autopista.

Los accesos a la ciudad de Vilagarcía se realizan desde la propia N-640 que se prolonga hasta el centro de la ciudad y desde la carretera C-550, que atraviesa de Norte a Sur la ciudad.

Los accesos viarios a la zona de servicio desde el exterior son:

Acceso Norte: para acceder a las zonas portuarias del Norte, el Ramal y la zona deportiva, es necesario utilizar la red de calles de Vilagarcía, pues se accede a través de la Avenida de la Marina, que discurre paralela al borde portuario, existiendo por lo tanto 3 enlaces desde dicha avenida a estas zonas, y conectándose a su vez con la zona centro del Puerto.

Acceso Sur: es el acceso principal del puerto, a través del cual se accede a los muelles Comercial, Ferrazo y Comboa, y se llega al mismo siguiendo la carretera que une Vilagarcía con Vilaxoán, a través de la Calle Valle Inclán. También tiene acceso directo a través de la C-550 con dirección a Cambados, y que tiene un enlace directo con la entrada del Puerto.

Las entradas al puerto existentes en la actualidad son, simplificando, dos, una principal en la calle Valle Inclán, de acceso al muelle Comercial, y otra desde la Avenida de la Marina que se puede desglosar en 3 puntos de acceso, uno al muelle del Ramal, y los otros dos a la zona del Puerto Deportivo.

La entrada del Muelle Comercial facilita el acceso a los muelles de Comboa y Ferrazo, donde se desarrollan la mayoría de las actividades puramente portuarias, y se conecta con el área del Puerto Deportivo a través de un vial interior.

Las entradas desde la Avenida de La Marina están conectadas entre sí a través de un vial interior, que conecta las zonas del Norte del Puerto con las del Sur, y por consiguiente conecta el Ramal con el resto de los muelles.

En cuanto al futuro de los accesos a la zona de servicio se espera la próxima construcción de un acceso directo a la Autopista A-9 desde la entrada principal del Puerto de Vilagarcía, lo que dotaría al puerto de una importante salida de tráfico rodado sin necesidad de pasar por el medio de la ciudad, y una conexión directa con la principal vía de comunicación de Galicia.

Acceso Ferroviario

El Puerto de Vilagarcía cuenta con una red de ferrocarril en el muelle del Ramal, que enlaza directamente con la estación de RENFE. El muelle del Ramal es el único muelle con red de ferrocarril en los cantiles.

2.3.3. Estructura general del Puerto e instalaciones

Estructura Portuaria

El Puerto de Vilagarcía se dispone al fondo de la Ría de Arousa, cuya protección natural viene aumentada por el dique de Ferrazo. Dentro de dicho Puerto se desarrollan actividades comerciales y náutico-deportivas. El Puerto

se cierra en el Muelle del Ramal, tras el cual se extiende la Playa de Compostela.

Para realizar el análisis de la zona de servicio, se ha realizado una división en áreas, en un recorrido de Norte a Sur, cuya breve descripción es la siguiente:

AREA nº 1. Muelle del Ramal. Situado en el extremo Norte del Puerto, entre la Playa Compostela y el Puerto Deportivo. Cuenta con un muelle de 7 metros de calado donde se realizan actividades comerciales y cuenta con acceso del Ramal ferroviario que se prolonga hasta la estación de RENFE. Además está provisto de cuatro grúas de 12, 6, 3 y 3 Toneladas respectivamente para la manipulación de mercancías.

AREA nº 2. Puerto Deportivo y Muelle Pasajeros. Situado entre el muelle del Ramal y la Rampa de Cavadelo, forma el frente de mar de Vilagarcía, estando constituido por dos dársenas y un muelle para el transbordo de pasajeros de 3 metros de calado.

AREA nº 3. Rampa del Cavadelo. Situado entre el Puerto Deportivo y el Muelle Comercial, consta de una rampa de acceso para botadura de embarcaciones. En esta área está situado el edificio de Capitanía Marítima.

AREA nº 4. Muelle Comercial. Situado entre la Rampa de Cavadelo y el Muelle de Comboa, concentra gran parte del tráfico de mercancías del Puerto de Vilagarcía, Cuenta con muelles de 7 metros de calado y está dotado con una grúa de 12, cuatro de 6 y otras cuatro de 3 Toneladas para la manipulación de mercancías.

AREA nº 5. Muelle de Comboa. Situado entre el Muelle Comercial y el de Ferrazo, concentra gran parte de la descarga de Mercancía General y posee muelles de 11 metros de calado. En este muelle se sitúan las instalaciones frigoríficas.

AREA nº 6. Muelle de Ferrazo. Situado anexo al muelle de Comboa, representa el actual límite del puerto con sus infraestructuras de abrigo. Cuenta con un muelle de 11 metros de calado, y concentra gran parte de la descarga de graneles líquidos del Puerto, asimismo, se encuentran en esta área la mayor parte de los silos de almacenaje de graneles líquidos.

AREA nº 7. Señales Marítimas. Situadas a lo largo de las rías de Muros y Noya, y Arousa. Representan ayudas a la navegación y están formadas por los faros y balizas y sus superficies anexas de propiedad de la Autoridad Portuaria.

En el siguiente cuadro se expone un resumen de las características físicas de las áreas en las que se ha dividido la zona de servicio para su análisis, con objeto de disponer de una visión global de la delimitación portuaria.

En él pueden observarse:

Las zonas de carga, descarga y almacenamiento de mercancías portuarias se concentran en las áreas 1, 4, 5 y 6 (Uso Portuario Comercial). La parte Sur – Oeste de la zona de servicio concentra el 88 % de los movimientos de mercancías del Puerto, suponiendo en superficie, una superficie de 230.173 m2.

Las áreas situadas más al Norte, exceptuando el área del Ramal, se destinan principalmente a usos deportivos o de equipamiento. En conjunto suponen 158.210 m2 esto es, el 36,5 % del total de la zona de servicio. Lo cual es una cifra muy alta para los actuales estándares, ya que en otros puertos Puertos, como mucho esta cifra alcanza el 20%.

La zona de servicio está ocupada por la edificación en más del 16% de su superficie, lo cual es una proporción también alta para los actuales estándares existentes en los Puertos del Estado.

Las superficies otorgadas en concesión a particulares dentro de la zona de servicio suponen el 41,32 % de la superficie total, lo cual, es una cifra verdaderamente alta para los actuales parámetros existentes.

CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL PUERTO DE VILAGARCÍA

AREA	Superficie Total (m2)	Superficie edificada (m2)	Superficie en conces. (m2)	Longitud de muelle (m)	Calado medio (m)	Uso dominante
1.Muelle del Ramal	45.131	7.770	12.954	252	7	P. Comercial
2.Puerto Deportivo y Pasajeros	113.119	8.177	45.075	170	3 - 4	P. Deportivo y Mixto
3.Rampa Cavadelo	39.259	5.761	13.806	-	-	Equipamiento
4.Muelle Comercial	110.724	26.380	33.508	290	7	P. Comercial
5.Muelle de Comboa	71.007	24.771	38.203	427	11	P. Comercial
6.Muelle de Ferrazo	161.811	6.204	51.797	194	11	P. Comercial
7.Señales Marítimas				-	-	Equipamiento

2.4 Perspectivas de desarrollo

Probablemente, el principal problema del puerto de Vilagarcía sea la falta de suelo portuario disponible dedicado exclusivamente a usos portuarios comerciales, puesto que se encuentra completamente ocupado por concesiones que además caducan dentro de muchos años; así como la falta de calado en sus muelles y de longitud de línea de atraque.

Esto unido a que prácticamente ha agotado sus posibilidades de ampliación, tanto hacia tierra como hacia el mar, provoca que el crecimiento de este puerto quede estancado en próximos años si no se actúa en consecuencia.

La paralización del crecimiento del Puerto provocará como consecuencia un retroceso en la economía de la zona, dependiente del mismo.

Por otra parte la evolución del tráfico de mercancías en los últimos años, con un espectacular crecimiento, llegándose en el último año a sobrepasar el millón de Toneladas, implica un aumento de la superficie portuaria para poder sostener este aumento del tráfico en el Puerto, ya que de lo contrario se perdería esta inercia provocando un estancamiento o incluso descenso en los tráficos portuarios.

Además, en otro orden de cosas, en los últimos años se ha producido la constatación de que un puerto eficaz necesita hoy mayores superficies en tierra para mover el mismo tonelaje que hace unos años, debido a los cambios organizativos y tecnológicos acaecidos en el transporte marítimo; la tendencia principal es el empleo de buques de mayor tonelaje y calado por las economías de escala.

Por otra parte estas perspectivas de desarrollo han de estar acordes con el Plan Director y el Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria de Vilagarcía. Siendo los elementos fundamentales de apoyo en cuanto al crecimiento portuario y en los que está documentado y justificado dichas inversiones, que no es fin del presente documento.

Este desarrollo, además, está acorde con lo especificado en el Libro blanco Europeo de transporte, intentando aprovechar la oportunidad ofrecida por el Short Sea Shipping, que intenta fomentar la Unión Europea. Estando dicho desarrollo acorde con los parámetros medioambientales exigibles a tal efecto.

Por todo ello se plantea en el plan de usos dotar al Muelle Comercial de una explanada de servicio que aumente su superficie y pueda aumentar la capacidad de movimiento de mercancías del mismo. Además también se pretende realizar una prolongación de la línea de servicio a Ferrazo, así como una explanada adjunta para dar servicio a esta nueva línea de atraque, con lo que se reducirían enormemente las carencias en cuanto a superficie y línea de atraque de este puerto.

Estas ampliaciones se consideran totalmente necesarias para la correcta supervivencia de puerto y para poder ofrecer los servicios necesarios que un Puerto de Interés General, como es el caso, debería ofrecer.

I.3.- ANÁLISIS POR ÁREAS

I.3.- ANÁLISIS POR ÁREAS

3.1. Consideraciones generales

Como se ha citado en la introducción del presente trabajo, el análisis y las propuestas detalladas de utilización y delimitación de la zona de servicio se han realizado basándose en su división en áreas homogéneas y en el estudio pormenorizado de cada una.

DELIMITACIÓN NORMATIVA DE LA ZONA DE SERVICIO

La delimitación de la zona de servicio, se basa en las distintas órdenes ministeriales que han definido el Puerto de Vilagarcía. La zona de servicio terrestre se aprobó con la disposición de la orden ministerial de 19 de octubre de 1972, produciéndose desafectaciones, con la correspondiente modificación de la zona de servicio, en las disposiciones de las órdenes ministeriales de:

- 20 de diciembre de 1972 y 26 de noviembre de 1981 (Ministerio de Defensa para edificio de Comandancia de Marina)
- 3 de mayo de 1973 (Ministerio de Hacienda para edificio de Aduana)
- 3 de mayo de 1973 y 3 de noviembre de 1978 (Ministerio de Trabajo para edificio de Casa del Mar)
- 28 de enero de 1994 (Ayto. de Vilagarcía para estación depuradora; este terreno pertenecía a la Autoridad Portuaria, pero no a la zona de servicio, por lo que esta desafectación no la altera)

A continuación se detalla su contenido:

- <<O.M. DE 19/10/72: [...] Esta Dirección General [de Puertos y Señales Marítimas], por delegación del Excmo. Sr. Ministro [de Obras Públicas], ha resuelto: 1º- Aprobar el “Segundo Proyecto reformado de la Zona de Servicio del Puerto de Villagarcía de Arosa”, suscrito a 10 de Diciembre de 1971 por el Ingeniero Director del Puerto, con la prescripción de que se modifique la delimitación propuesta para la denominada Zona Urbanística, situada en la zona del Muelle de Ribera comprendida entre la Rampa varadero y el acceso al Muelle de Pasajeros, con el trazado que se señala con la línea llena de color verde en el plano de planta, quedando aquélla definida por dos paralelas al cantil del Muelle de Ribera y al eje de la avenida de acceso al Muelle de Pasajeros, a distancias de 115 m y 80 m respectivamente. 2º- Declarar terreno sobrantes de la zona de servicio del puerto, los que se indican coloreados de amarillo en el plano de planta del Proyecto, con la modificación a que se refiere la conclusión anterior. [...].>> Se adjuntan dentro del “Anexo: resoluciones

pasadas con respecto a la zona de servicio": fotocopia de la O.M. y del plano que la detalla.

- <<O.M. DE 20/12/72: Adscripción al Ministerio de Marina, para la construcción de un edificio para la Comandancia Militar de Marina de Villagarcía de Arosa, de la parcela de la zona de servicio de dicho puerto, situada en la Avenida del Generalísimo a la entrada del acceso al Muelle de Pasajeros. [...].>>; <<Orden de 26/11/81: Mutación demanial interesada por el Ministerio de Defensa de dos parcelas contiguas a la Comandancia Militar de Marina de Villagarcía de Arosa (Pontevedra). [...]>> Se adjuntan dentro del "Anexo: resoluciones pasadas con respecto a la zona de servicio": fotocopia de las O.M. y de los planos que las detallan.

- <<O.M. DE 03/05/73: Autorizando la adscripción al Ministerio de Hacienda de una parcela de 2.000 m2 en la zona de servicio del puerto de Villagarcía de Arosa para la construcción del nuevo edificio para los servicios de Aduanas. [...].>> Se adjuntan dentro del "Anexo: resoluciones pasadas con respecto a la zona de servicio": fotocopia de la O.M. y del plano que la detalla.

- <<O.M. DE 03/05/73: Autorizando la adscripción al Ministerio de Trabajo de una parcela de 2.000 m2 en la zona de servicio del puerto de Villagarcía de Arosa para la construcción de la Casa del Mar. [...]>>; <<Orden de 03/11/78: Mutación demanial a favor del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social de un terreno situado en la z.s. del Puerto de Villagarcía de Arosa. [...]>> Se adjuntan dentro del "Anexo: resoluciones pasadas con respecto a la zona de servicio": fotocopia de las O.M. y de los planos que las detallan.

- <<O.M. DE 28/01/94: Desafectación de terrenos portuarios para la construcción de la estación depuradora de aguas residuales de Villagarcía de Arosa. [..].>> Se adjuntan dentro del "Anexo: resoluciones pasadas con respecto a la zona de servicio": fotocopia de la O.M. y del plano que la detalla.

La inclusión del ramal de ferrocarril desde el Muelle del Ramal hasta la Estación de RENFE en Vilagarcía, dentro de la Zona de Servicio, se propone dentro de este Plan de Utilización. Detallado en el apartado II.2.1.2 de este documento.

Asimismo, en lo que corresponde a la delimitación de la zona de servicio marítima, se parte de lo aprobado por la orden ministerial de 9 de Junio de 1987, proponiendo posteriormente su modificación tras la declaración de innecesariedad realizada por el consejo de administración en 26 de Septiembre de 2002. A continuación se detalla el contenido de la orden ministerial de 9 de Junio de 1987 mencionada:

- <<O.M. DE 09/06/87: por la que se da nueva definición a las aguas del puerto de Villagarcía de Arosa. [...].>> Se adjuntan dentro del "Anexo: resoluciones pasadas con respecto a la zona de servicio": fotocopia de la O.M. y del plano que la detalla.

La presentación de los resultados de estos análisis, que se realiza en los siguientes apartados, se basa en un modelo expositivo común, en una ficha, en la que se reflejan sintéticamente los aspectos considerados más relevantes para la toma de decisión respecto a las propuestas.

Por su carácter sintético, el modelo de ficha utilizada requiere algunas explicaciones previas, tanto en lo referente a los términos usados como en cuanto a las tipologías y taxonomías elaboradas.

Es necesario subrayar que, junto a los datos y comentarios, se presentan una serie de esquemas, que cuentan con un carácter puramente ilustrativo. Su objetivo es proporcionar una imagen visual de la forma que tiene o la proporción que supone un determinado elemento o aspecto.

El apartado primero de cada ficha está dedicado al análisis físico-funcional del área. Su objetivo es sintetizar las características físicas del área en sus diferentes aspectos (formas, dimensiones, etc.), para proceder a valorar sus aptitudes funcionales respecto a la actividad portuaria.

Para ello, y tras una descripción general del área, se presentan comentados los datos sobre superficie, tipos de línea de costa y características de los muelles. En lo relativo a superficie, además de la total, se ha considerado relevante el porcentaje de superficie edificada, ya que éste puede ser un buen índice sobre la mayor o menor libertad física de actuación de que se dispone en la zona de servicio. Por su parte, en lo referente a la configuración de la línea de costa, se distinguen las tipologías de: muelles (que permiten el atraque de embarcaciones), obras y muros costeros (que no permiten el atraque), costa baja, playas, etc. De las características de los muelles, se ha considerado relevante su longitud, calado, anchura, utillaje, estado y tipo de tráfico al que están asignados en la actualidad.

En este primer apartado, se presentan esquemas de: superficie edificada y sin edificar, que tratan de resaltar el grado de edificación existente y, por tanto, el grado de "libertad" de uso de las superficies, y del tipo de línea de costa, que pretende mostrar la situación de la costa y el grado de formalización portuaria de ésta.

El segundo apartado está destinado al análisis del tráfico marítimo, cuando existen en el área, y en él se utilizan los conceptos y tipologías convencionales de la carga portuaria: graneles, líquidos y sólidos, mercancía general, contenedores, pasajeros, pesca, etc. La información y comentarios se realiza

por muelles, para cada uno de los cuales se presentan series de datos de los diez últimos años.

El tercer apartado trata de valorar la accesibilidad de que disfruta cada área. Se distinguen: la accesibilidad por vía marítima, en la que se valora la anchura, calado y facilidad de tránsito del canal de entrada; por ferrocarril, valorándose la existencia de ramales y apartaderos o la posibilidad de dotarlos; y por carretera. La valoración de la accesibilidad es fundamentalmente cualitativa y refleja la opinión técnica que las condiciones de acceso y comunicación interna merecen a los técnicos redactores del Plan.

El cuarto apartado, "situación legal del suelo", trata de valorar los condicionantes legales que pesan sobre el suelo de una determinada área, y, en consecuencia, la mayor o menor capacidad de actuación de la Autoridad Portuaria sobre el mismo, a corto, medio o largo plazo. Como condicionantes más frecuentes se analizan las concesiones y autorizaciones, además de las calificaciones del planeamiento urbanístico fijadas en el Plan Especial del Puerto, aprobado en 1999. En todo caso se utilizan los conceptos y terminologías convencionales de cada tema. Para ilustrar estos análisis, se presentan esquemas de las concesiones o autorizaciones que caducan a corto (2004), medio (2007) y largo plazo (más del 2007), así como una síntesis de determinaciones urbanísticas.

El quinto apartado se destina a analizar la ordenación, usos y edificación existentes en el área. En lo relativo a la ordenación, trata de valorarse la existencia o no de un esquema organizativo del área y su adaptación a la misma. En lo relativo a usos del suelo, se clasifica el conjunto de la superficie en varias tipologías, que corresponden a las contempladas por la Ley de Puertos, y se presenta un cuadro con la superficie de suelo dedicada a cada uso y los porcentajes sobre el total que supone. Su objetivo es permitir hacerse una idea de la proporción actual de usos, el grado de especialización existente, se valoran tres aspectos básicos: altura, estado e interés arquitectónico e histórico.

Con objeto de no complicar la lectura rápida de los esquemas, en este apartado se incluyen esquemas sobre los usos ligados directa o indirectamente del análisis de los usos del suelo.

El conjunto de los análisis contenidos en los cinco primeros apartados trata de sintetizarse en el sexto, mediante la valoración del papel del área en el conjunto de la Zona de Servicio y el avance de sugerencias sobre los usos a que podría destinarse el área, así como sobre las consecuencias que su utilización puedan tener sobre la delimitación de la Zona de Servicio del Puerto.

3.2.- Análisis por áreas

AREA Nº 1- MUELLE DEL RAMAL

1. Datos físicos-funcionales

1.1. Descripción

El área del muelle del Ramal está formada por la superficie ocupada por el muelle del Ramal, además de la red ferroviaria que lo enlaza con la estación de RENFE, incluyendo en la misma área una pequeña parcela situada al inicio del viario y anexo a la estación.

1.2. Superficies

Superficie edificada	7770	m2	17.21%
Superficie sin edificar	13278	m2	29.42%
Viario	24083	m2	53.37%
Superficie total	45131	m2	100%

1.3. Tipo y longitud de la línea de costa

Muelles	452m	45.25%
Muros costeros y obras de defensa	537m	53.75%
Rampas	10m	1%
Longitud total	999m	100%

1.4. Características técnicas

Muelle del Ramal

Fecha de Construcción:	1.952
Longitud (m):	252 m.
Calado (m):	7 m.
Ancho (m):	80 m.
Tipo de utillaje:	4 grúas pórtico eléctricas de 12,6 y 3 Tn
Uso principal:	Tráfico de graneles, mercancía general y avituallamiento
Estado:	Bueno, operativo.

1.5. Conclusiones.

El área del muelle del Ramal tiene una superficie edificada de entorno al 17%, lo cual es un parámetro aceptable en cuanto a no dificultar movimientos de mercancías y lugares de almacenaje.

La línea de costa está distribuida entre muelle y obra de defensa debido a que es el límite Norte del puerto, tras el cual está la playa de Compostela.

2. Tráfico Marítimo.

El Muelle del Ramal, único muelle actualmente con acceso directo a la banda del muelle del ferrocarril, centra sus movimientos en los tráficos de granel sólido y mercancía general.

Sus datos de tráficos en los últimos años son los siguientes:

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN EL MUELLE DEL RAMAL

AÑO	AVITUALLAMIENTO	GRANEL LÍQUIDO	GRANEL SÓLIDO	MERCANCÍA GENERAL	TOTAL
1993	-	-	7.446	51.419	58.865
1994	-	-	8.370	56.383	64.753
1995	194	-	5.817	66.156	72.167
1996	2.079	-	7.492	60.425	69.996
1997	1.753	-	9.320	56.791	67.864
1998	1.795	353	16.019	72.552	90.719
1999	2.095	-	16.124	88.540	106.759
2000	2.505	-	26.382	78.150	107.037

De estos datos pueden extraerse las siguientes conclusiones.

Se observa un crecimiento de los graneles sólidos, esto puede ser debido a la atracción de nuevos tráficos y a la posibilidad de descargar directamente sobre los vagones del tren, lo que disminuye las necesidades de almacenamiento.

En cuanto a la mercancía general se observa un ligero estancamiento en los últimos años debido a la falta de espacio para almacenamiento, principalmente de madera, dado que es una mercancía que necesita espacio para almacenarse, tanto en naves como en exterior. Por lo que se observa que el rendimiento de este muelle está al máximo, no pudiendo aumentarlo por problemas de espacio.

3. Accesibilidad.

3.1 Por vía marítima.

El acceso al Puerto de Vilagarcía por vía Marítima se realiza promediando el canal principal salvando Sálvora al Norte y enfilando al Sur de la isla Rúa para después doblar en el faro de Punta Caballo y enfilar hasta el puerto donde se accede al Canal de Maniobra desde el cual son accesibles todos los muelles.

3.2 Accesos Ferroviarios.

El Muelle del Ramal cuenta con el acceso de una línea ferroviaria que se prolonga para dar servicio a lo largo de toda la banda del muelle.

Esta línea enlaza con la estación de RENFE desde la que se realiza la distribución de mercancías descargadas en el muelle.

3.3 Accesos Viarios.

El acceso viario al muelle del Ramal se realiza desde la zona norte del área del Puerto Deportivo y Muelle de Pasajeros, y se conecta directamente con la carretera de salida de la ciudad, dirección Padrón en un sentido y Pontevedra en el contrario.

EL viario que accede al Muelle del Ramal transcurre a lo largo de toda la banda del muelle.

3.4. Conclusiones.

Accesibilidad por carretera es excelente, teniendo este muelle una salida propia a la carretera anteriormente citada conjuntamente con un viario propio del puerto de comunicación con los demás muelles. Este viario interior actualmente está siendo usado de manera pública debido a que es el eje de comunicación con los recintos de la zona Lúdico-deportiva.

Se trata de un muelle de gran importancia debido a que es el único que cuenta con acceso ferroviario, reabierto hace 4 años, el cual está siendo utilizado cada vez con mayor frecuencia.

4. Situación legal del suelo.

4.1. Clasificación según el Plan Especial de Ordenación del Puerto de Vilagarcía.

La clasificación de todo el área pertenece al Sector 1 del Plan Especial, denominado "Áreas Portuarias vinculadas al tráfico de mercancías e instalaciones". Cuyos usos fundamentales según el Plan Especial de Ordenación del Puerto de Vilagarcía de Septiembre de 1999, son los de Almacén y oficinas, Industrial, Sociocultural y Deportivo, Instalaciones de Combustible, Sanitario, Seguridad y Aparcamiento, con una edificabilidad de 1,00 m2/m2 y una altura máxima de 12 metros.

4.2. Clasificación según situación legal.

Superficie en concesión.....12954m2	28.7%
Superficie en gestión directa por la Autoridad Portuaria..... 32177m2	71.3%
Superficie total del Área..... 45131m2	100%

4.3. Conclusiones.

La superficie en concesión en esta área es la de menor porcentaje con respecto a las demás, lo que le confiere una mayor capacidad de actuación sobre la misma a la Autoridad Portuaria.

Además, aproximadamente la mitad de dicha superficie caduca a corto plazo, lo que supone ampliar esta capacidad de actuación en el área en cuestión.

5. Análisis de la ordenación y de los usos existentes.

5.1. Ordenación.

Se puede decir que el área del muelle del Ramal está ordenada casi en su totalidad, tanto en lo que se refiere a red viaria interna, como en lo relativo a la disposición de la edificación. Existe una red viaria principal paralela al muelle y por delante de las naves existentes, y una auxiliar o de servicio paralela a la principal por la parte trasera de las naves.

5.2. Cuadro de usos pormenorizados.

Red viaria
Red ferroviaria
Maniobra y manipulación de mercancías
Almacenaje descubierto
Almacenaje cubierto
Terciario
Suelo soporte de actividades ligadas al puerto

TOTAL..... 45131m2

5.3 Altura, estado y valoración de la edificación.

Los edificios del área son en su totalidad naves pequeñas y medianas de almacenaje de mercancías. Su estado es bueno y se encuentran en uso.

5.4 Conclusiones.

Esta es un área ordenada casi en su totalidad, acondicionada, en cuanto a espacios e instalaciones, para cumplir el uso que la caracteriza: la carga y descarga de graneles sólidos y mercancía general, fundamentalmente. Sin embargo los usos existentes en esta área no son coherentes con su entorno debido a que es un área rodeada de usos no portuarios.

6. Valoración del área en el contexto y entorno portuarios.

6.1. Nivel de Centralidad del Área.

La comunicación con el exterior del Puerto es buena, pues dispone de una salida propia hacia la carretera dirección Padrón, así como de la línea de ferrocarril que accede hasta los propios muelles.

Sin embargo la comunicación con el resto de los muelles no es la adecuada pues se encuentra separada del resto de los muelles donde se efectúan operaciones portuarias, por una zona lúdico-comercial, aunque conectada por la vía de servicio, debiéndose actuar sobre esta vía para mejorar el tráfico portuario por la misma, por estar abierta al tráfico urbano.

El peso específico de esta área en lo que respecta a movimientos portuarios de alrededor del 10% del total.

6.2. Usos en los bordes y nivel de sensibilidad a las actividades portuarias.

La actividad que se desarrolla en los bordes de esta área es distinta de lo que es puramente portuaria. El borde Sur limita con el aparcamiento y los jardines, así como con el Puerto Deportivo, mientras que el borde Este limita con una explanada que se destinará a uso de equipamiento y terciario. El borde Norte limita en parte con la playa de Compostela.

Como se puede observar, ninguno de los límites de esta área tiene unos usos dedicados exclusivamente a lo que son actividades portuarias.

En cuanto a las actividades realizadas, se centran principalmente en madera, cereales y pasta de papel, actividades que no generan disconformidades ni preocupación ciudadana.

AREA Nº 2- PUERTO DEPORTIVO Y PASAJEROS

1.Datos físicos-funcionales

1.1 Descripción

Conforman esta área, dos zonas una inmediatamente de la otra. Por una parte la zona del antiguo recinto de FEXDEGA, más próxima a la ciudad, y otra, en el frente marítimo junto con las Dársenas deportivas y el Muelle de Pasajeros, además de una parte situada al pie del muelle del Ramal.

1.2. Superficies

Superficie edificada	8177m2	7.17%
Superficie sin edificar	38834m2	34.07%
Viario	66963m2	58.76%
Superficie total	113974 m2	100%

1.3. Tipo y longitud de la línea de costa

Muelle de Pasajeros	722m	43.92%
Muros costeros y obras de defensa	877m	53.35%
Rampas	45m	2.74%
Longitud total	1644m	100%

1.4. Características técnicas

Pantalanes del Puerto Deportivo

Nº de pantalanes:	6
Longitud (m):	96 m -157 m
Calado (m):	3m - 4m
Ancho (m):	2,40m
Uso:	náutico deportivo
Material:	módulos de fibra de vidrio y resina de poliéster

Muelle de Pasajeros:

Longitud (m):	170 m
Calado (m):	3m - 4m
Ancho (m):	30 m
Uso Principal:	Tráfico de Pasajeros

1.5. Conclusiones.

El área del Puerto Deportivo y Pasajeros, está poco edificada, sólo un 7% del total del suelo. Esto es debido al convenio Puerto-Ciudad suscrito en Julio de 1998, basado en que este área supone el frente marítimo de la ciudad, con lo cual se intenta dejarlo lo más despejado posible para su correcta integración en el entorno urbano en el que se halla.

La línea de costa puede observarse que se distribuye equitativamente entre pantalanes, muelles y obras de abrigo y protección.

2. Tráfico Marítimo.

El Muelle de Pasajeros, único muelle actualmente con acceso peatonalizado y sólo para carga y descarga de vehículos, centra sus movimientos en los tráficos de pasajeros, sobre todo en los de movimiento en el interior de la ría.

Sus datos de tráficos en los últimos años son los siguientes:

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN EL MUELLE DE PASAJEROS

AÑO	PASAJEROS
1.993	3.431
1.994	2.364
1.995	7.040
1.996	9.572
1.997	7.420
1.998	5.793
1.999	2.558
2.000	783

Mientras que la ocupación de las dársenas deportivas en cuanto a barcos en los pantalanes es la siguientes:

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE BARCOS EN DÁRSENAS DEPORTIVAS

AÑO	DARSENA 1
1.992	271
1.993	513
1.994	555
1.995	598
1.996	623
1.997	671
1.998	706
1.999	720 *
2.000	750 *

** En concesión*

De estos datos pueden extraerse las siguientes conclusiones.

En cuanto al tráfico de pasajeros se refiere se observa un notable descenso del número de pasajeros que llegan a este puerto a través de este muelle. Esto es debido a la falta de calados en este muelle que limitan su tráfico a los pasajeros de tráficos interiores en barcos de menor calado.

Esto ha sido determinante en trasladar esporádicamente a otros muelles los barcos de pasajeros de gran calado, para poder efectuar el posterior desembarque del pasaje.

Mientras, en lo que se refiere a las dársenas deportivas, se observa un incremento progresivo del número de embarcaciones atracadas en sus pantalanes, hasta el año en que se ha dado en concesión este servicio, manteniéndose actualmente en estas cifras, con leve incremento.

3. Accesibilidad.

3.1 Por vía marítima.

El acceso al Puerto de Vilagarcía por vía Marítima se realiza promediando el canal principal salvando Sálvora al Norte y enfilando al Sur de la isla Rúa para después doblar en el faro de Punta Caballo y enfilar hasta el puerto donde se accede al Canal de Maniobra desde el cual son accesibles todos los muelles.

3.2 Accesos Ferroviarios.

Esta área cuenta con el acceso próximo de la línea ferroviaria que une el muelle del Ramal con la estación de RENFE. Siendo en cualquier caso un ramal ferroviario de movimiento de mercancías exclusivamente.

3.3 Accesos Viarios.

A la zona se accede a través del vial de la Avenida de la Marina perteneciente al Concello de Vilagarcía. Existen tres puntos de acceso a dicha zona, dos de ellos parten de la Avenida de la Marina, y el tercero por la calle Valle Inclán.

Dentro del área se encuentra la línea de servicio del puerto, que recorre toda la misma uniendo los tres puntos de acceso. El acceso al muelle de pasajeros es en principio peatonal, pudiendo existir ocasionalmente y bajo autorización portuaria el tráfico rodado.

3.4. Conclusiones.

La accesibilidad viaria es muy buena, estando el área en la fachada marítima de la ciudad, por lo que la comunicación con el núcleo urbano es excelente.

4. Situación legal del suelo.

4.1. Clasificación según el Plan Especial de Ordenación del Puerto de Vilagarcía.

La clasificación de todo el área pertenece a los Sectores 2, 3, 4, 5, 6 y 7 del Plan Especial, cuyos usos fundamentales según el Plan Especial de Ordenación del Puerto de Vilagarcía de Septiembre de 1999, se detallan en el siguiente cuadro.

Sector	Usos Fundamentales	Edificabilidad	Alt. Max.
2	Comercial, Sociocultural, Garaje, Aparcamiento.	1.8 m2/m2	14.50 m
3	Comercial, reparación emb., oficinas, Artesanía, sociocultural, deportivo, Sanitario, Aparcamiento.	1-2 m2/m2	7-9 m
4	Lúdicos, espacios libres, Paseo Marítimo y Jardines.	0.05 m2/m2	4 m
5	Tráfico pasajeros y Local portuario.	3.000 m2	9 m
6	Almacenes, Auditórium, Oficinas, Cultural y sanitario.	2 m2/m2	18 m.
7	Comercial, lúdico y deportivo, zonas verdes y sociocultural	0.05 m2/m2	4 m

4.2. Clasificación según situación legal.

Superficie en concesión.....45075m2	39.54%
Superficie en gestión directa por la Autoridad Portuaria.....68899m2	60.46%
Superficie total del Área.....113974m2	100%

4.3. Conclusiones.

La superficie en gestión directa por la Autoridad Portuaria es alta, debido a que está formada en su gran mayoría por jardines, lo cual hace que ya no queden muchas posibilidades de actuación sobre la misma.

Las concesiones existentes en esta zona son en su amplia mayoría a largo plazo.

En cualquier caso, la única zona con capacidad de actuación dentro de esta área es la parte Norte de la misma, existiendo una amplia superficie sin ordenar y bajo gestión directa de la Autoridad Portuaria.

5. Análisis de la ordenación y de los usos existentes.

5.1. Ordenación.

El área se encuentra ordenada casi en su totalidad, a excepción de una parcela al Norte del área, al pie del Ramal. Por lo demás, con las recientes obras efectuándose, se encuentra totalmente proyectado.

5.2. Cuadro de usos pormenorizados.

Red viaria
Estacionamiento
Terciario
Suelo soporte de actividades ligadas al puerto
Jardines

TOTAL..... 113974m2

5.3 Altura, estado y valoración de la edificación.

Los edificios existentes en esta área tienen en su mayoría una alta valoración y se encuentran en perfecto estado, sobre todo en lo que concierne al actual Club Náutico, de estructura de madera y de reciente construcción; también se encuentra en esta área el edificio de la Autoridad Portuaria, actualmente en fase de remodelación interior y exterior, y que se trata de una edificación de los años cincuenta. Cabe destacar el futuro auditorio, actualmente en construcción, que elevará el valor arquitectónico del entorno.

5.4 Conclusiones.

Las actuales obras existentes en el área del análisis completarán la ordenación total de la misma, quedando por lo tanto el pie del área del Ramal sin ordenar.

El tipo de ordenación existente con abundancia de espacios y zonas verdes se corresponde perfectamente con el tipo de uso al que se dedica la zona, principalmente dedicada la sector terciario.

6. Valoración del área en el contexto y entorno portuarios.

6.1. Nivel de Centralidad del Área.

El nivel de centralidad de esta área en lo que se refiere al entorno urbano es excelente debido a que esta justo delante del frente urbano de mayor calidad. Además, presenta tres accesos a dicho área desde los principales núcleos de Vilagarcía.

6.2. Usos en los bordes y nivel de sensibilidad a las actividades portuarias.

Las actividades que se desarrollan en los bordes son variadas y se pueden resumir en los tres siguientes bordes.

Al Norte el área limita con el muelle del ramal, cuya actividad es meramente portuaria, y con la playa de Compostela, zona lúdica y de descanso de la trama urbana.

Al Este la zona limita con la Avenida de la Marina, tras la que se alza el frente urbano de más calidad de Vilagarcía.

Al Sur, limita con la zona de la Rampa de Cavadelo, área prevista como de uso dotacional por el Plan Especial.

Como se puede observar, las actividades desarrolladas en los bordes de la zona no son portuarias, excepto en un pequeño borde con el muelle del Ramal, lo que concuerda con las actividades que se realizan en esta área, destinadas a usos lúdico deportivos y de esparcimiento.

AREA Nº 3- RAMPA DE CAVADELO

1. Datos físicos-funcionales

1.1. Descripción

El área esta formada por la superficie ocupada por el antiguo Muelle de Ribera y la rampa de Cavadelo, estando situada entre las áreas del Puerto Deportivo y el Muelle Comercial.

1.2. Superficies

Superficie edificada	5761m2	14.67%
Superficie sin edificar	9301m2	23.7%
Viario	24197m2	61.63%
Superficie total	39259m2	100%

1.3. Tipo y longitud de la línea de costa

Muelles	189m	35.33%
Muros costeros y obras de defensa	138m	25.79%
Rampas	208m	38.88%
Longitud total	535m	100%

1.4. Características técnicas

Los muelles de esta zona no son operativas por falta de calado, en BMVE quedan a la cota cero.

1.5 Conclusiones.

La superficie edificada en esta área es baja, sin embargo está previsto que suba con edificios destinados a equipamiento. Esto no es impide los movimientos de mercancías debido a que en esa zona no se producen, salvo los de tránsito por la vía de servicio.

La línea de costa posee casi 100 metros de rampa de acceso a instalaciones de reparación de embarcaciones.

2. Tráfico Marítimo.

El tráfico marítimo en el área de la Rampa de Cavadelo es totalmente inexistente.

3. Accesibilidad.

3.1 Por vía marítima.

El acceso al Puerto de Vilagarcía por vía Marítima se realiza promediando el canal principal salvando Sálvora al Norte y enfilando al Sur de la isla Rúa para después doblar en el faro de Punta Caballo y enfilar hasta el puerto donde se accede al Canal de Maniobra desde el cual son accesibles todos los muelles.

3.2 Accesos Ferroviarios.

La zona carece de accesos ferroviarios.

3.3 Accesos Viarios.

El acceso al área de la Rampa de Cavadelo se realiza desde dos puntos, uno desde el vial que viene desde el muelle comercial, y el segundo que viene desde la rotonda de la Calle Valle Inclán. Transcurriendo esta conexión a lo largo del área de la Rampa de Cavadelo.

3.4. Conclusiones.

La zona se encuentra perfectamente comunicada, existiendo una conexión con la ciudad para no entorpecer el movimiento de mercancías por la entrada principal.

4. Situación legal del suelo.

4.1. Clasificación según el Plan Especial de Ordenación del Puerto de Vilagarcía.

La clasificación de todo el área pertenece al Sector 3 del Plan Especial, denominado “Áreas de equipamiento dotacional, zona de esparcimiento”. Los usos fundamentales según el Plan Especial de Ordenación del Puerto de Vilagarcía de Septiembre de 1999, son los de Comercial, Oficinas, Sociocultural y Deportivo, Artesanía, Sanitario, Escuela de Vela, Extinción de Incendios, Protección Civil, Seguridad y Aparcamiento, con una edificabilidad de 1,00 m2/m2 y 2,00 m2/m2 y una altura máxima de entre 7 y 9 metros.

4.2. Clasificación según situación legal.

Superficie en concesión.....13806m2	35.16%
Superficie en gestión directa por la Autoridad Portuaria..... 25453m2	64.84%
Superficie total del Área..... 39259m2	100%

4.3. Conclusiones.

La superficie en concesión es relativamente baja, pero esto es engañoso debido a que la mayoría de la superficie se corresponde con viario y rampas de embarcanciones. Además, la mayoría de las concesiones son a medio o largo plazo, por lo que es un área con baja capacidad de actuación.

5. Análisis de la ordenación y de los usos existentes.

5.1. Ordenación.

La zona de estudio está parcialmente ordenada, quedando previstas una serie de actuaciones destinadas a equipamiento terciario.

5.2. Cuadro de usos pormenorizados.

Red viaria
Terciario
Suelo soporte de actividades ligadas al puerto

TOTAL..... 39259m2

5.3 Altura, estado y valoración de la edificación.

Las edificaciones existentes están en su mayoría en buen estado, destacando el edifico de Capitanía Marítima de reciente construcción. Con las edificaciones previstas esta área tendrá un valor alto en cuanto a estado y valor de las edificaciones.

5.4 Conclusiones.

El actual aspecto exterior de la zona parece poco ordenada, sin embargo su total ordenación está prevista incluyendo en la misma equipamientos como son un parque de bomberos y una escuela de tecnificación de vela. Esto concuerda con los usos que se le da al área, básicamente de equipamientos y terciarios.

6. Valoración del área en el contexto y entorno portuarios.

6.1. Nivel de Centralidad del Área.

El nivel de centralidad de este área es excelente, tanto en lo que se refiere a actividades portuarias como referido a las comunicaciones del casco urbano, pues se halla circunscrito entre la zona lúdica y de esparcimiento representada por el área del Puerto Deportivo y Pasajeros y la zona de actividades propiamente portuarias representadas por el área del muelle Comercial.

6.2. Usos en los bordes y nivel de sensibilidad a las actividades portuarias.

La actividad que se desarrolla en los bordes de esta área son bien diferenciados y la sitúan como zona de tránsito en cuanto a tipos de actividades de la zona puramente portuaria a la zona lúdico deportiva.

En el borde Norte, limita con el área del Puerto deportivo, zona dedicada a actividades lúdico-deportivas, mientras que en la zona Sur limita con el muelle Comercial de actividades portuarias. En la zona Este limita con la Calle Valle Inclán, tras la cual se sitúa una zona no consolidada de la trama urbana.

Las actividades que se desarrollan en esta área son meramente dotacionales, pudiendo asemejarse a una transición entre las actividades lúdico-deportivas y las portuarias. Como ejemplo se observa que en esta área se sitúa Capitanía Marítima, y en un futuro el parque de bomberos.

AREA Nº 4- MUELLE COMERCIAL

1. Datos físicos-funcionales

1.1 Descripción

El área está formada por la superficie ocupada por el Muelle Comercial, así como las parcelas situadas en el antiguo muelle de enlace, y las situadas al sur de el viario que une Comboa y Ferrazo.

1.2. Superficies

Superficie edificada	26380m2	23.82%
Superficie sin edificar	33888m2	30.6%
Viario	50456m2	45.58%
Superficie total	110724m2	100%

1.3. Tipo y longitud de la línea de costa

Muelles	618m	66.10%
Muros costeros y obras de defensa	292m	31.23%
Rampas	25m	2.67%
Longitud total	935m	100%

1.4. Características técnicas

Muelle Comercial Este

Fecha de Construcción:	Comenzado en 1915
Longitud (m):	290 m.
Calado (m):	7 m.
Ancho (m):	20 m.
Tipo de utillaje:	2 grúas eléctricas de 6 y 3 Tn
Uso principal:	Tráfico de graneles, mercancía general y avituallamiento
Estado:	Bueno, operativo.

Muelle Comercial Norte

Fecha de Construcción:	Comenzado en 1915
Longitud (m):	81 m.
Calado (m):	7 m.
Ancho (m):	20 m.
Tipo de utillaje:	2 grúas eléctricas de 6 y 3 Tn
Uso principal:	Tráfico de graneles, mercancía general y avituallamiento
Estado:	Bueno, operativo.

Muelle Comercial Oeste

Fecha de Construcción:	Comenzado en 1915
Longitud (m):	300 m.
Calado (m):	7 m.
Ancho (m):	20 m.
Tipo de utillaje:	4 grúas eléctricas de 12,6,6 y 3 Tn
Uso principal:	Tráfico de graneles, mercancía general y avituallamiento
Estado:	Bueno, operativo.

1.5. Conclusiones

La superficie edificada ocupa un 23.82% del total de superficie del área, que es un tanto por ciento bajo a pesar de la densidad de la edificación, debido a la reciente incorporación al área de la “Explanada de servicio del muelle comercial”, que no está edificada a día de hoy(si bien se prevé el llenado de las parcelas con edificios de ahora a 2005). La gran densidad de la edificación en las partes antiguas de esta área supone un inconveniente en lo que respecta a movimientos de mercancías en carga y en superficie de almacenaje. Esto es importante sobre todo porque este es el principal muelle en movimiento de mercancías, pues mueve alrededor del 55 % del total del puerto.

La línea de costa está formada principalmente por muelle.

2. Tráfico Marítimo.

El Muelle Comercial, el más antiguo de Vilagarcía, tiene una gran diversidad de tráficos, como puede observarse en sus cifras de tráfico.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN EL MUELLE COMERCIAL

AÑO	AVITUALLAMIENTO	GRANEL LÍQUIDO	GRANEL SÓLIDO	MERCANCÍA GENERAL	TOTAL
1993	-	117.259	252.550	70.099	439.908
1994	-	112.379	265.336	59.756	437.471
1995	758	138.473	258.038	85.484	482.753
1996	4.544	124.197	297.656	107.435	533.832
1997	3.450	129.489	294.783	105.910	533.632
1998	4.369	144.706	301.255	81.245	531.575
1999	3.339	145.100	369.911	113.026	631.376
2000	5.839	78.147	371.973	139.196	595.155

Las cifras revelan, por una parte un descenso significativo en el último año de los graneles líquidos, debido a la entrada en servicio de las nuevas instalaciones de dichos tráficos en el muelle de Ferrazo. Mientras que los demás tráficos presentan muy pocas variaciones en los últimos años; esto es debido a que el uso del muelle llega al máximo de capacidad al estar totalmente ocupado, tanto por naves para almacenamiento de mercancías como por explanada de almacenamiento, en el caso de este muelle ocupada principalmente con madera.

3. Accesibilidad.

3.1 Por vía marítima.

El acceso al Puerto de Vilagarcía por vía Marítima se realiza promediando el canal principal salvando Sálvora al Norte y enfilando al Sur de la isla Rúa para después doblar en el faro de Punta Caballo y enfilar hasta el puerto donde se accede al Canal de Maniobra desde el cual son accesibles todos los muelles.

3.2 Accesos Ferroviarios.

La zona carece de accesos ferroviarios.

3.3 Accesos Viarios.

En esta zona se encuentra la entrada principal al Puerto, a esta entrada se accede desde la carretera en dirección a Vilaxoán, y está directamente comunicada con la carretera Vilagarcía-Cambados, y por la calle Pablo Picasso. Próximamente se llevará a cabo el vial que conecta la A-9, directamente con esta entrada del Puerto.

Interiormente el viario de entrada se prolonga hasta el muelle propiamente dicho, bifurcándose en dos viarios para dar cobertura a las dos bandas del muelle, uniéndose en la banda del comercial Norte.

Además, antes de bifurcarse, se crean dos ramificaciones, una que comunica el área del muelle comercial con los muelles de Comboa y Ferrazo y otra que lo comunica con el área del Muro de Ribera y demás concesiones del Comercial.

3.4. Conclusiones.

Este área disfruta de una excelente accesibilidad viaria estando directamente comunicada con la entrada principal del Puerto. Además en esta zona se produce la confluencia de las mercancías que entran por los muelles de Ferrazo y Comboa, además de las del propio muelle comercial.

4. Situación legal del suelo.

4.1. Clasificación según el Plan Especial de Ordenación del Puerto de Vilagarcía.

La clasificación de todo el área pertenece al Sector 1 del Plan Especial, denominado "Áreas Portuarias vinculadas al tráfico de mercancías e instalaciones". Cuyos usos fundamentales según el Plan Especial de Ordenación del Puerto de Vilagarcía de Septiembre de 1999, son los de Almacén y oficinas, Industrial, Sociocultural y Deportivo, Instalaciones de Combustible, Sanitario, Seguridad y Aparcamiento, con una edificabilidad de 1,00 m2/m2 y una altura máxima de 12 metros.

Posee unas pequeñas parcelas que pertenecen al Sector 4, cuyo uso fundamental es espacios libres y Paseo marítimo.

Igualmente, posee una pequeña parcela que pertenece al Sector 3, cuyo uso fundamental es equipamiento dotacional y zona de esparcimiento.

4.2. Clasificación según situación legal.

Superficie en concesión.....33508m2	30.26%
Superficie en gestión directa por la Autoridad Portuaria.....77216m2	69.74%
Superficie total del Área.....110724m2	100%

4.3. Conclusiones.

El área del comercial supera el 30 % de ocupación en superficie en concesión, que si restamos lo que queda de viario se observa un porcentaje de suelo en gestión directa por la Autoridad Portuaria real muy bajo. La capacidad de actuación sobre esta área es muy reducida.

Además, los suelos en concesión son en su gran mayoría a largo plazo, con plazos superiores al 2007. Mientras que los de a corto plazo son solo dos parcelas. Esto reduce sensiblemente las posibilidades de actuación.

5. Análisis de la ordenación y de los usos existentes.

5.1. Ordenación.

La zona de estudio está totalmente ordenada, quedando muy pocos espacios totalmente libres sobre los que actuar.

5.2. Cuadro de usos pormenorizados.

Red viaria
Estacionamiento
Maniobra y manipulación de mercancías
Almacenaje descubierto
Almacenaje cubierto
Almacenaje en depósitos
Suelo soporte de actividades ligadas al puerto

TOTAL..... 110724m2

5.3 Altura, estado y valoración de la edificación.

La edificación existente se compone de naves industriales y depósitos con escaso valor arquitectónico. Su estado en algunos casos es de un alto deterioro debido a la antigüedad de los edificios.

5.4 Conclusiones.

El aspecto exterior de la zona ordenada, evidencia una ordenación tendente a la realización de unas funciones muy específicas, en la que priman cuestiones técnicas de eficiencia y especialización para el desarrollo de una función concreta.

La ordenación de esta parte del área responde correctamente con la función para la que se ha diseñado.

6. Valoración del área en el contexto y entorno portuarios.

6.1. Nivel de Centralidad del Área.

El nivel de centralidad de esta área es muy bueno en lo que se refiere a actividades portuarias y en vías de comunicación, puesto que en él se sitúa la entrada principal del puerto, por la que se accede a la carretera en dirección Cambados y la que se dirige a la Autopista del Atlántico sin pasar por el centro del casco urbano.

6.2. Usos en los bordes y nivel de sensibilidad a las actividades portuarias.

Las actividades que se realizan en los bordes se pueden resumir en las siguientes:

En la zona Este delimita con el área del Cavadelo, pero simplemente con la red viaria de acceso a la misma, no interfiriendo en ningún modo en las actividades realizadas en la misma, dedicada a usos dotacionales.

En la zona Oeste delimita con el área del muelle de Comboa, de actividades estrictamente portuarias, y con la que tiene un grado de comunicación muy alto, con dos vías de acceso.

En la zona Sur delimita con la carretera que va a Vilaxoán, tras la que se sitúa una zona muy poco consolidada de trama urbana, lo que favorece el movimiento portuario de mercancías.

Las actividades desarrolladas en la zona se centran en mercancía general y graneles sólidos, aunque también posee movimientos de graneles líquidos.

AREA Nº 5 - MUELLE DE COMBOA

1. Datos físicos-funcionales

1.1 Descripción

El área del Muelle de Comboa está formado por el Muelle de Comboa, situado entre los Muelles Comercial y Ferrazo y las parcelas anexas al mismo.

1.2. Superficies

Superficie edificada	24771m2	34.88%
Superficie sin edificar	13432m2	18.91%
Viario	32804m2	46.21%
Superficie total	71007m2	100%

1.3. Tipo y longitud de la línea de costa

Muelles	426m	80.99%
Muros costeros y obras de defensa	64m	12.17%
Rampas	36m	6.84%
Longitud total	526m	100%

1.4. Características técnicas

Muelle del Comboa

Fecha de Construcción:	2000-2001
Longitud (m):	427 m.
Calado (m):	11 m.
Ancho (m):	50 m.
Tipo de utillaje:	Pendiente de instalación de grúas.
Uso principal:	Tráfico de graneles, mercancía general y avituallamiento
Estado:	Bueno, operativo.

1.5. Conclusiones

Actualmente esta edificada en un 34.88%, sin embargo, una vez terminadas las obras de la ampliación del frigorífico, este porcentaje crecerá .Lo cual es una cifra elevada que limita el espacio disponible, principalmente para almacenaje y manipulación de mercancías.

La línea de costa está formalizada prácticamente en su totalidad como muelle.

2. Tráfico Marítimo.

El Muelle de Comboa, finalizada su construcción en Julio del 2000, centra su actividad en el tráfico de Mercancía General, más concretamente en el de pesca congelada.

Sus cifras de tráfico son las siguientes:

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN EL MUELLE DE COMBOA

AÑO	AVITUALLAMIENTO	GRANEL LÍQUIDO	GRANEL SÓLIDO	MERCANCÍA GENERAL	TOTAL
1993	-	-	-	-	-
1994	-	-	-	-	-
1995	-	-	-	-	-
1996	-	-	-	-	-
1997	-	-	-	-	-
1998	-	-	-	-	-
1999	-	-	-	-	-
2000	1.186	-	355	19.215	20.756

Se espera un importante crecimiento en los tráficos de mercancía general en este muelle debido a las buenas condiciones existentes en el mismo, tanto por espacio cercano de almacenamiento, como por los calados existentes y la proximidad de las vías de comunicación.

3. Accesibilidad.

3.1 Por vía marítima.

El acceso al Puerto de Vilagarcía por vía Marítima se realiza promediando el canal principal salvando Sálvora al Norte y enfilando al Sur de la isla Rúa para después doblar en el faro de Punta Caballo y enfilar hasta el puerto donde se accede al Canal de Maniobra desde el cual son accesibles todos los muelles.

3.2 Accesos Ferroviarios.

La zona carece de accesos ferroviarios.

3.3 Accesos Viarios.

El viario existente en el Muelle de Comboa es circundante a las concesiones existentes, recorriendo toda la banda del muelle para darle servicios, y posteriormente uniéndose con la vía de enlace que une el muelle de Ferrazo con el muelle Comercial.

3.4. Conclusiones.

La infraestructura viaria de este área es excelente debido a que cubre perfectamente las necesidades de movimiento de mercancías existentes. Cumplimentándose los viales de las bandas de los muelles con el vial de comunicaciones entre los muelles, por lo que no se entorpece en ningún momento la descarga. La amplitud de la zona de maniobra de los muelles es de tamaño suficiente para facilitar el movimiento de las mercancías.

4. Situación legal del suelo.

4.1. Clasificación según el Plan Especial de Ordenación del Puerto de Vilagarcía.

La clasificación de todo el área pertenece al Sector 1 del Plan Especial, denominado "Áreas Portuarias vinculadas al tráfico de mercancías e instalaciones". Cuyos usos fundamentales según el Plan Especial de Ordenación del Puerto de Vilagarcía de Septiembre de 1999, son los de Almacén y oficinas, Industrial, Sociocultural y Deportivo, Instalaciones de Combustible, Sanitario, Seguridad y Aparcamiento, con una edificabilidad de 1,00 m2/m2 y una altura máxima de 12 metros.

4.2. Clasificación según situación legal.

Superficie en concesión.....38203m2	53.8%
Superficie en gestión directa por la Autoridad Portuaria..... 32804m2	46.2%
Superficie total del Área..... 71007m2	100%

4.3. Conclusiones.

La zona de superficie en concesión supera el 50 % del área, lo cual indica que está totalmente ocupada y con poca capacidad efectiva de actuación sobre la misma.

A ello hay que añadirle que las concesiones existentes tienen un largo plazo de caducidad, lo que reduce considerablemente la capacidad de actuación sobre la misma.

5. Análisis de la ordenación y de los usos existentes.

5.1. Ordenación.

La zona de estudio está ordenada casi en su totalidad una vez concluyan las obras de ampliación del frigorífico, quedando una parte para almacenaje descubierto de mercancías.

5.2. Cuadro de usos pormenorizados.

Red viaria
Maniobra y manipulación de mercancías
Almacenaje descubierto
Almacenaje cubierto
Industrial (frigorífico)
Suelo soporte de actividades ligadas al puerto

TOTAL..... 71007m2

5.3 Altura, estado y valoración de la edificación.

Las edificaciones existentes se limitan al frigorífico y a su futura ampliación, estando en muy buen estado ya que se trata de una obra de reciente construcción. Se valora la edificación en un alto grado.

5.4 Conclusiones.

La zona está totalmente ordenada y adecuada a los usos que se pretende de la misma, prestando una especial atención a los tráficos de pesca congelada.

6. Valoración del área en el contexto y entorno portuarios.

6.1. Nivel de Centralidad del Área.

El nivel de centralidad del área del muelle de Comboa es perfecto en lo que se refiere a su relación con las demás áreas donde se desarrollan tráficos portuarios. Además los viales que existen en esta área sirven de comunicación a las otras dos grandes zonas de movimiento portuario, como son el muelle Comercial y el muelle de Ferrazo, lo que favorece su centralidad.

6.2. Usos en los bordes y nivel de sensibilidad a las actividades portuarias.

La actividad que se desarrolla en los bordes que conforman la zona es puramente portuaria. El borde Este limita totalmente con el muelle Comercial, cuyas actividades son estrictamente portuarias, de igual manera sucede en el borde Oeste, limitando con el muelle de Ferrazo.

Al Sur, el área del muelle de Comboa limita con la carretera de acceso a Vilaxoán, tras la que existen una serie de naves industriales. Esto favorece el movimiento de mercancías, al ser una zona más alejada del núcleo urbano y no ser causante de ruidos o molestias.

Las actividades efectuadas en este muelle son sobre todo mercancía general, pesca congelada, y graneles sólidos. Siendo actividades de un bajo nivel de sensibilidad sobre la opinión ciudadana.

AREA Nº 6 - MUELLE DE FERRAZO

1. Datos físicos-funcionales

1.1 Descripción

El área está formada por la superficie ocupada por el Muelle de Ferrazo, que termina en el dique de abrigo del mismo nombre

1.2. Superficies

Superficie edificada	6204m2	3.8%
Superficie sin edificar	123768m2	76.5%
Viario	31839m2	19.7%
Superficie total	161811m2	100%

1.3. Tipo y longitud de la línea de costa

Muelles	1075m	57.15%
Muros costeros y obras de defensa	746m	39.65%
Rampas	60m	3.2%
Longitud total	1881m	100%

1.4. Características técnicas

Muelle de Ferrazo

Fecha de Construcción:	1996
Longitud (m):	194 m.
Calado (m):	11 - 13 m.
Ancho (m):	72 m.
Tipo de utillaje:	No existen grúas, si brazos de descarga.
Uso principal:	Tráfico de graneles, mercancía general y avituallamiento
Estado:	Bueno, operativo.

1.5. Conclusiones

El área del muelle de Ferrazo sólo está edificada en un 3.8% del total de la superficie. Esto es debido a que la parte de la explanada actual está aún sin edificar, y sobre todo, a que la obra “Explanada y prolongación de la línea de atraque del muelle de Ferrazo” aportará, a su fin de construcción en 2007 más de 80.000 m2 , esto es, más del 50% del área total.

La superficie sin edificar, una vez descontado el viario actualmente existente o proyectado es de un 76.5% l(no se ha definido el viario en la parte de la obra obra “Explanada y prolongación de la línea de atraque del muelle de Ferrazo”.

El calado de los muelles de 11 metros.

2. Tráfico Marítimo.

El Muelle de Ferrazo, inicialmente usado para el tráfico de mercancía general, se consolidó en el año 2000 con instalaciones de movimiento y almacenamiento de graneles líquidos.

A continuación se observan sus cifras de tráficos:

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN EL MUELLE FERRAZO

AÑO	AVITUALLAMIENTO	GRANEL LÍQUIDO	GRANEL SÓLIDO	MERCANCÍA GENERAL	TOTAL
1993	-	-	-	-	0
1994	-	-	-	-	0
1995	0	-	-	-	0
1996	518	-	-	1.374	1.892
1997	438	-	-	40.954	41.392
1998	857	-	-	40.840	41.697
1999	1.069	-	-	38.248	39.317
2000	2.419	200.973	22.395	52.840	278.627

Estos valores revelan un importante crecimiento de los tráficos de graneles líquidos en cuanto las instalaciones se pusieron en funcionamiento, debiendo esperar unos años para observar la capacidad total del muelle.

El uso del muelle se complementa con los tráficos de graneles sólidos y, principalmente, de mercancía general, estando esto muy relacionado con las posibilidades de almacenamiento de la zona.

3. Accesibilidad.

3.1 Por vía marítima.

El acceso al Puerto de Vilagarcía por vía Marítima se realiza promediando el canal principal salvando Sálvora al Norte y enfilando al Sur de la isla Rúa para después doblar en el faro de Punta Caballo y enfilar hasta el puerto donde se accede al Canal de Maniobra desde el cual son accesibles todos los muelles.

3.2 Accesos Ferroviarios.

La zona carece de accesos ferroviarios.

3.3 Accesos Viarios.

El acceso viario al Muelle de Ferrazo se realiza a través del vial de conexión de Comboa, que conecta con el muelle Comercial. Este viario se prolonga para dar servicio a la banda del muelle finalizándose en ese punto el viario.

Existe un vial de Servicio anexo a las estructuras de abrigo del muelle.

3.4. Conclusiones.

Los accesos al Muelle de Ferrazo son buenos. Asimismo, cuenta con una puerta de acceso directo para casos necesarios.

4. Situación legal del suelo.

4.1. Clasificación según el Plan Especial de Ordenación del Puerto de Vilagarcía.

La clasificación de todo el área pertenece al Sector 1 del Plan Especial, denominado "Áreas Portuarias vinculadas al tráfico de mercancías e instalaciones". Cuyos usos fundamentales según el Plan Especial de Ordenación del Puerto de Vilagarcía de Septiembre de 1999, son los de Almacén y oficinas, Industrial, Sociocultural y Deportivo, Instalaciones de Combustible, Sanitario, Seguridad y Aparcamiento, con una edificabilidad de 1,00 m2/m2 y una altura máxima de 12 metros.

4.2. Clasificación según situación legal.

Superficie en concesión.....51797m2	32%
Superficie en gestión directa por la Autoridad Portuaria.....110014m2	68%
Superficie total del Área.....161811m2	100%

4.3. Conclusiones.

La superficie en concesión en esta área actualmente supone un porcentaje elevadísimo con respecto a las demás áreas. Esto debilita aún más que en las anteriores la capacidad de actuación, siendo en este caso también que todas las concesiones son a largo plazo. La situación cambiará con la construcción de la nueva obra reflejando la anterior tabla 4.2 la situación futura, posterior a la construcción de ésta.

La capacidad efectiva de actuación en esta área es muy reducida por parte de la autoridad portuaria, pues dispone de escasos 10.000 metros cuadrados reales, descontando viario.

5. Análisis de la ordenación y de los usos existentes.

5.1. Ordenación.

La zona de estudio está parcialmente ordenada, aprovechada para responder a las necesidades derivadas de los tráficos, quedando sin ordenar 30.000 metros cuadrados en la parte final del muelle.

5.2. Cuadro de usos pormenorizados.

Red viaria
Maniobra y manipulación de mercancías
Almacenaje descubierto
Almacenaje cubierto
Almacenaje en depósitos
Suelo soporte de actividades ligadas al puerto

TOTAL..... 161811m2

5.3 Altura, estado y valoración de la edificación.

Las edificaciones existentes son principalmente depósitos de almacenamiento de graneles líquidos.

5.4 Conclusiones.

El aspecto exterior de la zona ordenada, evidencia una ordenación tendente a la realización de unas funciones muy específicas, en la que priman cuestiones técnicas de eficiencia y especialización para el desarrollo de una función concreta.

La ordenación de esta parte del área responde correctamente con la función para la que se ha diseñado.

En la parte sin ordenar se prevé que también esté formada por una ordenación especializada premiando la eficiencia.

6. Valoración del área en el contexto y entorno portuarios.

6.1. Nivel de Centralidad del Área.

El nivel de centralidad del área del muelle de Ferrazo, puede considerarse de nivel medio, sin embargo es perfectamente adecuado para el tipo de mercancías que se mueve en este muelle, principalmente, como son los graneles líquidos.

Aunque sea el área más alejada, las distancias en este puerto son insignificantes debido a su tamaño, y al estar conectado con el muelle Comercial a través de una vía de altas capacidades debido a su anchura y cuyo uso fundamental es la comunicación de Ferrazo sin estar afecta a otro tipo de movimientos, se puede considerar a Ferrazo perfectamente comunicado. Sus niveles de servicios viarios son semejantes a Comboa.

6.2. Usos en los bordes y nivel de sensibilidad a las actividades portuarias.

El único borde existente en el área de Ferrazo es al Sur, con la carretera de Vilaxoán, tras la que existen una serie de naves industriales y la E.D.A.R del núcleo urbano. Únicamente en un tramo al Oeste el área bordea con Comboa a través de su viario de acceso y de una rampa RO-RO. Como puede observarse las actividades realizadas en los bordes son portuarias e industriales exclusivamente.

Las actividiades existentes en el muelle de Ferrazo son variadas, mercancía general (madera principalmente), graneles sólidos, pero su actividad fundamental son los graneles líquidos. Esta última actividad posee un alto grado de sensibilidad en la opinión pública, estando por ello situada en la zona más alejada del casco urbano, y rodeada de una zona consolidada con naves industriales.

AREA Nº 7- SEÑALES MARÍTIMAS

1.Datos físicos-funcionales

1.1. Descripción

El área está formada por las zonas ocupadas por los faros y balizas pertenecientes al Puerto de Vilagarcía y se encuentran en la Ría de Muros y Noia, y en la Ría de Arousa.

1.2. Superficies

PUNTA INSUA. Superficie Total.....1.615 m2

MONTE LOURO. Superficie Total..... 436 m2

REBORDIÑO. Superficie Total..... 367 m2

CORRUBEDO. Superficie Total..... 16.070 m2

SÁLVORA. Superficie Total..... 79.500 m2

RÚA. Superficie Total..... 32.075 m2

CABALLO. Superficie Total..... 760 m2

1.3. Tipo y longitud de la línea de costa

Todos los tipos de costa en los casos en que esta forma parte del límite de la zona de servicio es costa sin urbanizar ni infraestructura de ningún tipo, excepto en el caso del faro de Sálvora que posee un pequeño faro.

2. Tráfico Marítimo.

El tráfico marítimo existente en el área de los terrenos afectos a señales marítimas se resume en pequeñas embarcaciones que atracan de manera puntual en el muelle de la isla de Sálvora.

3. Accesibilidad.

3.1 Por vía marítima.

PUNTA INSUA. No posee instalaciones para acceso marítimo.

MONTE LOURO. No posee instalaciones para acceso marítimo.

REBORDIÑO. No posee instalaciones para acceso marítimo.

CORRUBEDO. No posee instalaciones para acceso marítimo.

SÁLVORA. Situado en la isla de Sálvora, en la boca de la Ría de Arousa, sólo accesible por vía Marítima.

RÚA. Situado en la isla de A Rúa, en el medio de la Ría de Arousa, sólo accesible por vía Marítima.

CABALLO. No posee instalaciones para acceso marítimo.

3.2 Accesos Ferroviarios.

Ninguna señal marítima mencionada dentro del propio plan de usos posee acceso ferroviario

3.3 Accesos Viarios.

PUNTA INSUA. Al faro de Punta Insua se accede a través de la carretera C-550, situándose entre los núcleos de Carnota y Louro.

MONTE LOURO. Al faro de Monte Louro se accede igualmente desde la carretrera C-550, situándose dicho faro a 3 km al Sur del núcleo de Louro.

REBORDIÑO. Baliza situada en Punta El Cabo, accesible a través de la carretera C-550, situada cerca del Núcleo de Muros.

CORRUBEDO. Faro al que se accede a través de una carretera de unos 6 km pasando los núcleos de Gándara y Corrubedo, que lo conecta con la vía rápida del Barbanza, la VR-11.

SÁLVORA. Faro sin acceso viario, situado en la isla de Sálvora.

RÚA. Faro sin acceso viario, situado en la isla de Rúa.

CABALLO. Faro situado en la isla de Arousa, se accede a el a través de una carretera provincial de 8 km tras pasar el propio núcleo de población y el puente que une la isla con la costa, que lo une con la carretera C-550.

3.4. Conclusiones.

La accesibilidad de casi la totalidad de las señales marítimas es muy bajo. Sin embargo esto no es óbice para que puedan desempeñar su papel correctamente. En este caso, la accesibilidad es una característica muy secundaria para esta área, debido a que se buscan otras características.

4. Situación legal del suelo.

4.1. Clasificación según el Plan Especial de Ordenación del Puerto de Vilagarcía.

Las zonas pertenecientes al área de Señales Marítimas no están incluídas en el Plan Especial del Puerto.

4.2. Clasificación según situación legal.

Superficie en concesión..... 0 m2 0 %

Superficie en gestión directa
por la Autoridad Portuaria..... 130.823 m2 100 %

PUNTA INSUA. Superficie Total.....1.615 m2

MONTE LOURO. Superficie Total..... 436 m2

REBORDIÑO. Superficie Total..... 367 m2

CORRUBEDO. Superficie Total..... 16.070 m2

SÁLVORA. Superficie Total..... 79.500 m2

RÚA. Superficie Total..... 32.075 m2

CABALLO. Superficie Total..... 760 m2

Superficie total del Área..... 130.823 m2 100,00 %

4.3. Conclusiones.

La totalidad de las zonas de señales marítimas están gestionadas por la Autoridad Portuaria que a su vez se encarga del mantenimiento de las mismas.

5. Análisis de la ordenación y de los usos existentes.

El grado de ordenación (separación entre viario y otros usos) en las partes de la zona de servicio correspondientes a las señales marítimas es muy bajo: la red viaria frecuentemente no existe, o se limita a un camino de servicio, y los otros usos se limitan a los propios edificios que sirven a la señal marítima.

6. Valoración del área en el contexto y entorno portuarios.

6.1. Nivel de Centralidad del Área.

El nivel de centralidad de las distintas áreas donde se ubican las señales marítimas es muy bajo, estando algunas totalmente aisladas y con el mar como único acceso. Sin embargo esto no es óbice para que se acerquen gran cantidad de personas por su gran reclamo turístico.

6.2. Usos en los bordes y nivel de sensibilidad a las actividades portuarias.

No existen usos portuarios en los bordes de las áreas de señales marítimas, pues todas se encuentran en parajes muy aislados y sin ningún tipo de urbanización o equipamiento cercano.

El nivel de sensibilidad es muy bajo, no existiendo ningún tipo de trastorno a las actividades circundantes y viceversa.

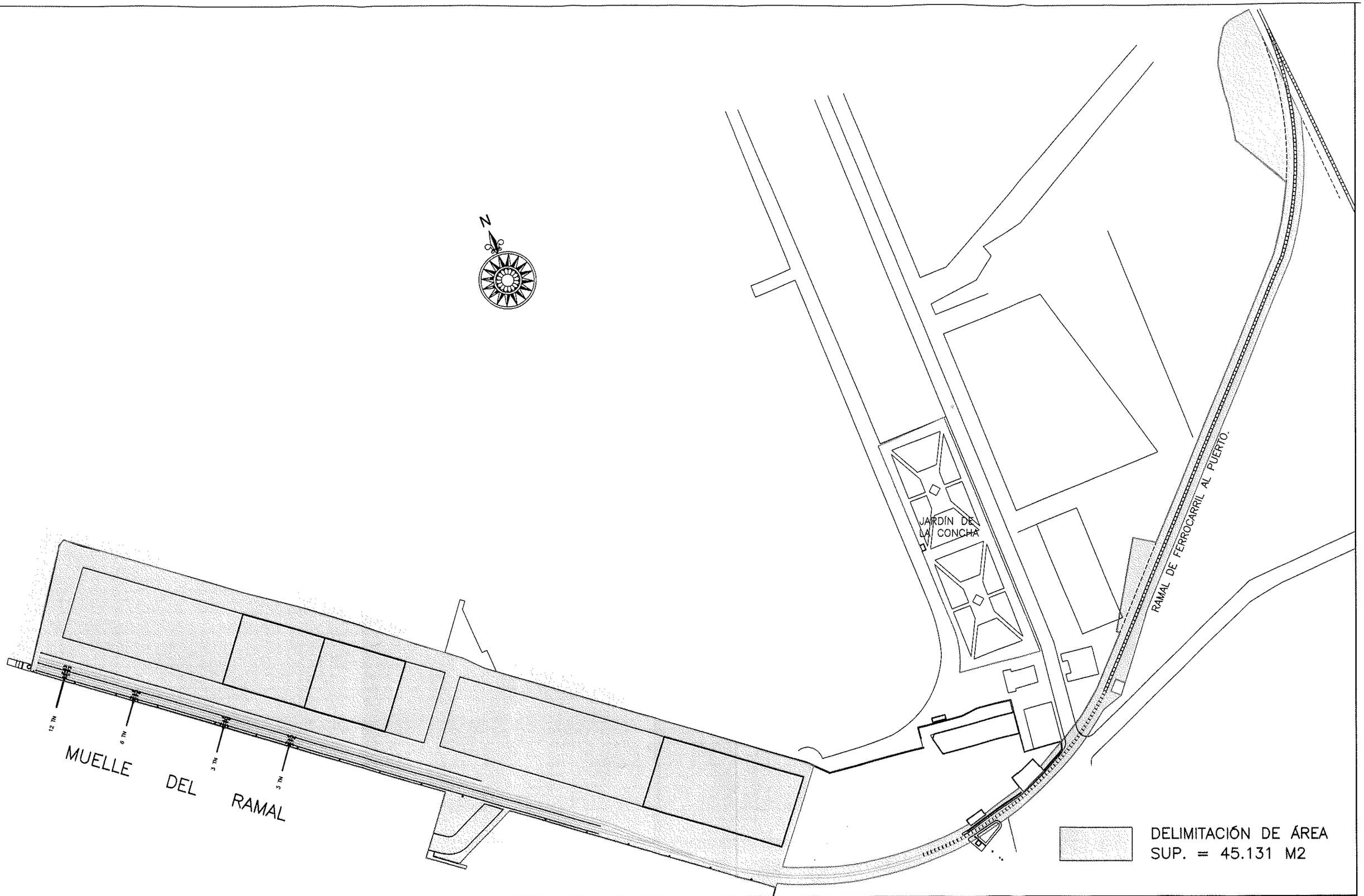
PARTE MARÍTIMA DE LA ZONA DE SERVICIO

Datos físicos-funcionales

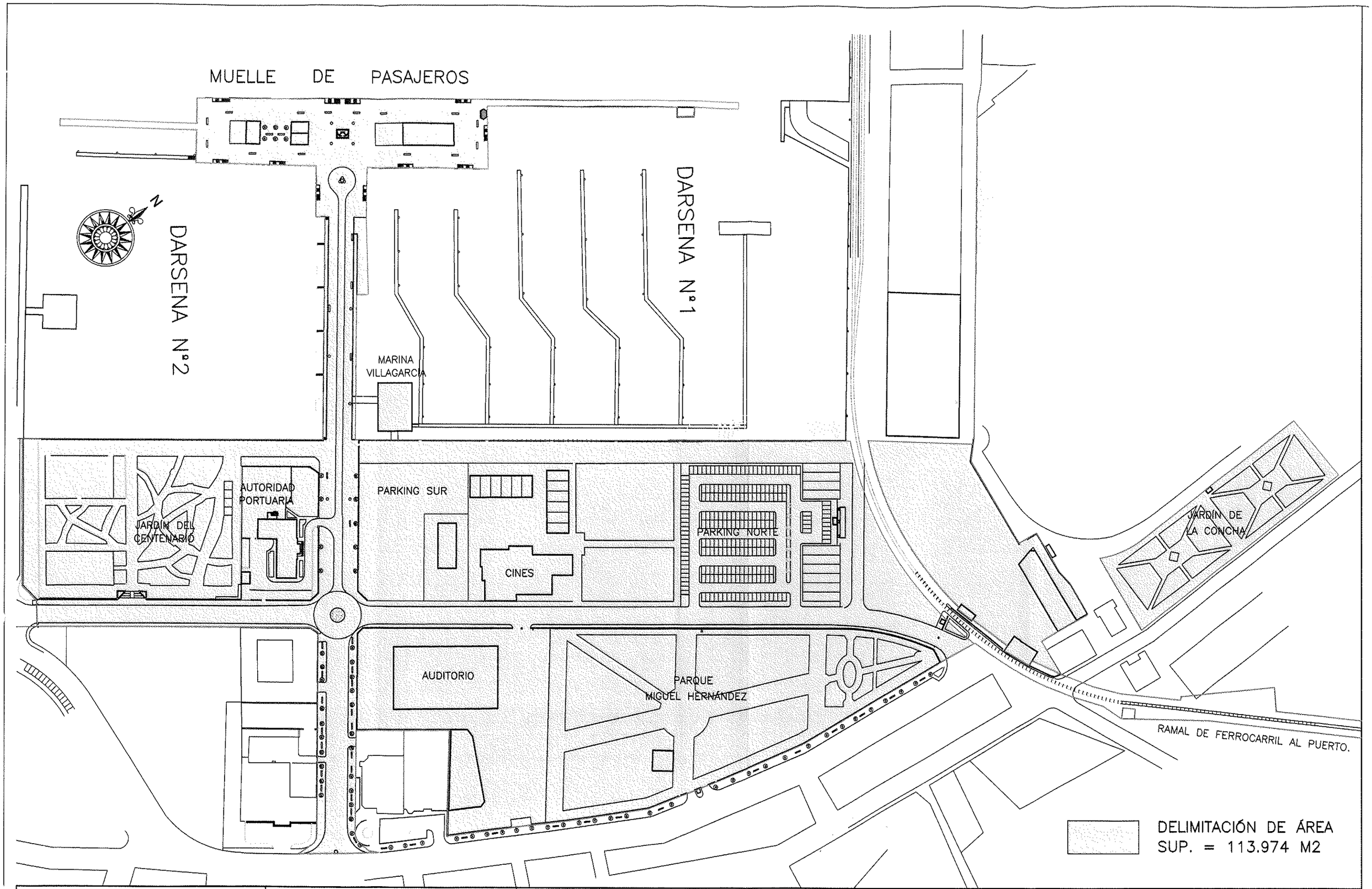
Se describe a continuación la zona de servicio de aguas del Puerto de Vilagarcía de Arousa vigente, fruto de su definición en O.M. de 9 de junio de 1987:

- Zona I: La superficie de la ría limitada al oeste por la línea recta imaginaria definida por las puntas de Las Sinas y del Chazo, en las márgenes meridional y septentrional, respectivamente; al norte, por la línea de costa comprendida entre esta última punta y la denominada punta Seveira, en la desembocadura del río Ulla; al este, por la línea quebrada imaginaria constituida por las dos rectas que unen punta Seveira con la isla Malveira Chica o de los Ratones y esta isla con la luz de morro del malecón del puerto de Carril, hasta su encuentro con la línea que define las aguas de este puerto transferidas a la Comunidad Autónoma de Galicia, finalmente, al sur, la línea de costa desde el límeite de las aguas del puerto de Carril hasta la punta de Las Sinas.
- Zona II: Las aguas de la ría situadas entre la zona I y la línea recta que une punta Con de Anguieira, en la península del Grove, con la punta Brisán, en la isla de Sálvora, la cosa oriental de esta isla hasta punta Lagos y la recta imaginaria que une esta punta con punta Centoleira, en el continente. Se excluyen las aguas que simultáneamente quedan al sur del puente de la isla de Arousa y al este de la recta definida por punta Barqueira, al sur de esta isla, y la de Catodorxo, en la península del Grove, así como las de las instalaciones transferidas a la Comunidad Autónoma (puertos autonómicos).

Para una más exacta definición de esta zona de servicio de aguas del Puerto de Vilagarcía de Arousa vigente, incluyendo las exclusiones de aguas de los puertos autonómicos, véase el “Anexo: resoluciones pasadas con respecto a la zona de servicio”-“ O.M. DE 09/06/87”.



MINISTERIO DE FOMENTO Porto de Vilagarcía Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE MUELLE DEL RAMAL DELIMITACIÓN DE ÁREA	PLANO Nº 1.1 FECHA JUL 2004



MINISTERIO DE FOMENTO

Porto de Vilagarcía
Autoridade Portuaria de Vilagarcía

PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS

EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS

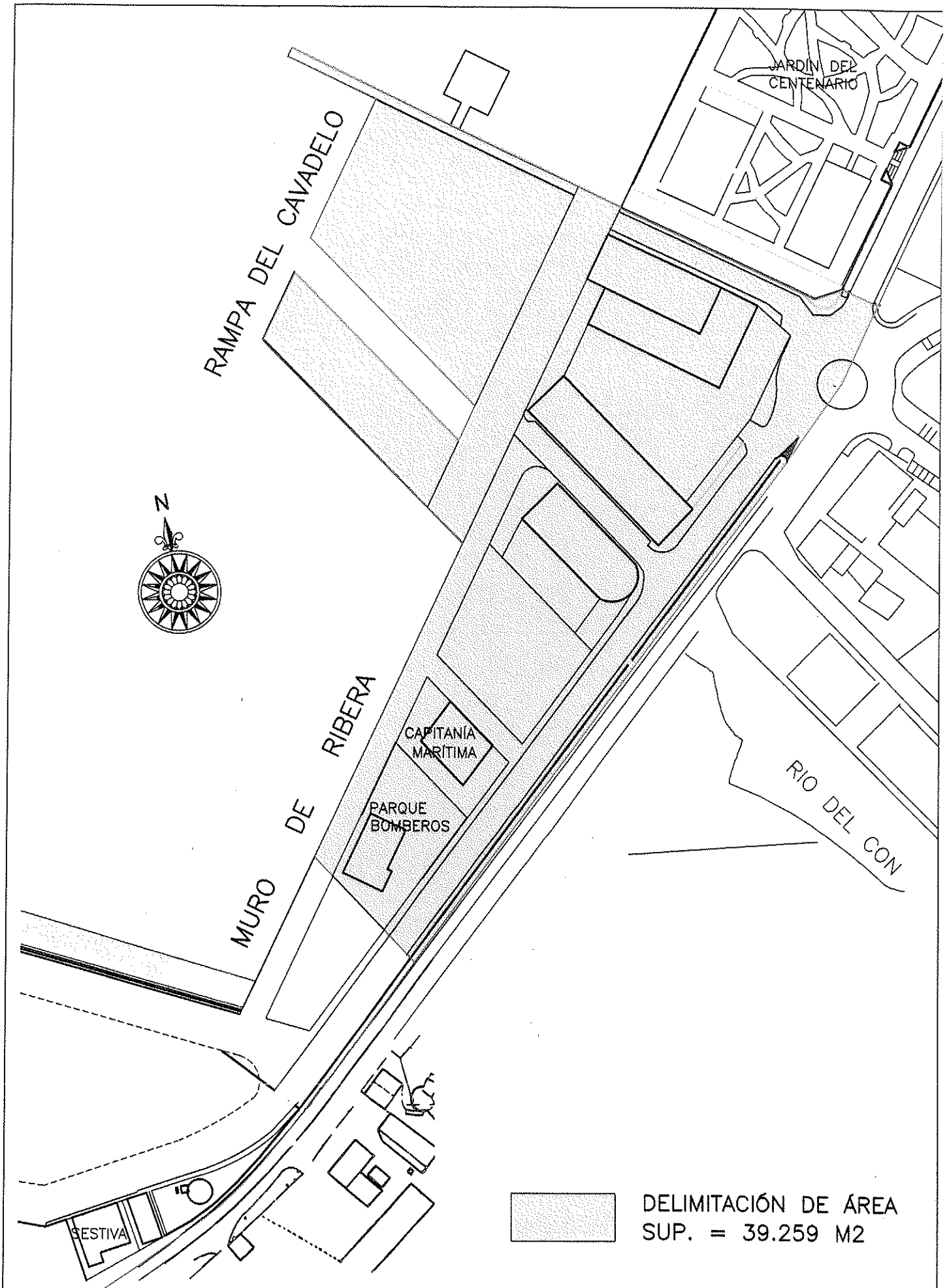
JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE

ESCALA 1:2.000

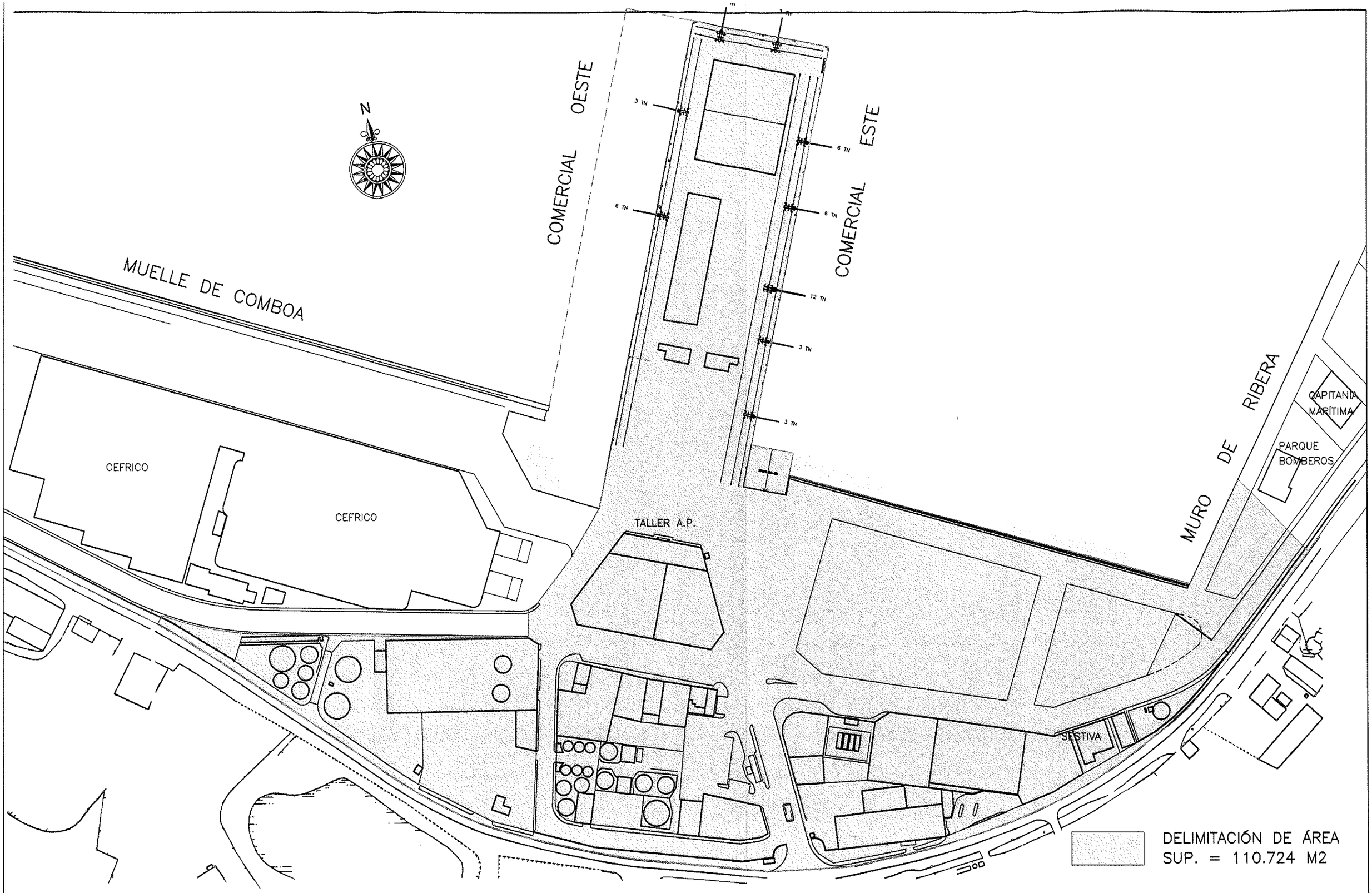
PLANO DE
M. PASAJEROS Y PTO. DEPORTIVO
DELIMITACIÓN DE ÁREA

PLANO Nº 1.2

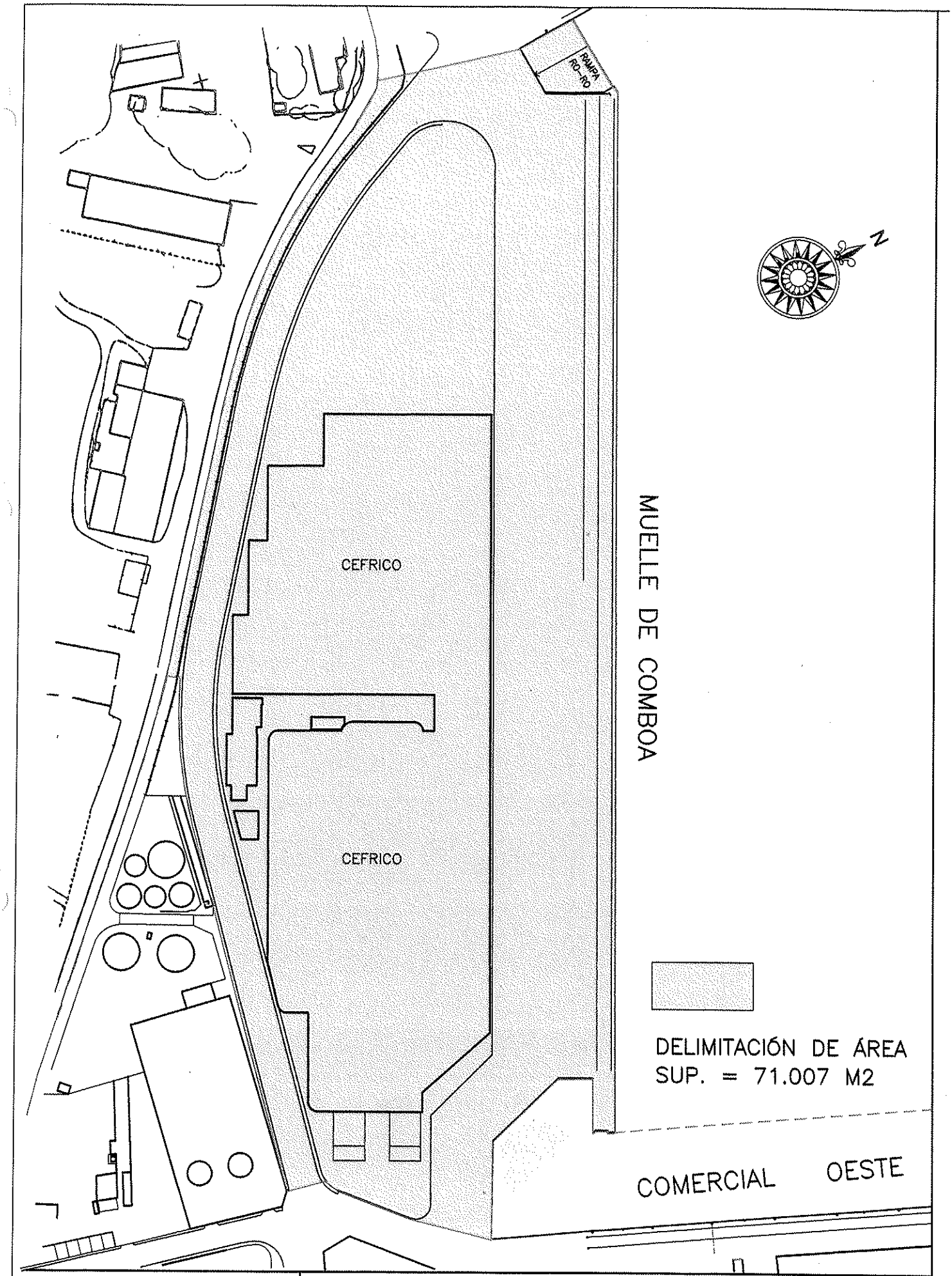
FECHA JUL 2004



MINISTERIO DE FOMENTO — Porto de Vilagarcía, Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS		FECHA JUL 2004
EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE RAMPA DEL CAVADELO DELIMITACIÓN DE ÁREA	PLANO Nº 1.3



MINISTERIO DE FOMENTO Porto de Vilagarcía Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE MUELLE COMERCIAL DELIMITACIÓN DE ÁREA	PLANO Nº 1.4 FECHA JUL 2004



MINISTERIO DE FOMENTO

Porto de Vilagarcía
Autoridade Portuaria de Vilagarcía

PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS

FECHA
JUL 2004

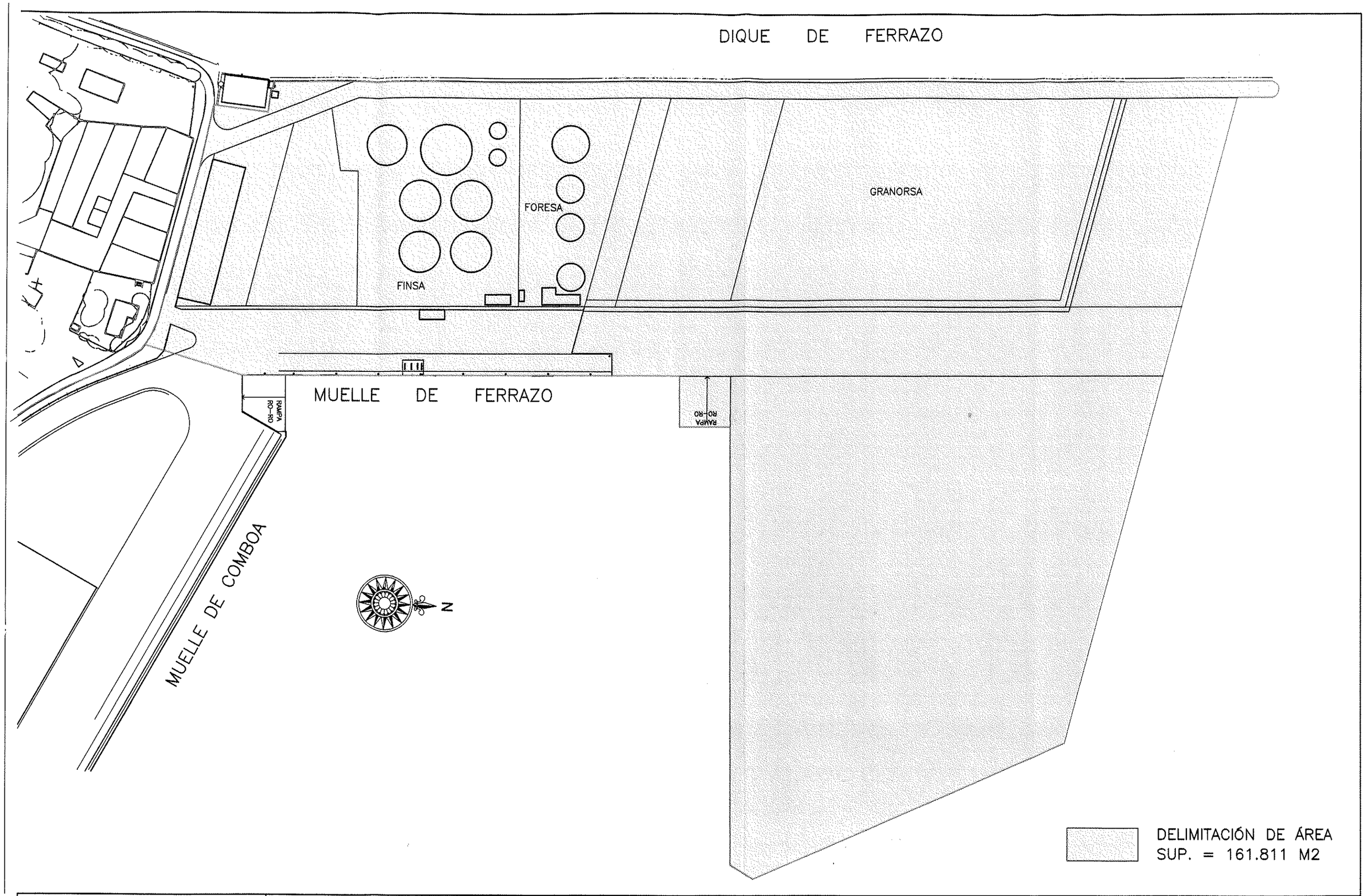
EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS

JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE

ESCALA
1:2.000

PLANO DE MUELLE DE COMBOA
DELIMITACIÓN DE ÁREA

PLANO Nº
1.5



MINISTERIO DE FOMENTO

Porto de Vilagarcía
Autoridade Portuaria de Vilagarcía

PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS

EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS

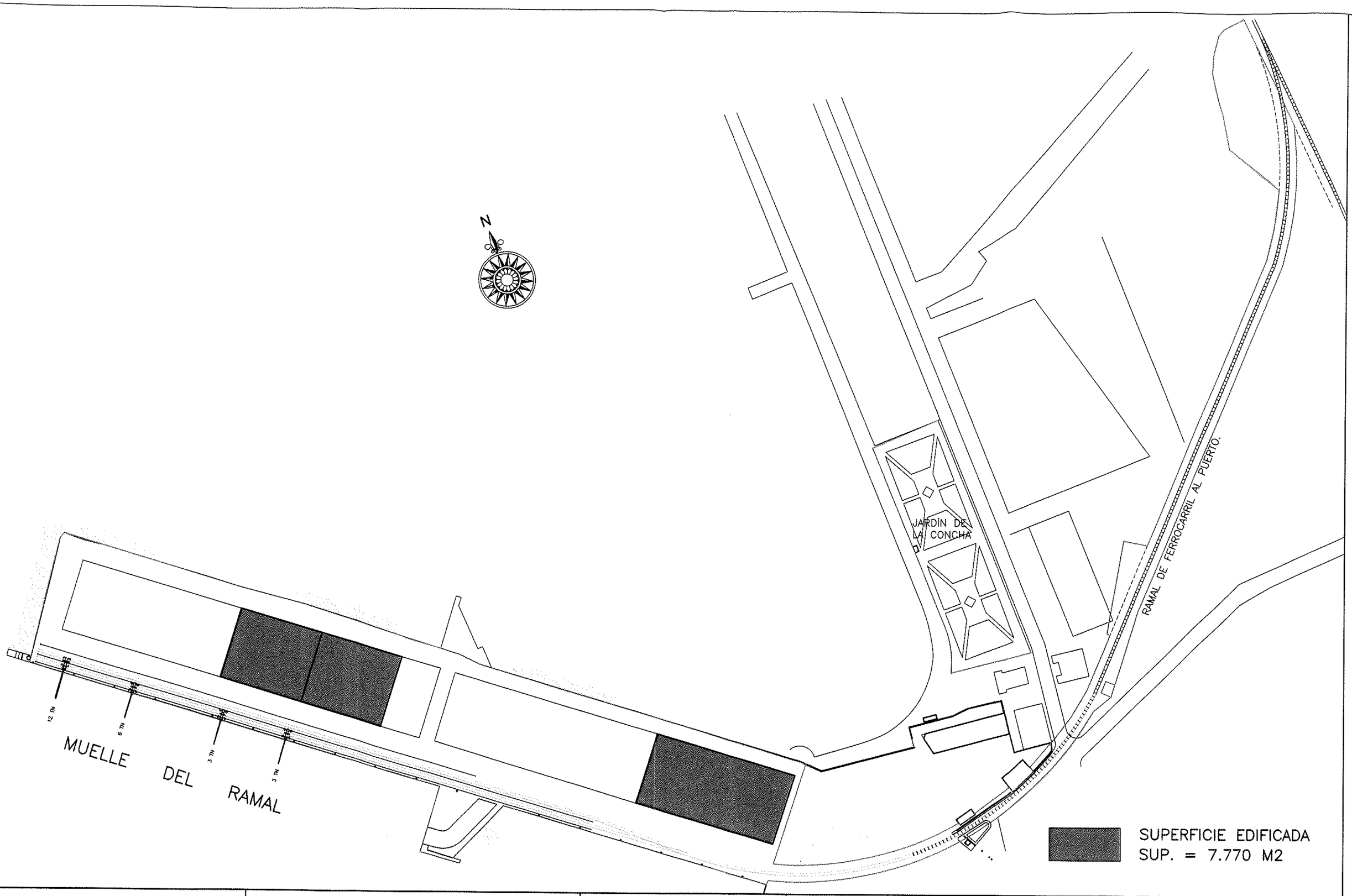
JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE

ESCALA 1:2.000

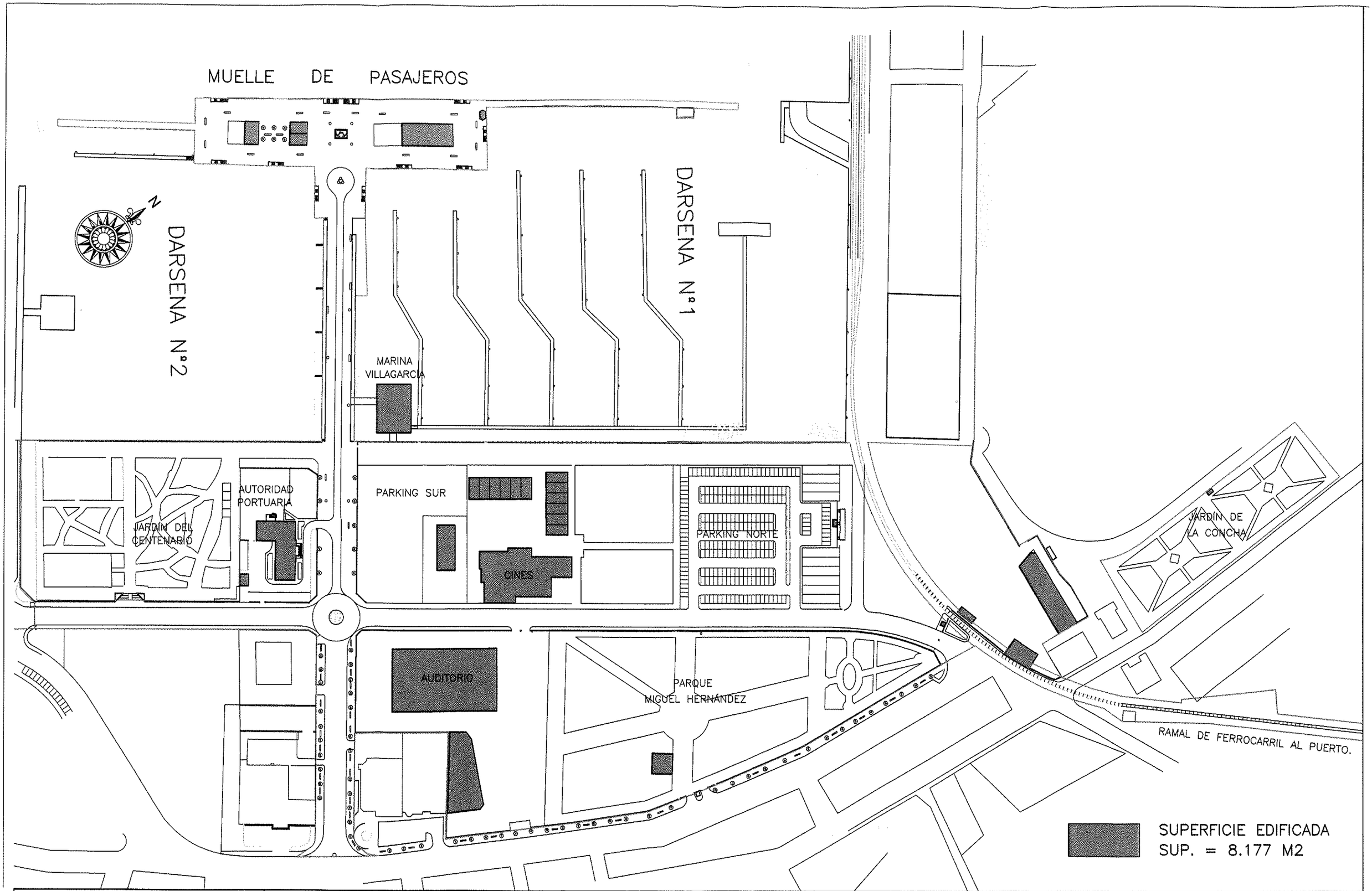
PLANO DE
MUELLE DE FERRAZO
DELIMITACIÓN DE ÁREA

PLANO Nº 1.6

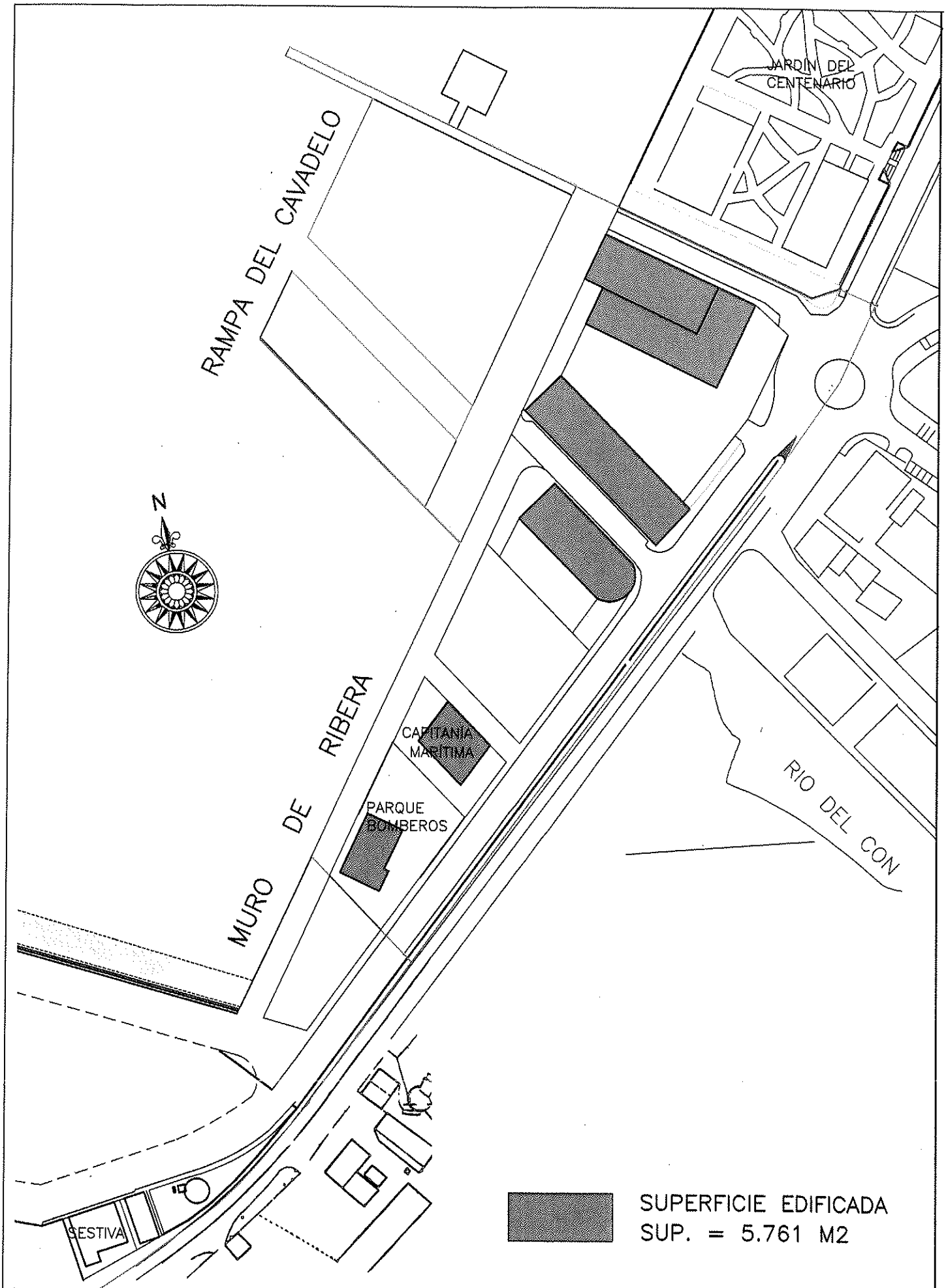
FECHA JUL 2004



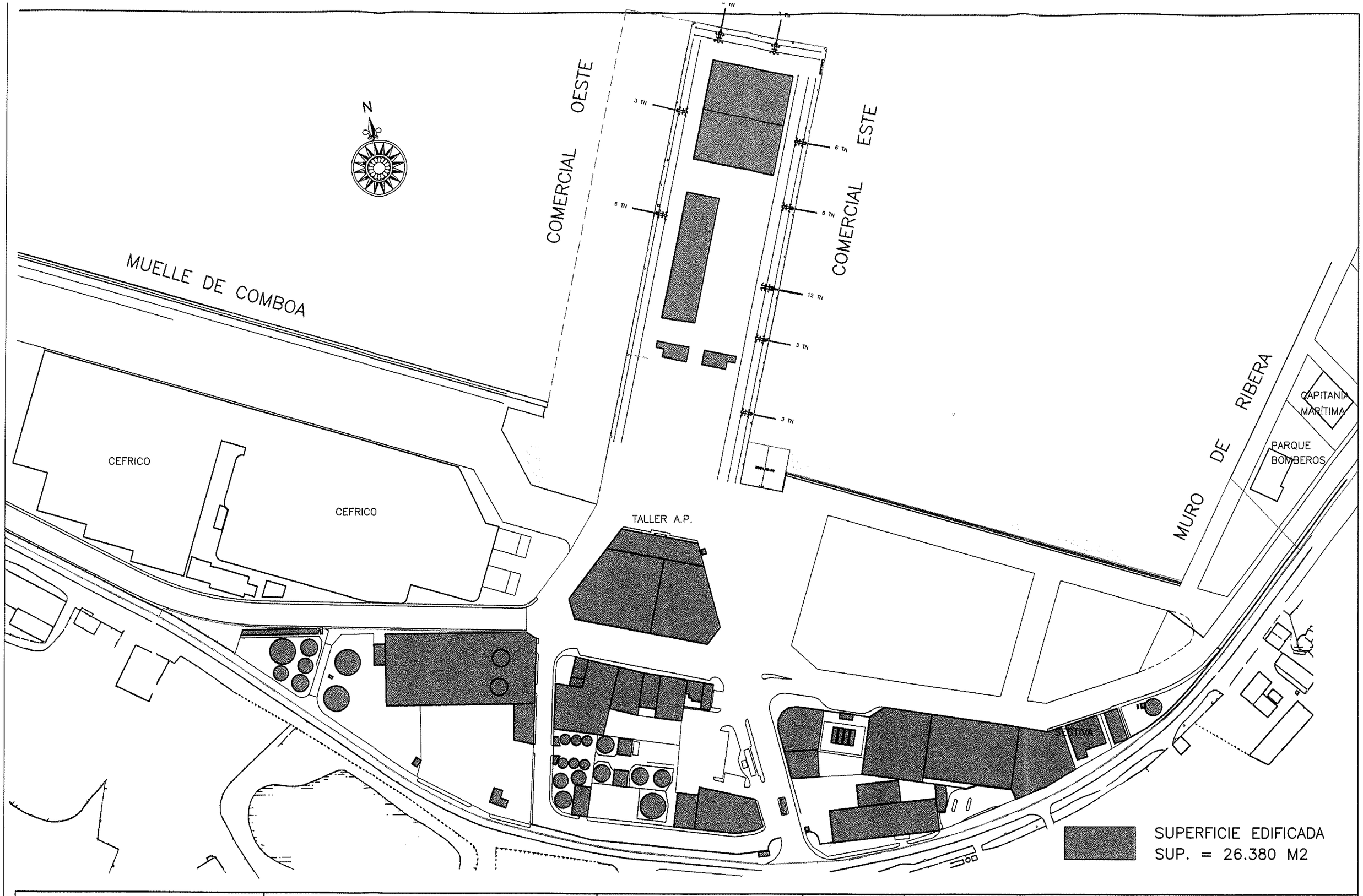
MINISTERIO DE FOMENTO Porto de Vilagarcía Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE MUELLE DEL RAMAL SUPERFICIE EDIFICADA	PLANO Nº 2.1 FECHA JUL 2004



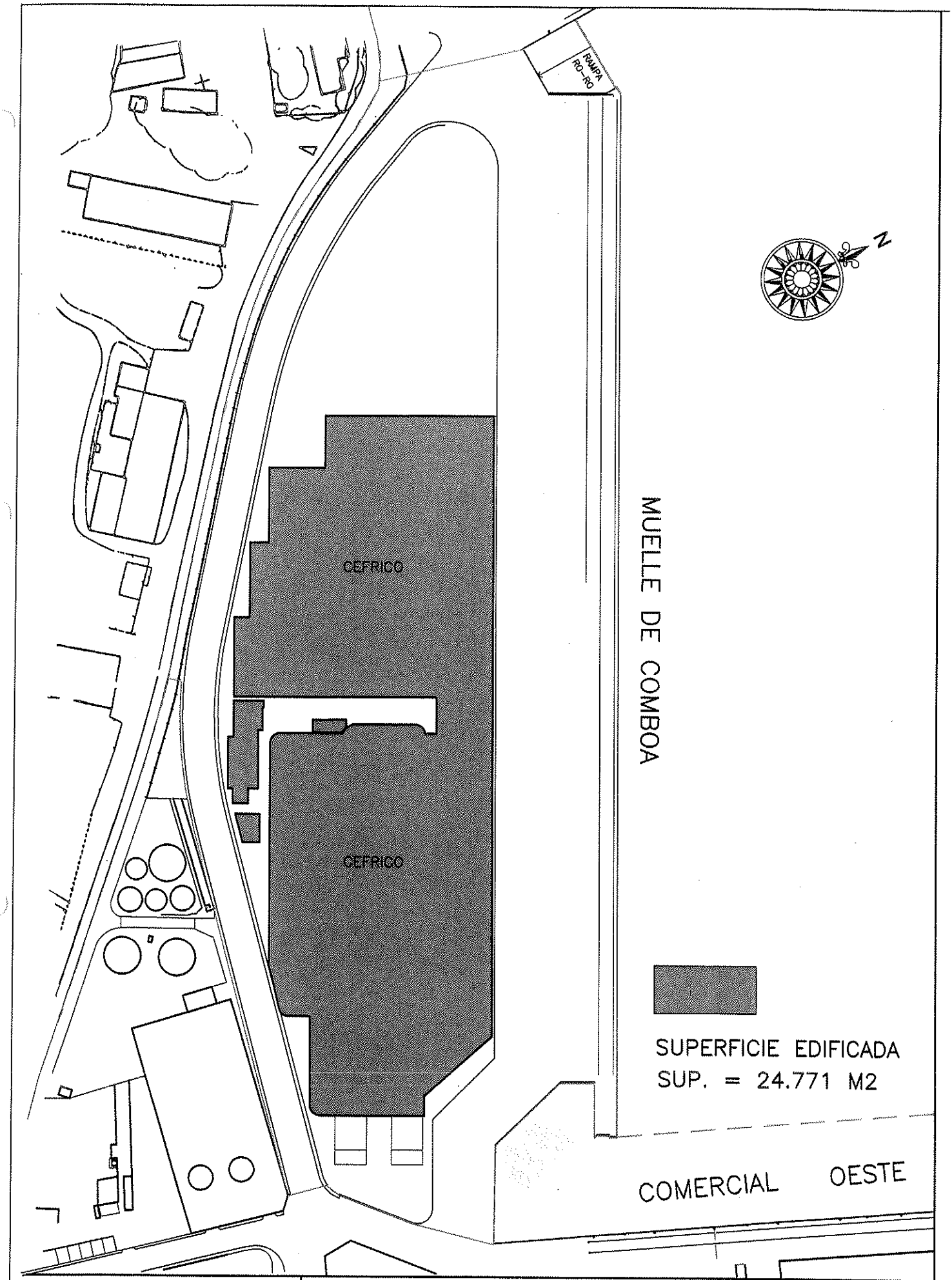
MINISTERIO DE FOMENTO Porto de Vilagarcía Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE M. PASAJEROS Y PTO. DEPORTIVO SUPERFICIE EDIFICADA	PLANO Nº 2.2 FECHA JUL 2004



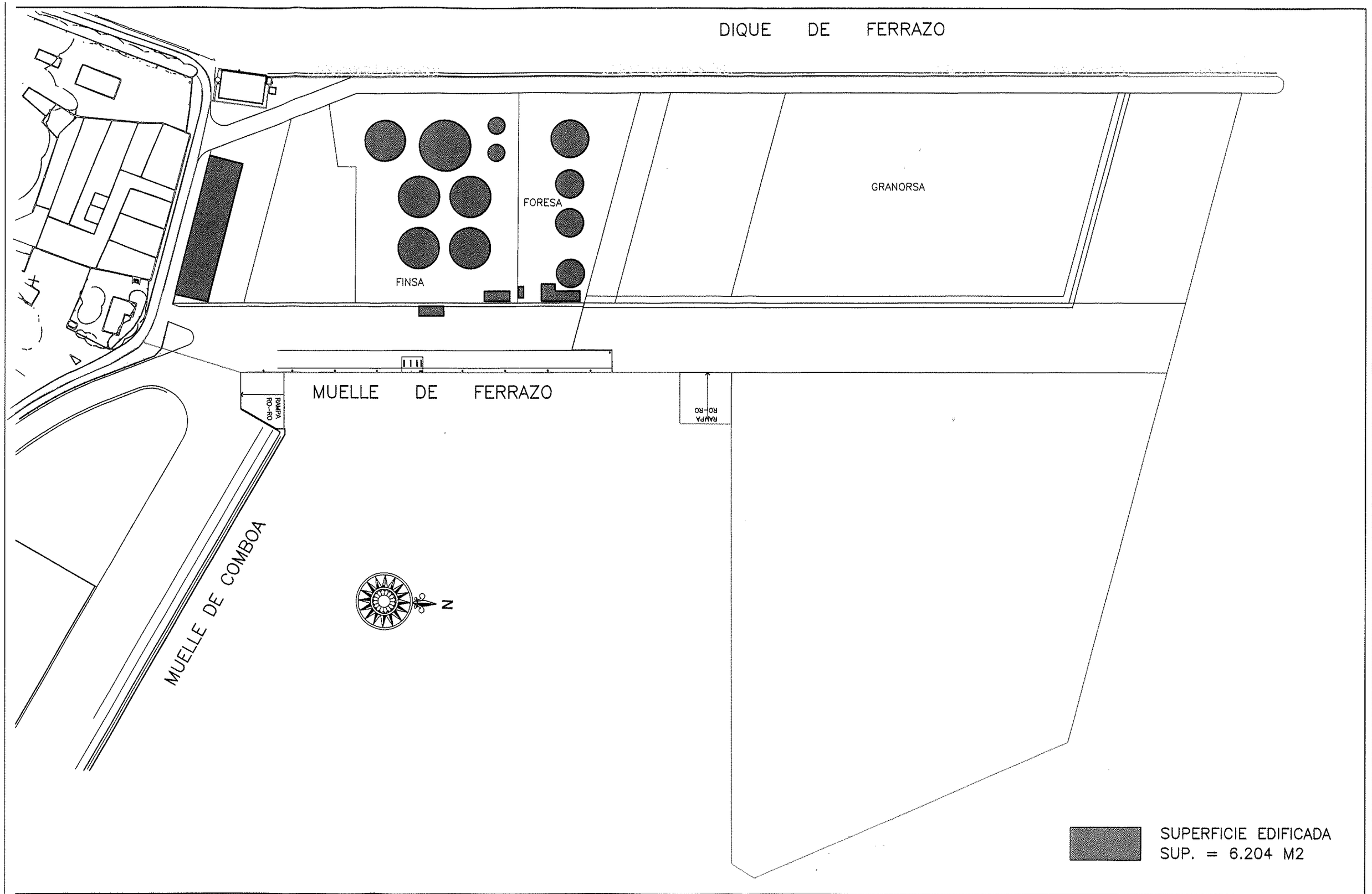
MINISTERIO DE FOMENTO — Porto de Vilagarcía — Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS		FECHA JUL 2004
EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE RAMPA DEL CAVADELO SUPERFICIE EDIFICADA	PLANO Nº 2.3



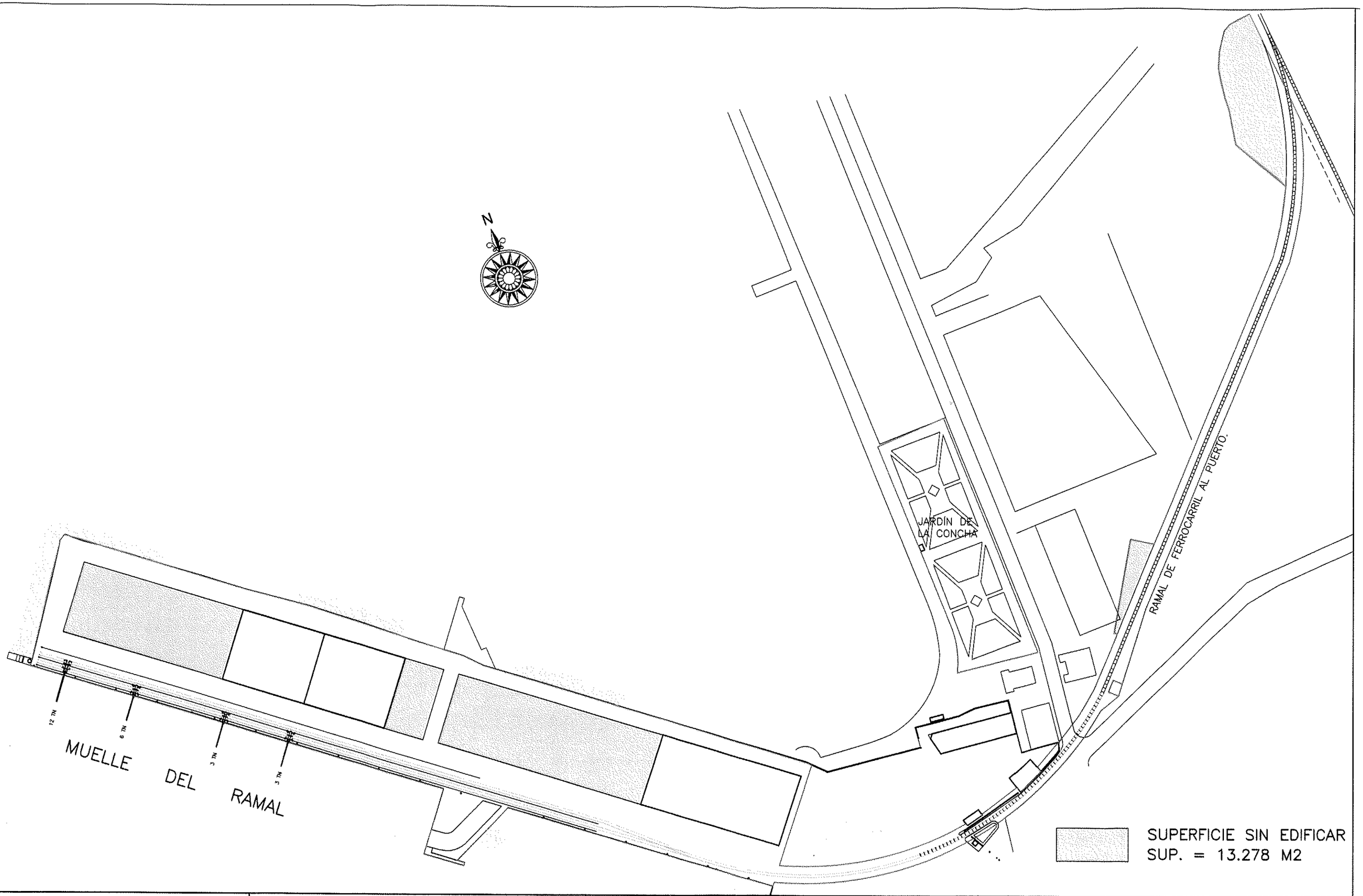
MINISTERIO DE FOMENTO Porto de Vilagarcía Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE MUELLE COMERCIAL SUPERFICIE EDIFICADA	PLANO Nº 2.4 FECHA JUL 2004



MINISTERIO DE FOMENTO — Porto de Vilagarcía, Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS		FECHA JUL 2004
EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE MUELLE DE COMBOA SUPERFICIE EDIFICADA	PLANO Nº 2.5



MINISTERIO DE FOMENTO Porto de Vilagarcía Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE MUELLE DE FERRAZO SUPERFICIE EDIFICADA	PLANO Nº 2.6 FECHA JUL 2004



MINISTERIO DE FOMENTO

Porto de Vilagarcía
Autoridade Portuaria de Vilagarcía

PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS

EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS

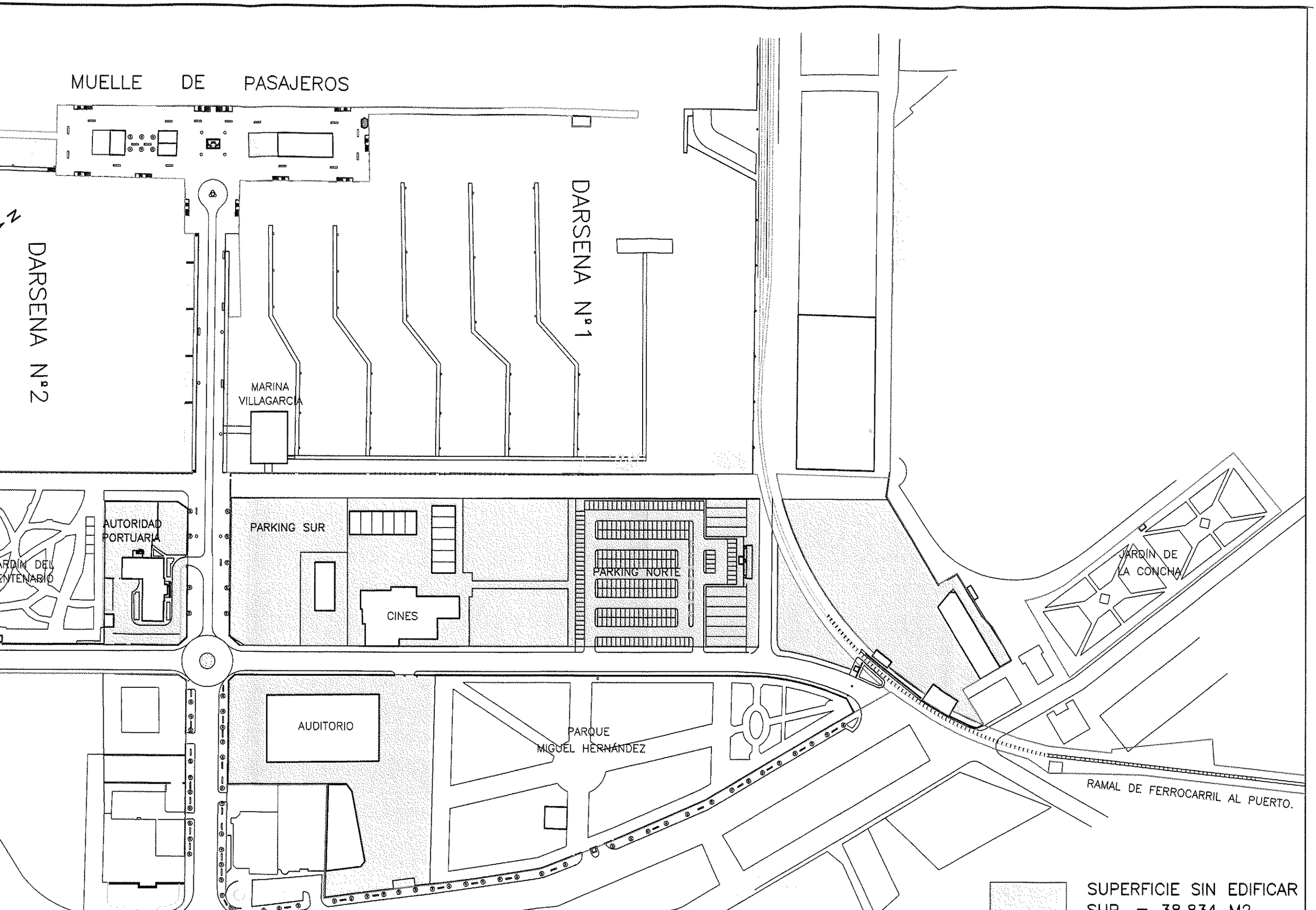
JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE

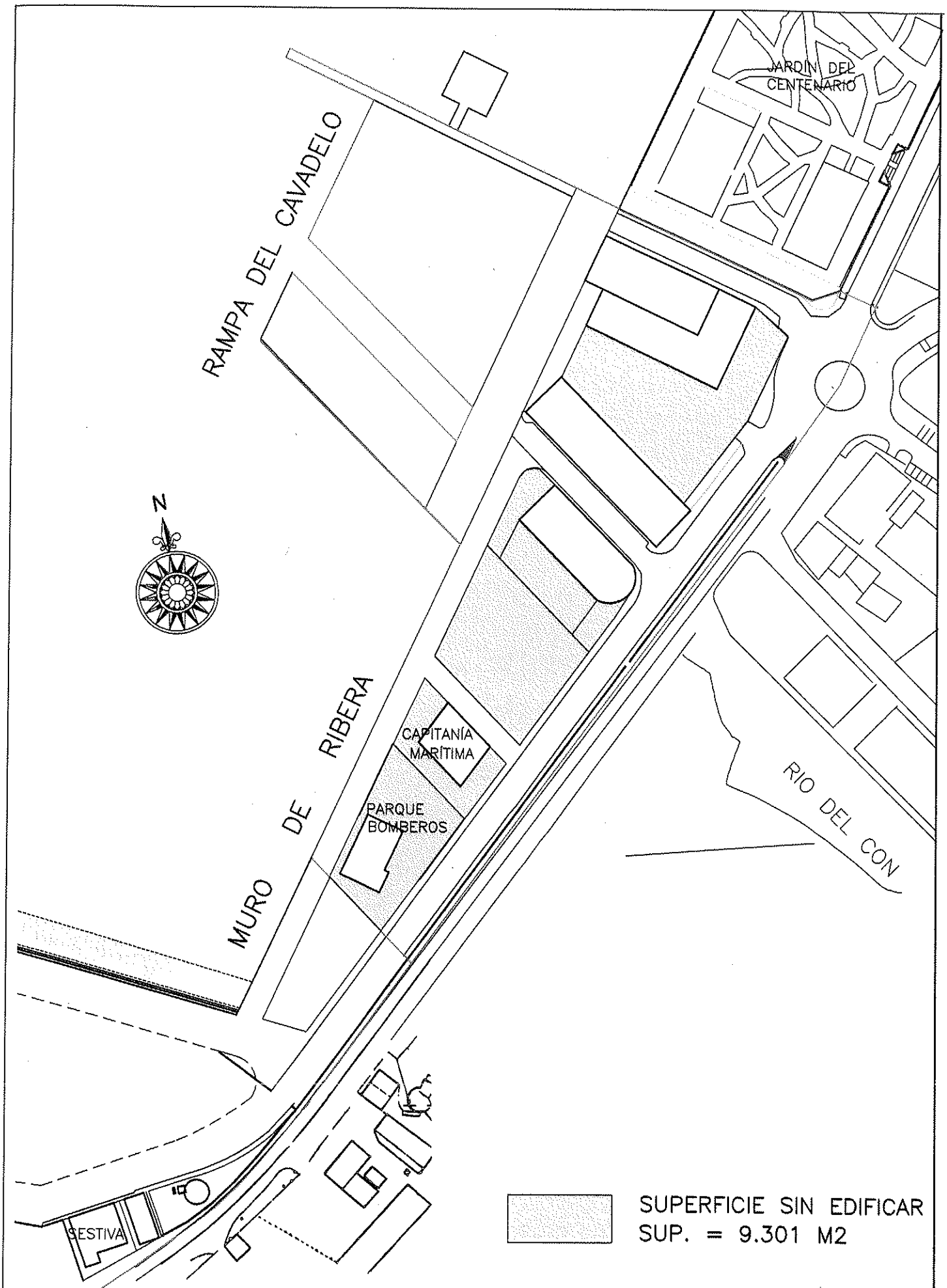
ESCALA 1:2.000

PLANO DE
MUELLE DEL RAMAL
SUPERFICIE SIN EDIFICAR

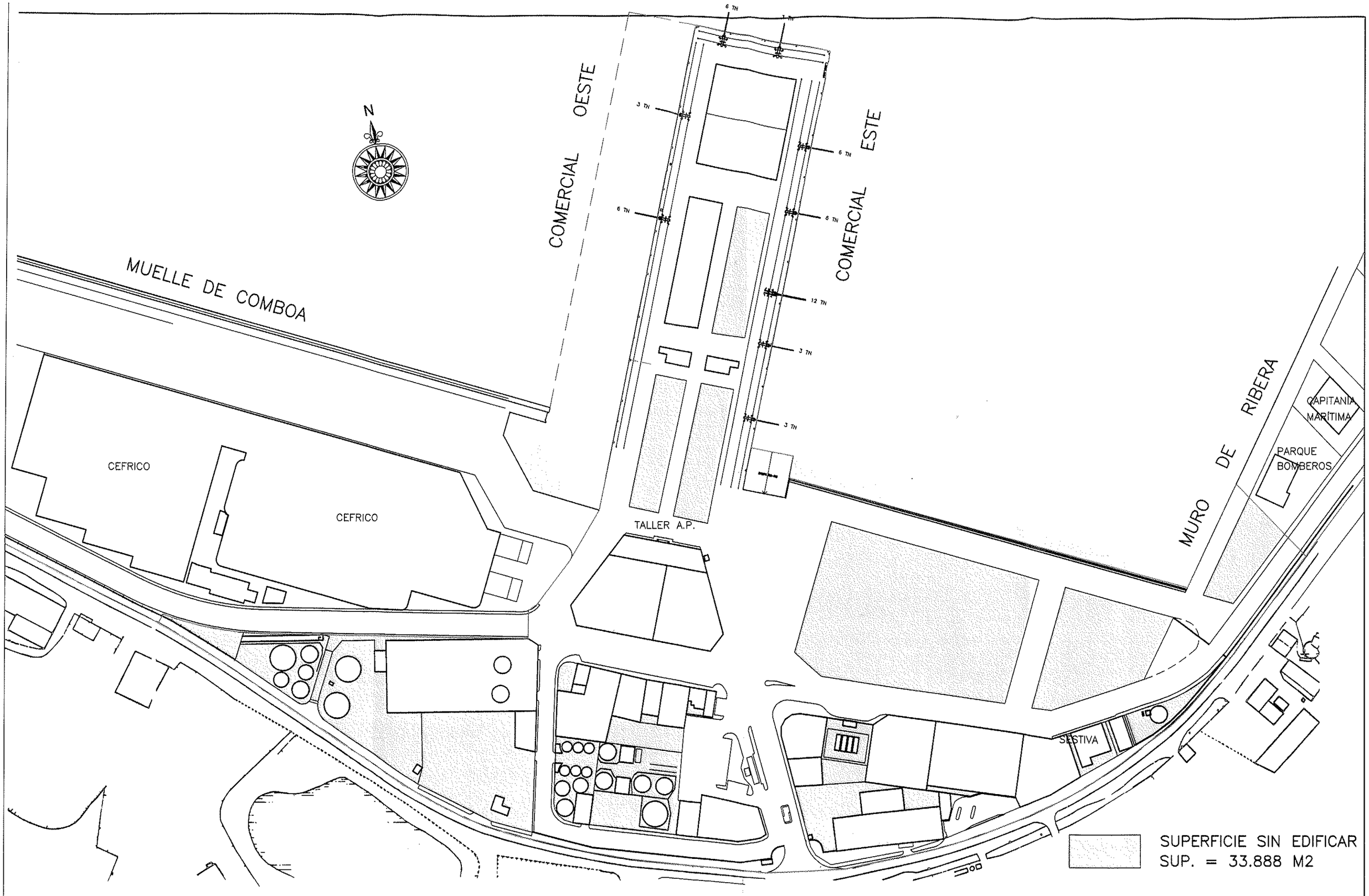
PLANO Nº 3.1

FECHA JUL 2004

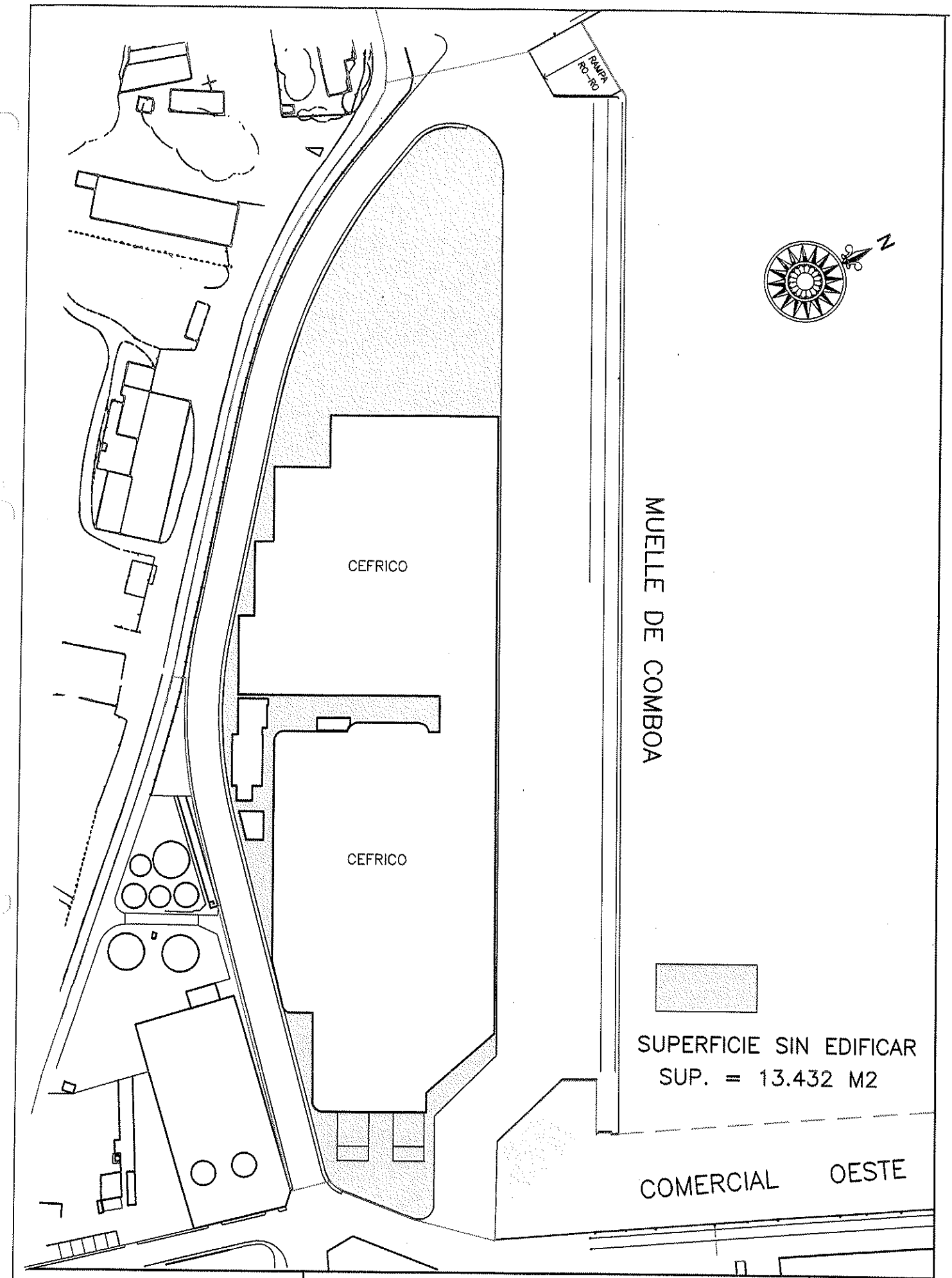

MUELLE DE PASAJEROS
DARSENA Nº2
DARSENA Nº1
MARINA VILLAGARCIA
AUTORIDAD PORTUARIA
JARDÍN DEL CENTENARIO
PARKING SUR
CINES
PARKING NORTE
JARDÍN DE LA CONCHA
AUDITORIO
PARQUE MIGUEL HERNÁNDEZ
RAMAL DE FERROCARRIL AL PUERTO.
SUPERFICIE SIN EDIFICAR
SUP. = 38.834 M2



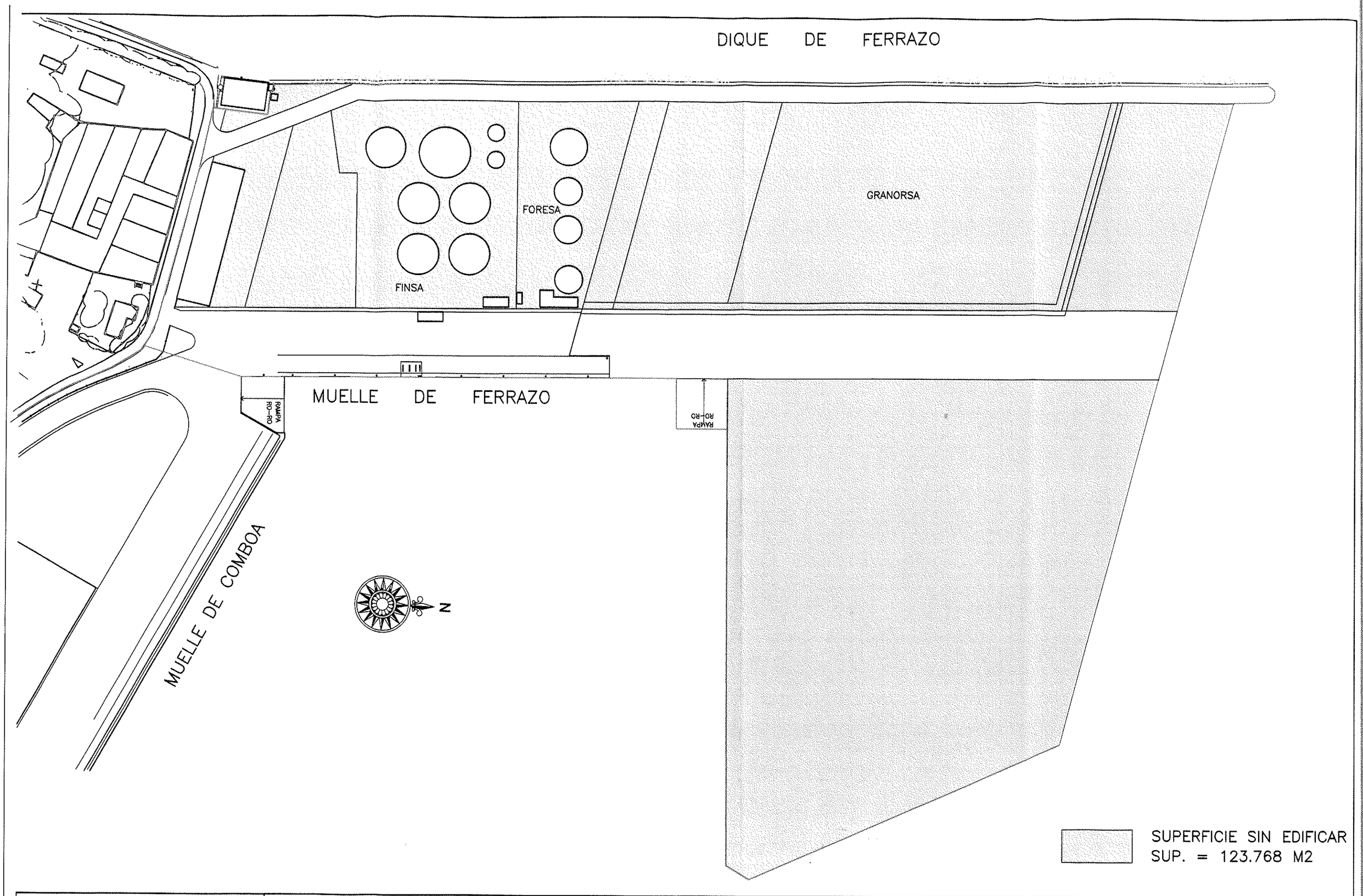
MINISTERIO DE FOMENTO — Porto de Vilagarcía — Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS		FECHA JUL 2004
EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE RAMPA DEL CAVADELO SUPERFICIE SIN EDIFICAR	PLANO Nº 3.3



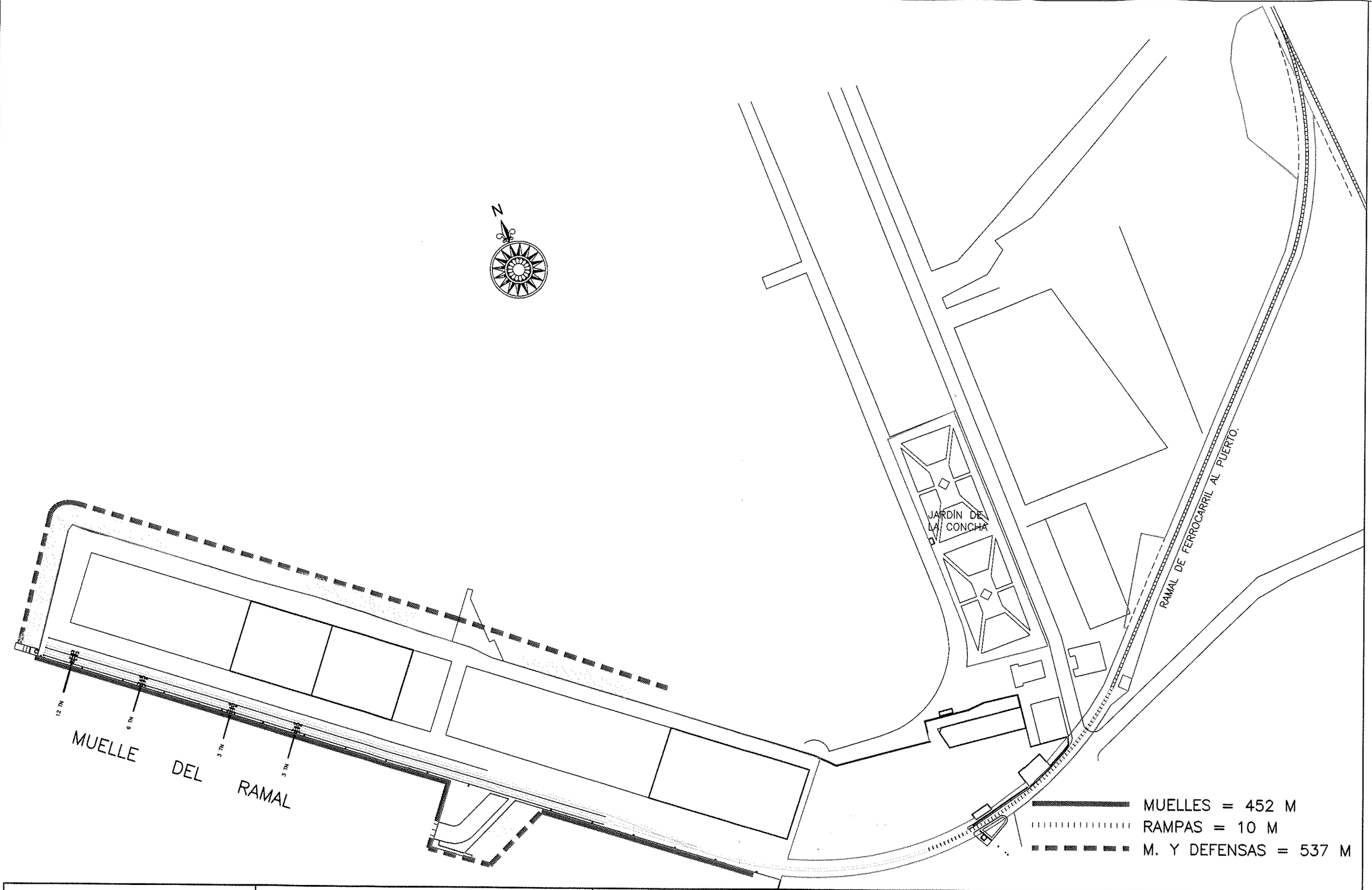
MINISTERIO DE FOMENTO Porto de Vilagarcía Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE MUELLE COMERCIAL SUPERFICIE SIN EDIFICAR	PLANO Nº 3.4 FECHA JUL 2004



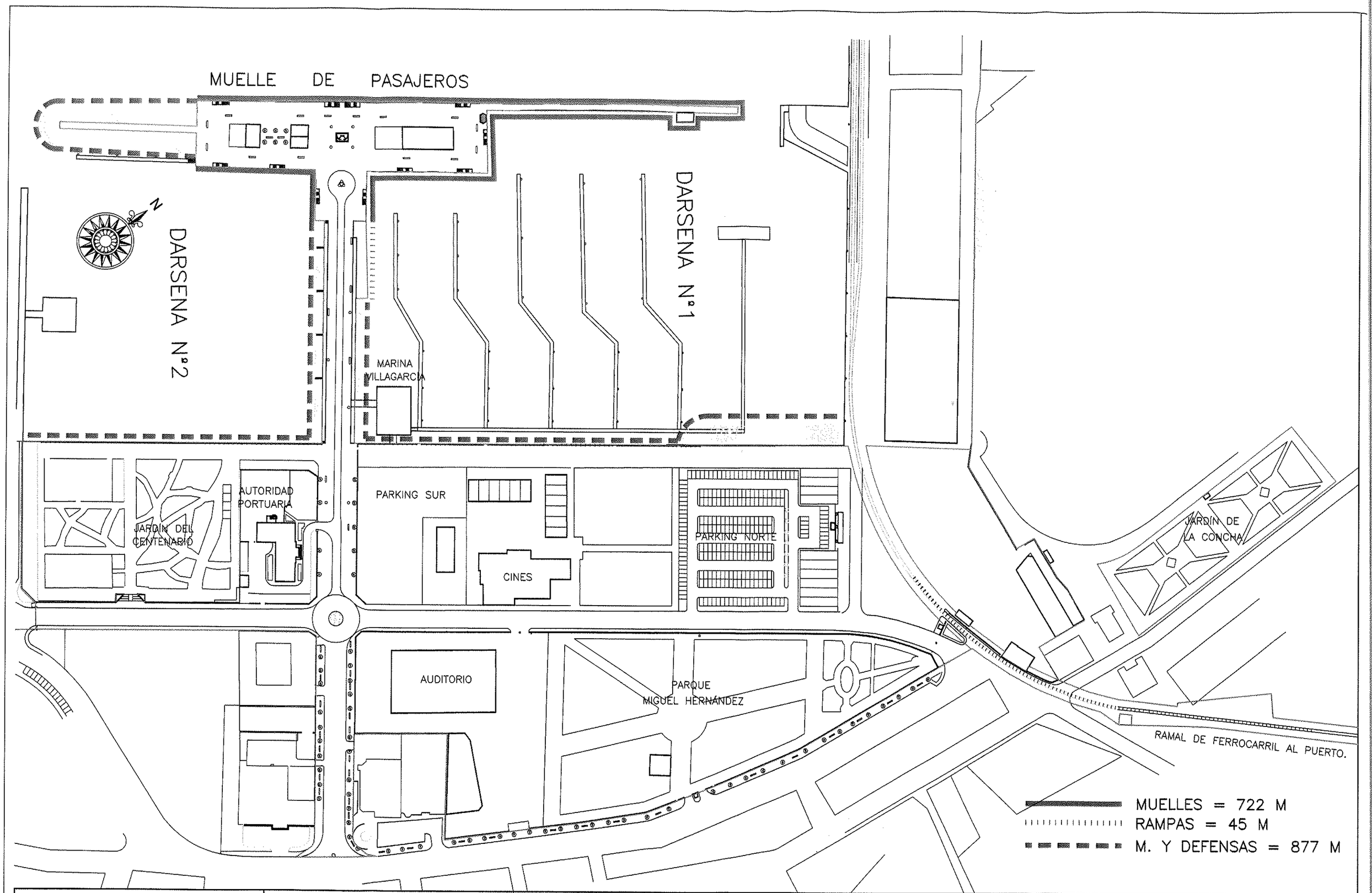
MINISTERIO DE FOMENTO — Porto de Vilagarcía, Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS		FECHA JUL 2004
EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE MUELLE DE COMBOA SUPERFICIE SIN EDIFICAR	PLANO Nº 3.5



MINISTERIO DE FOMENTO Porto de Vilagarcía Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE MUELLE DE FERRAZO SUPERFICIE SIN EDIFICAR	PLANO Nº 3.6 FECHA JUL 2004



MINISTERIO DE FOMENTO Porto de Vilagarcía Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE MUELLE DEL RAMAL TIPOLOGÍA DE COSTA	PLANO Nº 4.1 FECHA JUL 2004



MINISTERIO DE FOMENTO

Porto de Vilagarcía
Autoridade Portuaria de Vilagarcía

PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS

EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS

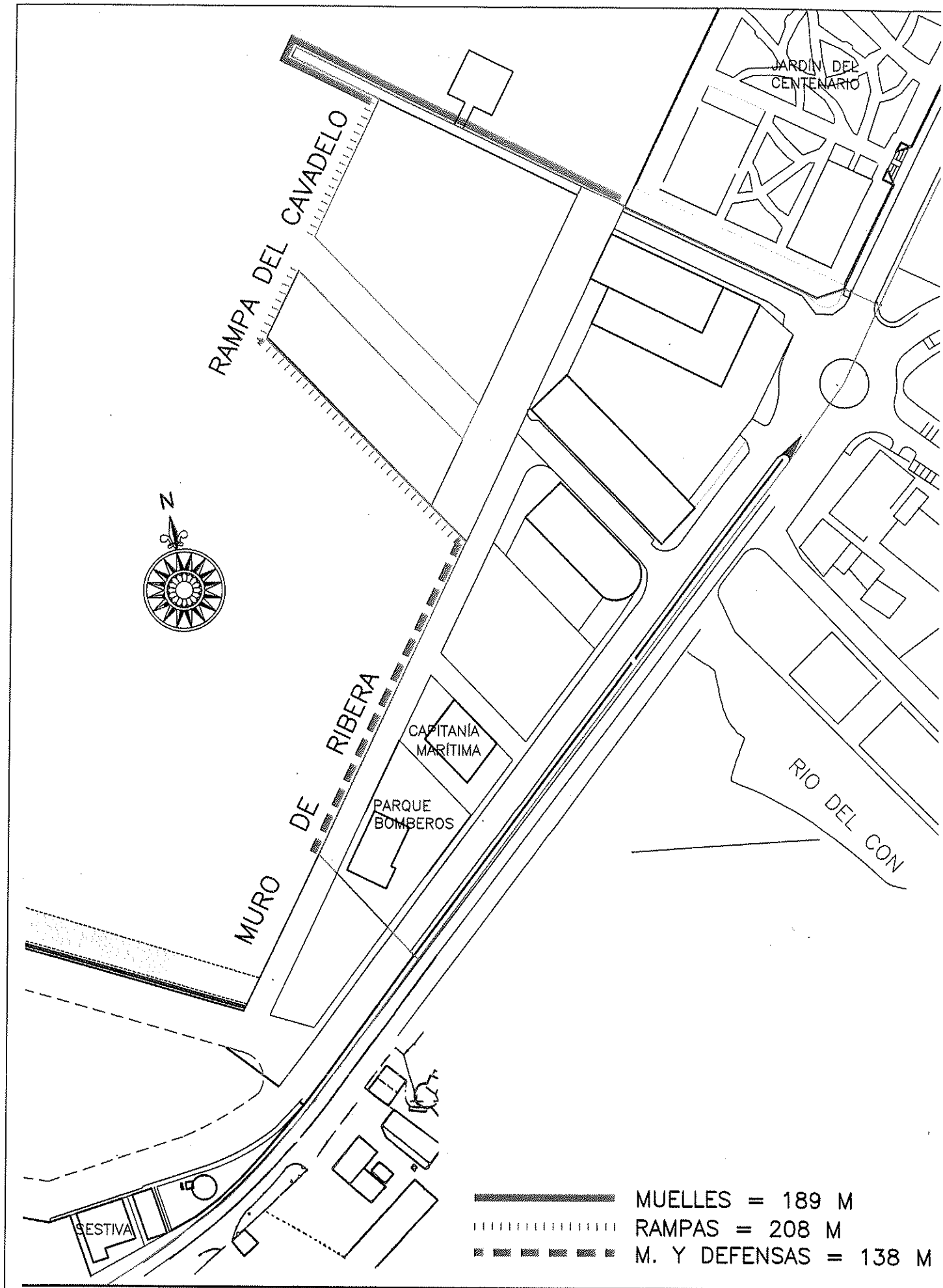
JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE

ESCALA 1:2.000

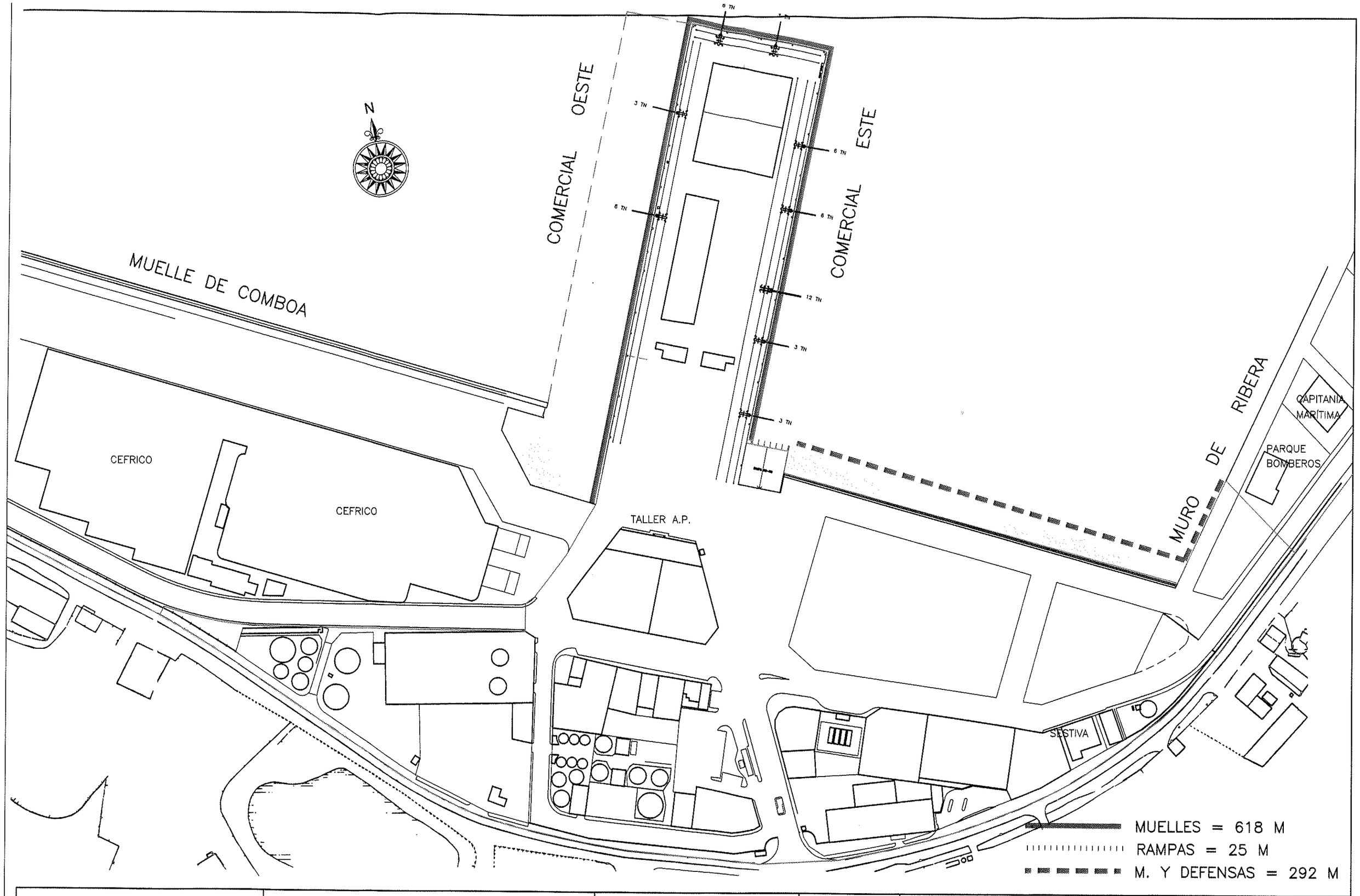
PLANO DE
M. PASAJEROS Y PTO. DEPORTIVO
TIPOLOGÍA DE COSTA

PLANO Nº 4.2

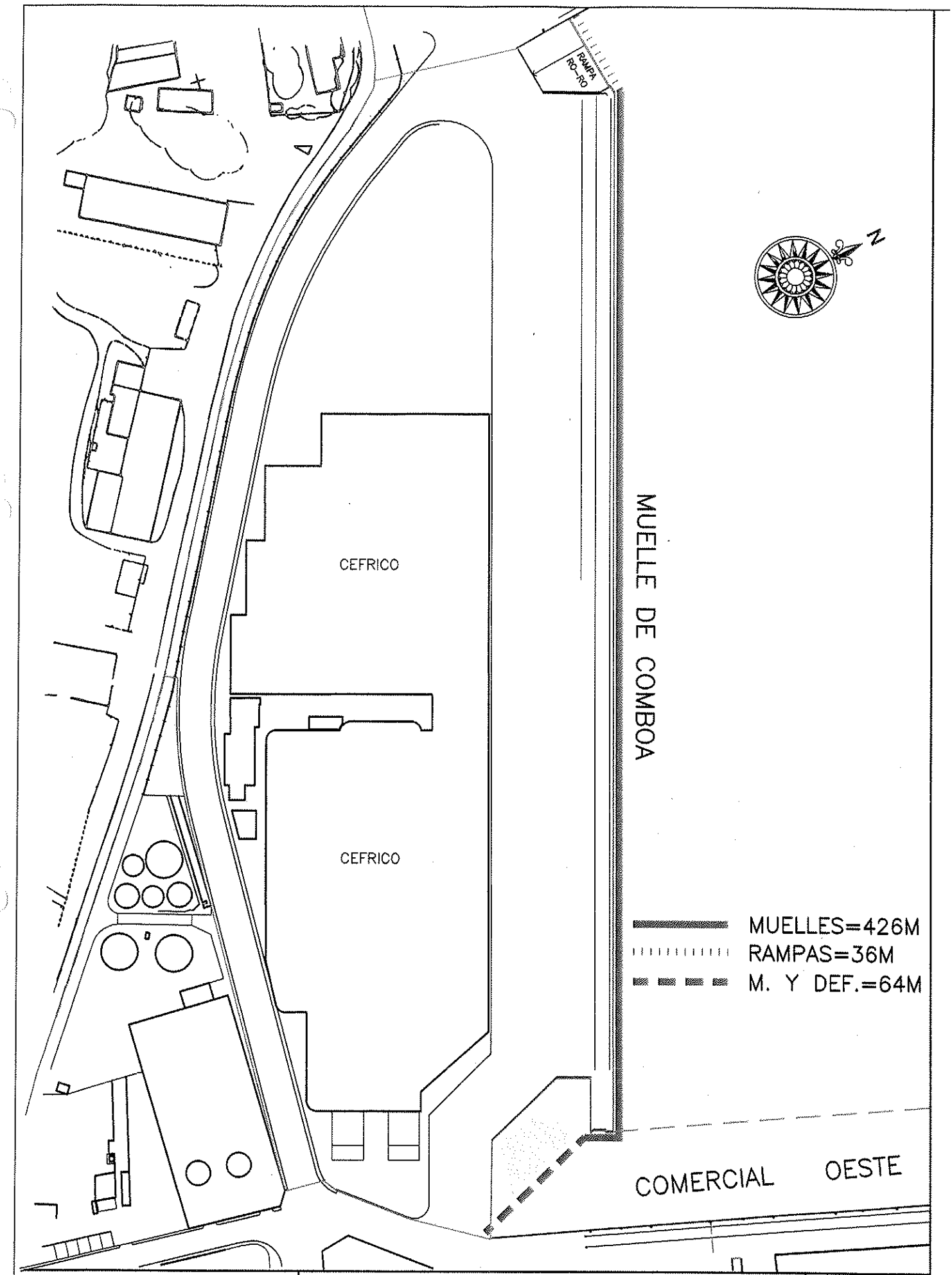
FECHA JUL 2004



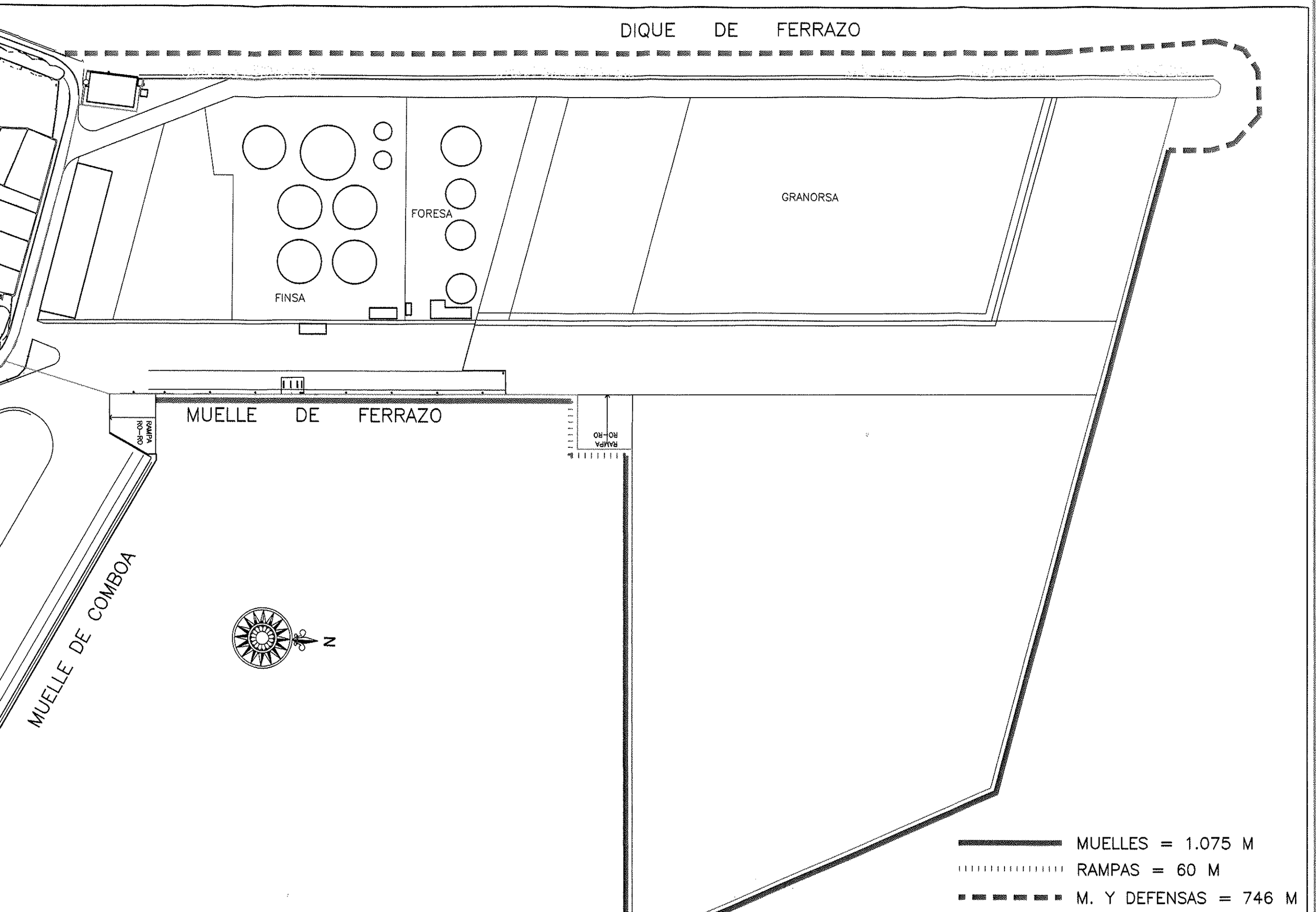
Porto de Vilagarcía Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS		FECHA JUL 2004
EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE RAMPA DEL CAVADELO TIPOLOGÍA DE COSTA	PLANO Nº 4.3

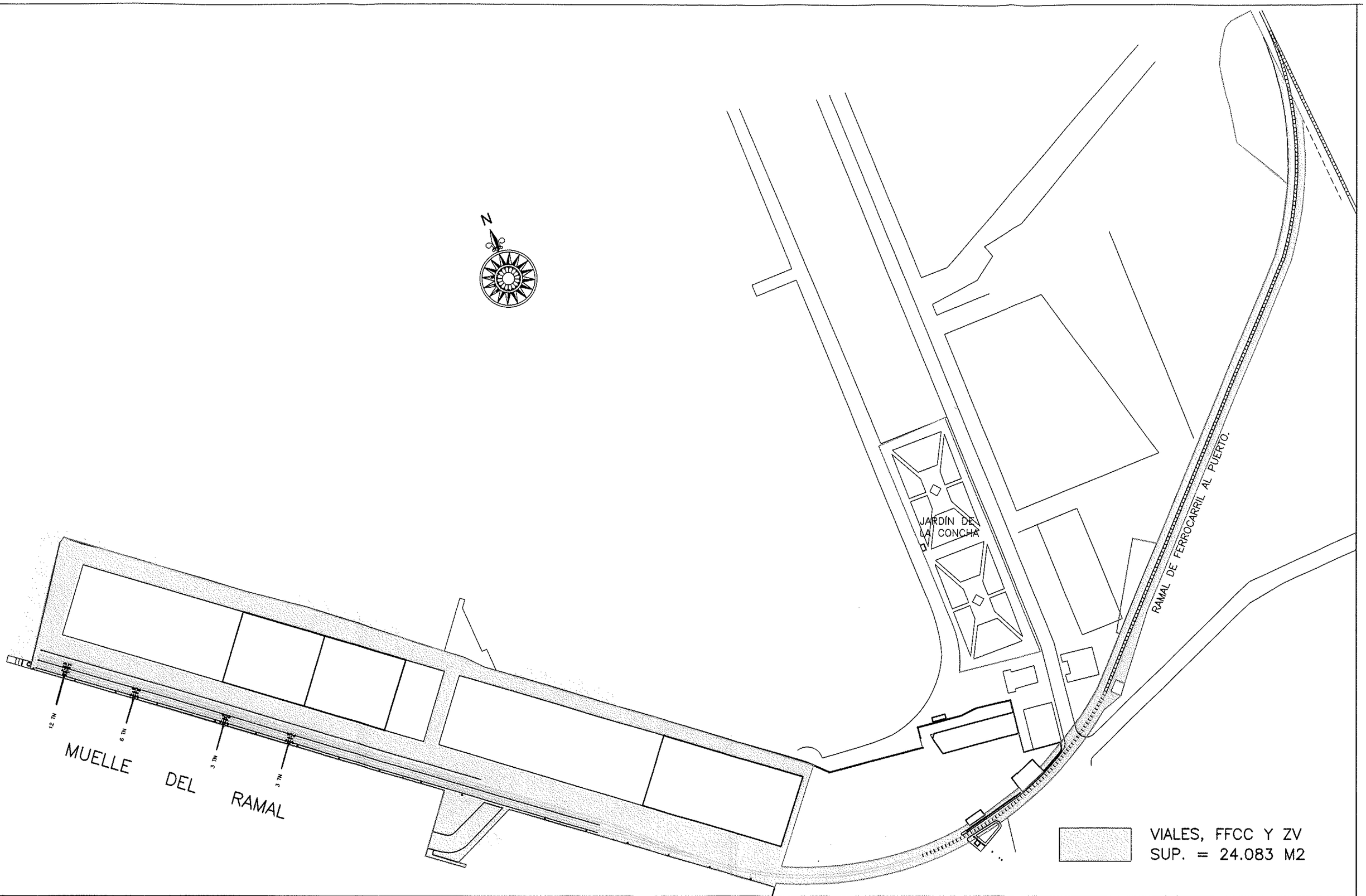


MINISTERIO DE FOMENTO Porto de Vilagarcía Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE MUELLE COMERCIAL TIPOLOGÍA DE COSTA	PLANO Nº 4.4 FECHA JUL 2004

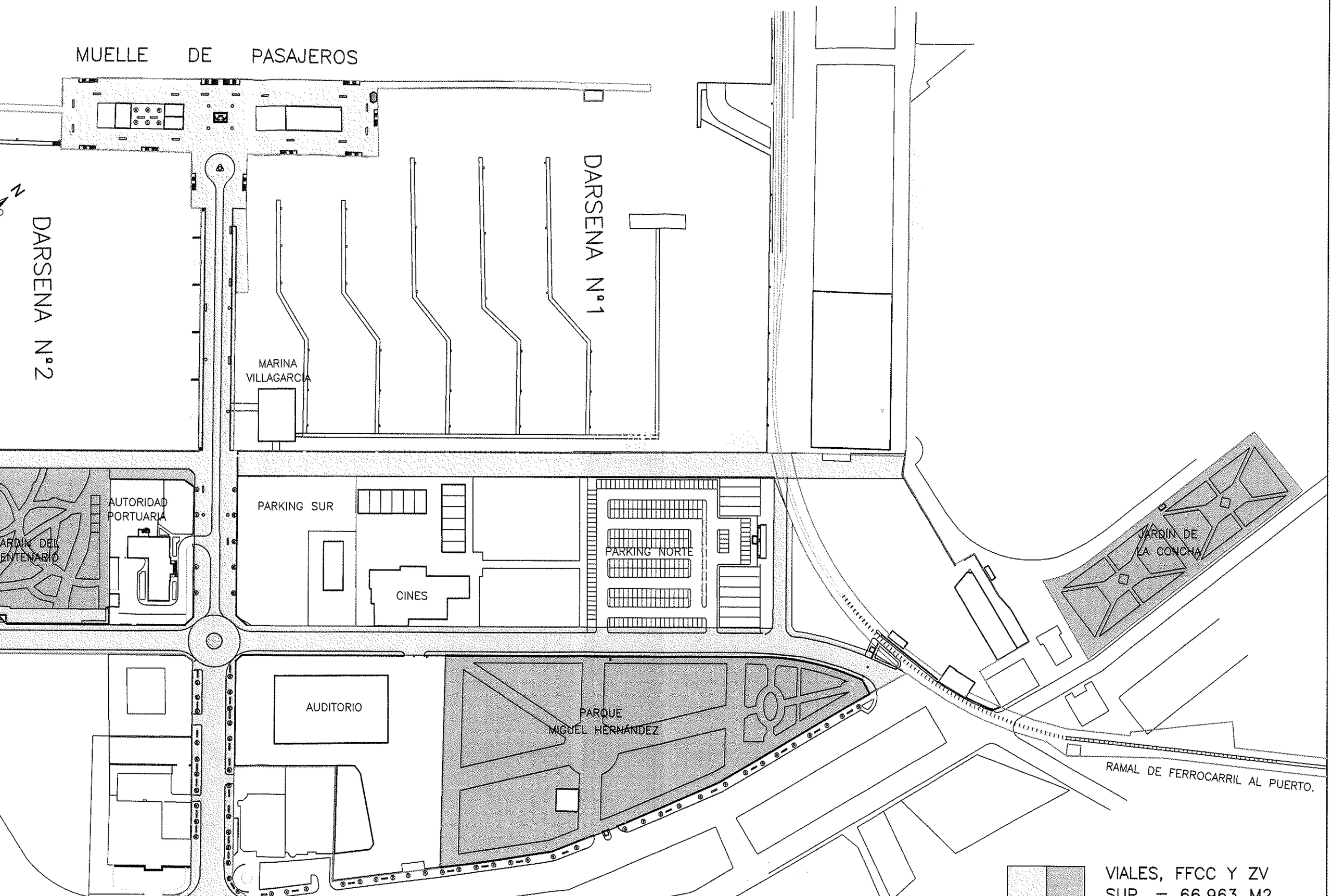


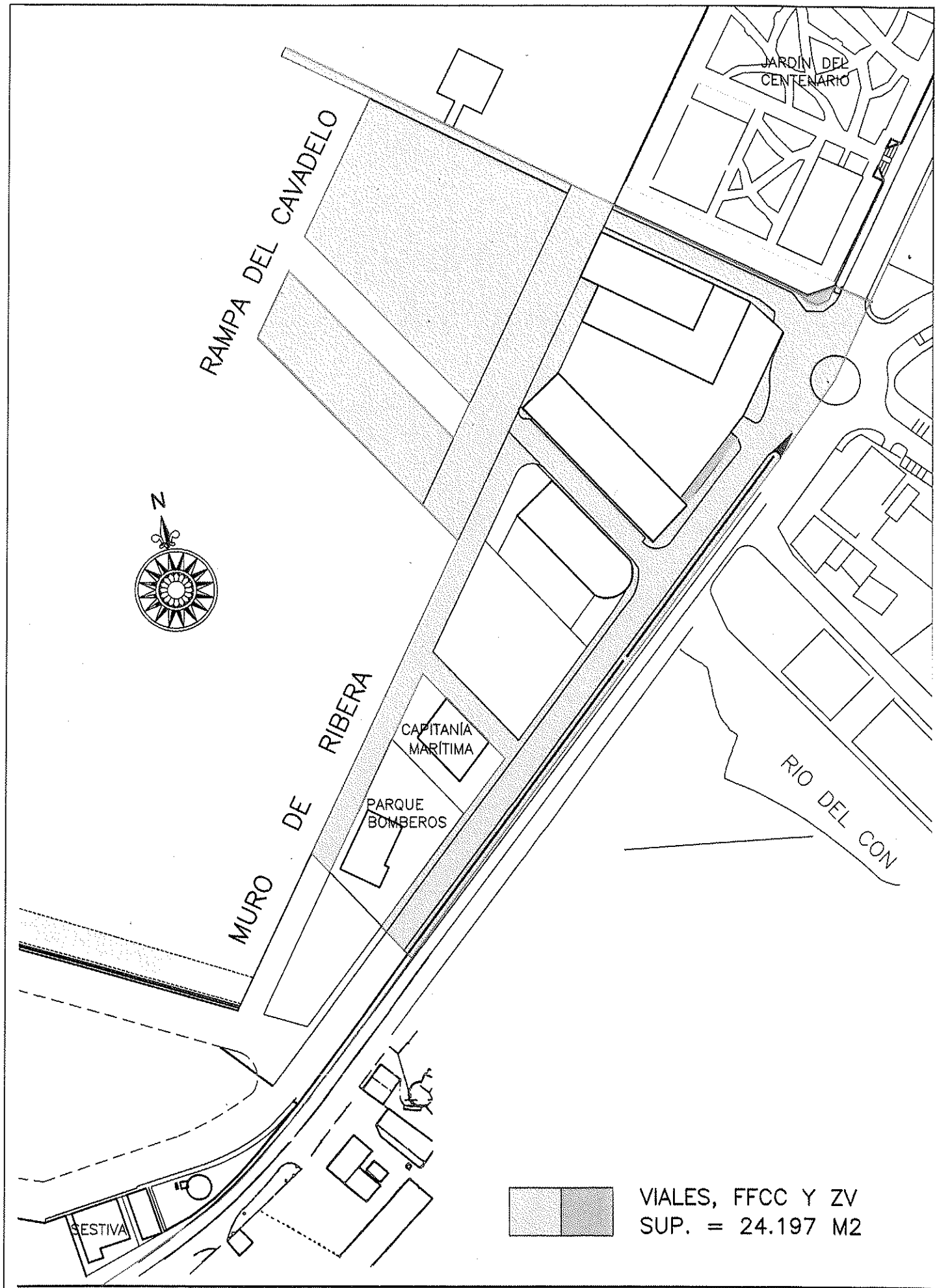
MINISTERIO DE FOMENTO — Porto de Vilagarcía, Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS		FECHA JUL 2004
EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE MUELLE DE COMBOA TIPOLOGÍA DE COSTA	PLANO Nº 4.5


DIQUE DE FERRAZO
FINSA
FORESA
GRANORSA
MUELLE DE FERRAZO
RAMPA RO-RO
RAMPA RO-RO
MUELLE DE COMBOA
N
MUELLES = 1.075 M
RAMPAS = 60 M
M. Y DEFENSAS = 746 M

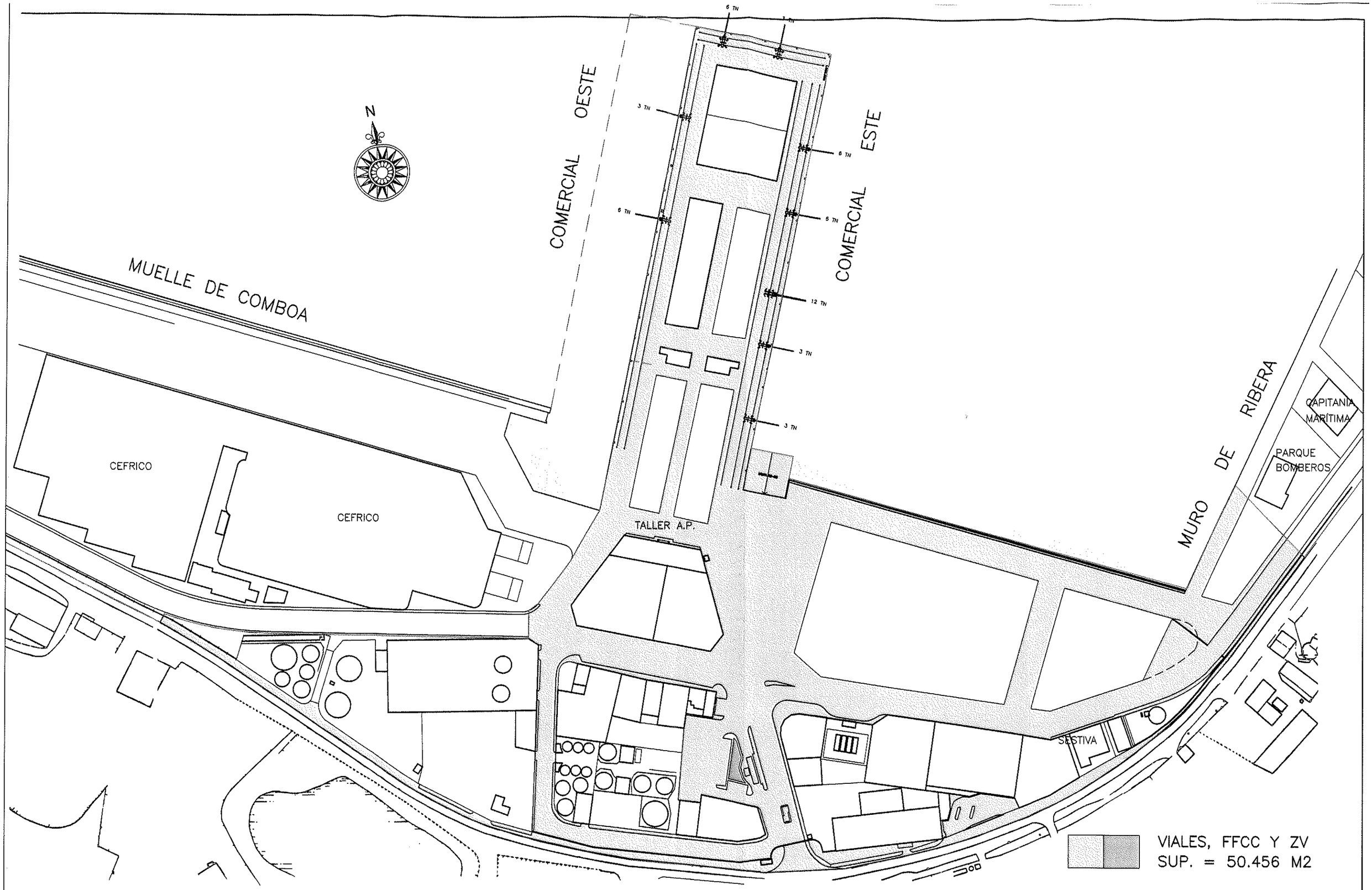


MINISTERIO DE FOMENTO Porto de Vilagarcía Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE MUELLE DEL RAMAL VIALES, F.F.C.C. Y Z. VERDES	PLANO Nº 5.1 FECHA JUL 2004

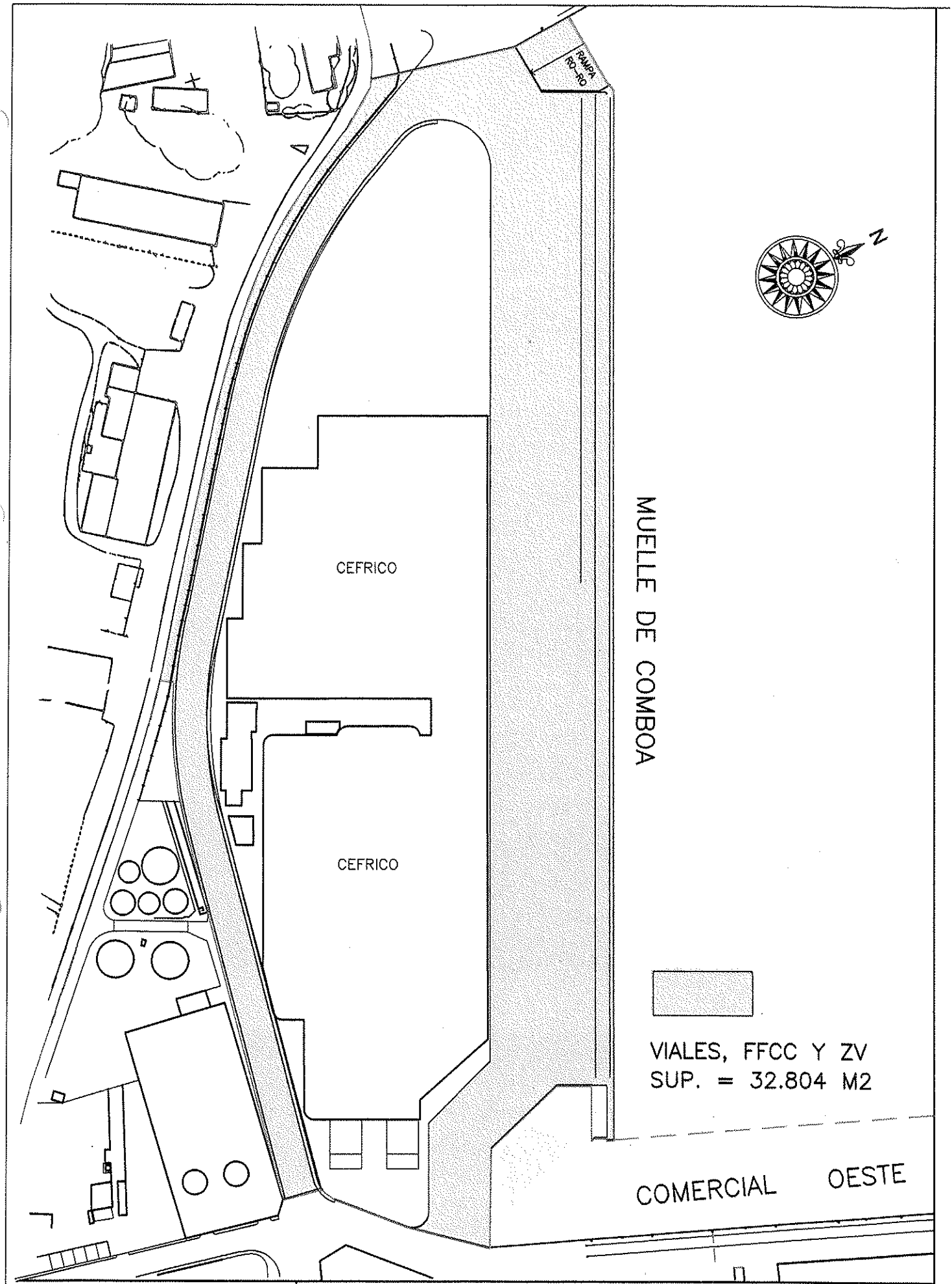

MUELLE DE PASAJEROS
DARSENA Nº2
DARSENA Nº1
MARINA VILLAGARCIA
AUTORIDAD PORTUARIA
JARDIN DEL CENTENARIO
PARKING SUR
CINES
PARKING NORTE
JARDIN DE LA CONCHA
AUDITORIO
PARQUE MIGUEL HERNÁNDEZ
RAMAL DE FERROCARRIL AL PUERTO.
VIALES, FFCC Y ZV
SUP. = 66.963 M2



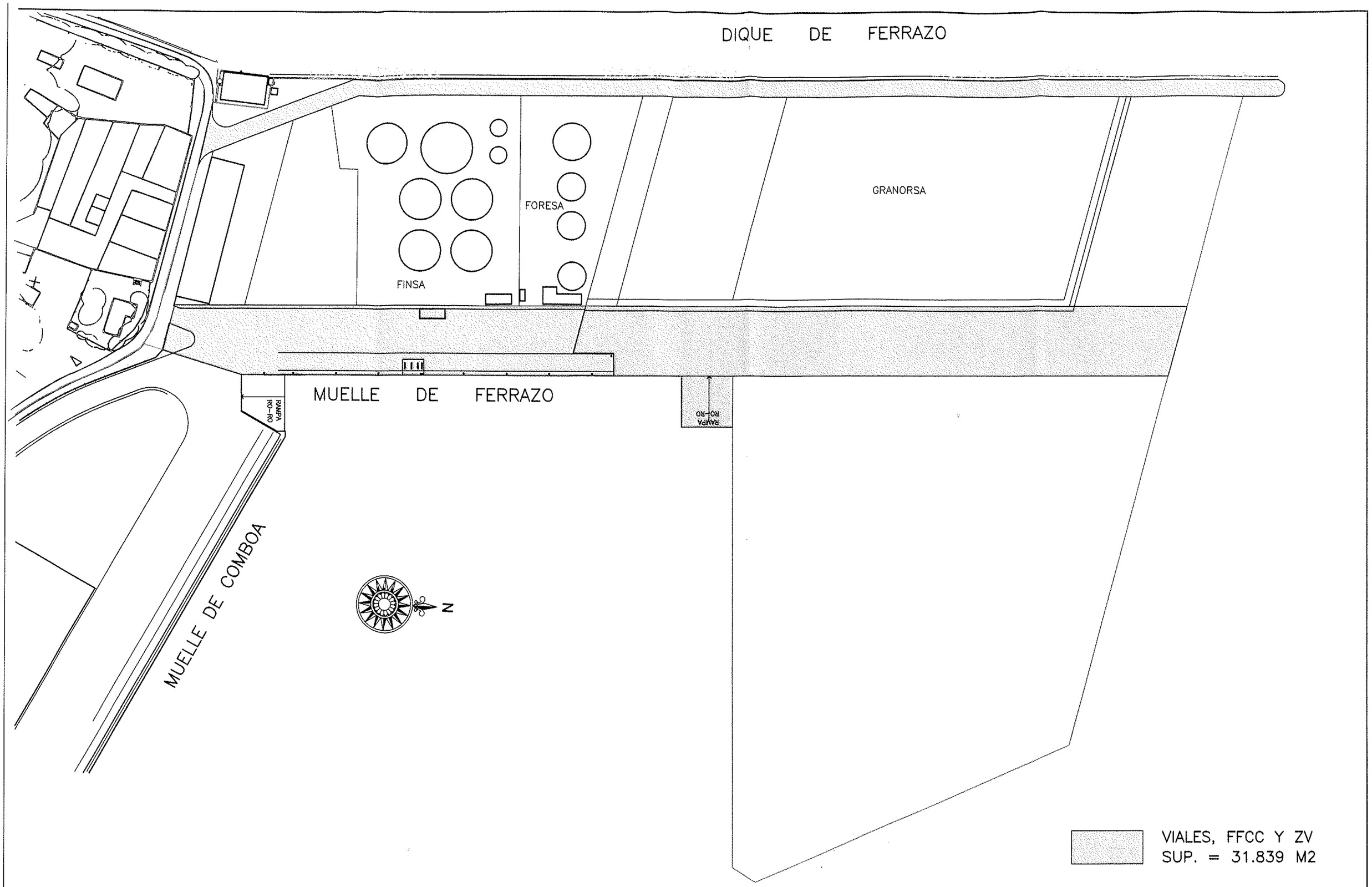
MINISTERIO DE FOMENTO — Porto de Vilagarcía, Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS		FECHA JUL 2004
EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE RAMPA DEL CAVADELO VIALES, F.F.C.C. Y Z.VERDES	PLANO Nº 5.3



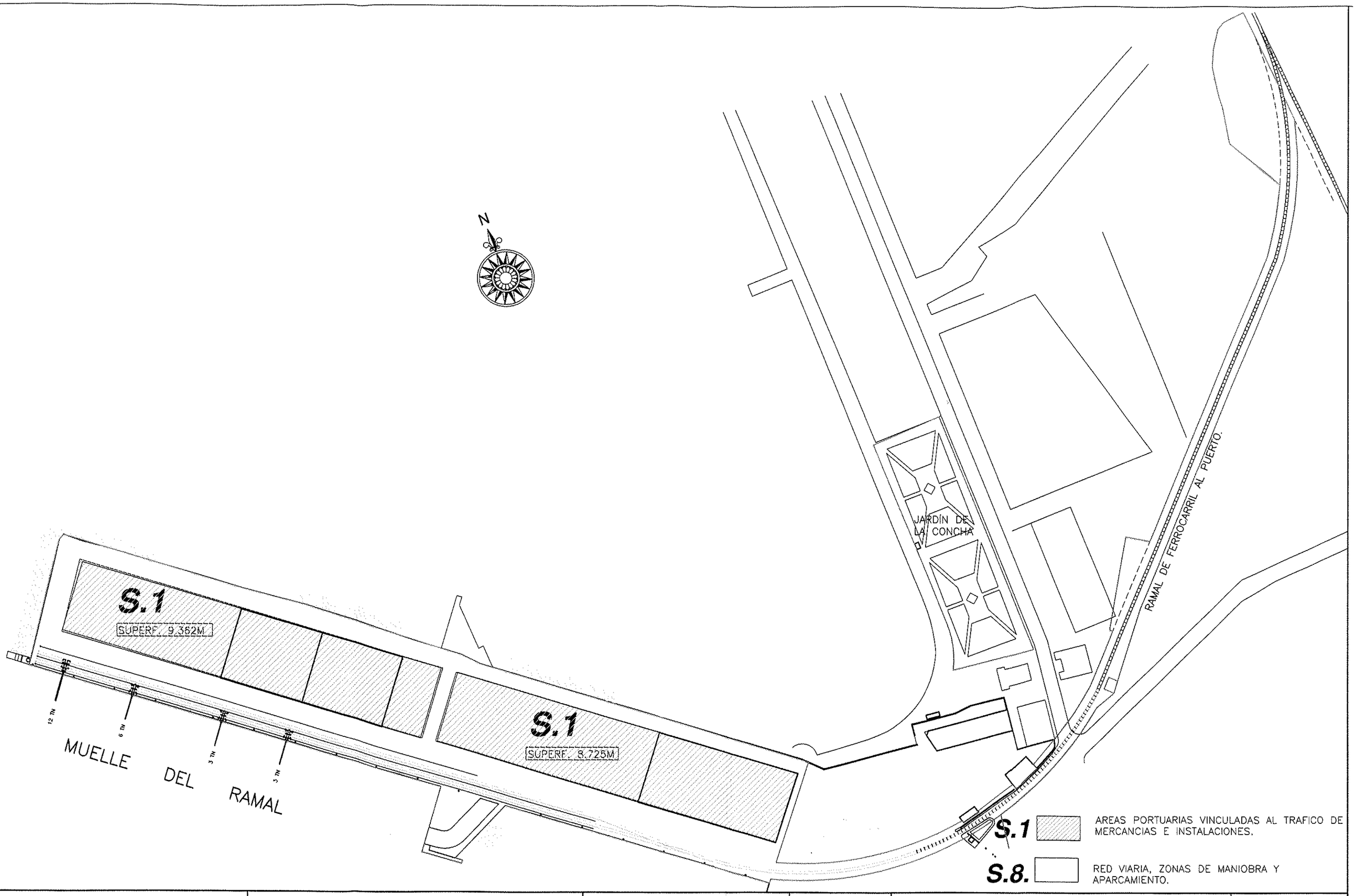
MINISTERIO DE FOMENTO Porto de Vilagarcía Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE MUELLE COMERCIAL VIALES, F.F.C.C. Y Z. VERDES	PLANO Nº 5.4 FECHA JUL 2004



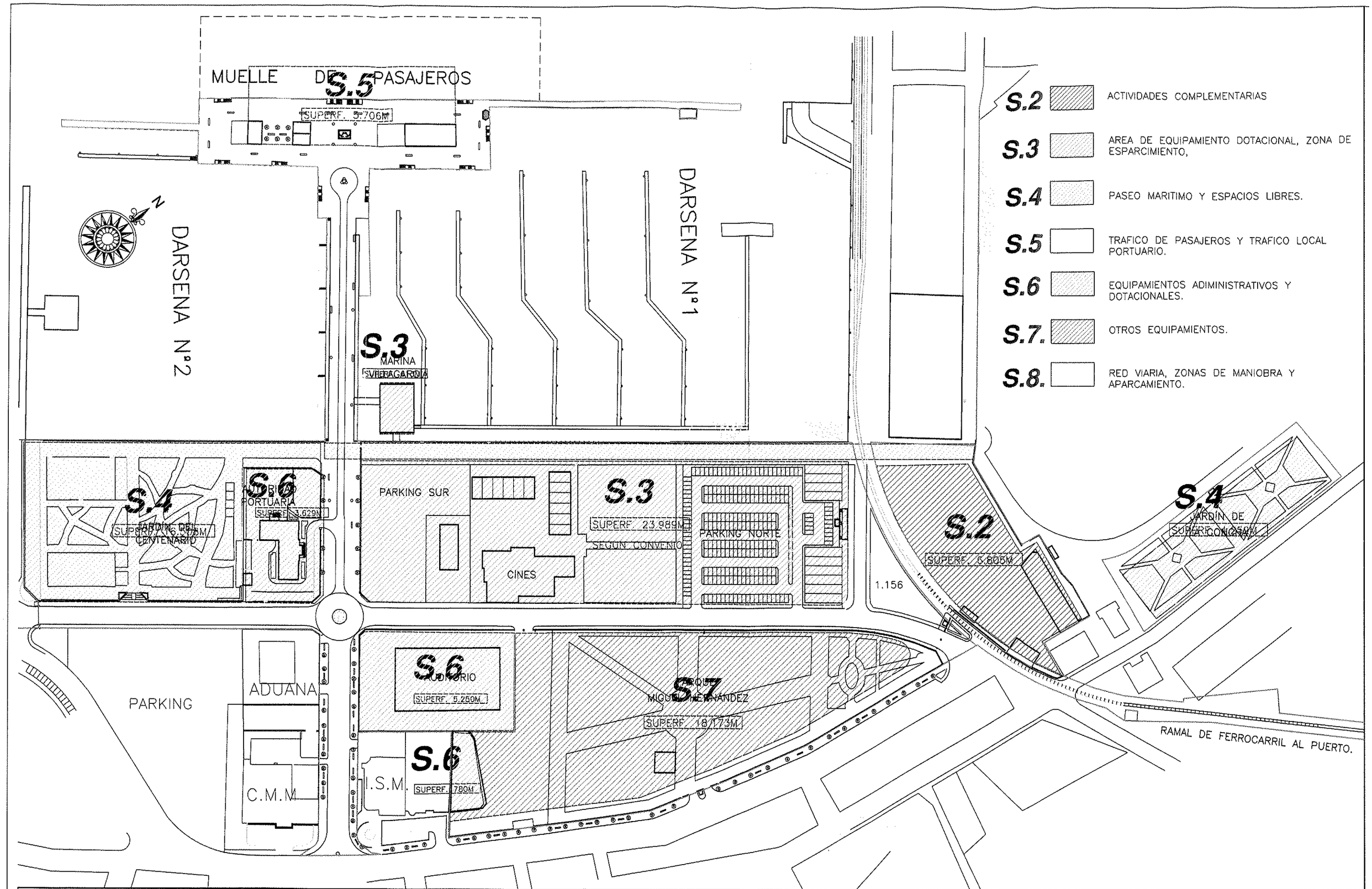
MINISTERIO DE FOMENTO — Porto de Vilagarcía — Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS		FECHA JUL. 2004
EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE MUELLE DE COMBOA VIALES, F.F.C.C. Y Z.VERDES	PLANO Nº 5.5



MINISTERIO DE FOMENTO Porto de Vilagarcía Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE MUELLE DE FERRAZO VIALES, F.F.C.C. Y Z. VERDES	PLANO Nº 5.6 FECHA JUL 2004



MINISTERIO DE FOMENTO Porto de Vilagarcía Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE MUELLE DEL RAMAL PLAN ESPECIAL	PLANO Nº 6.1 FECHA JUL 2004



MINISTERIO DE FOMENTO

Porto de Vilagarcía
Autoridade Portuaria de Vilagarcía

PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS

EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS

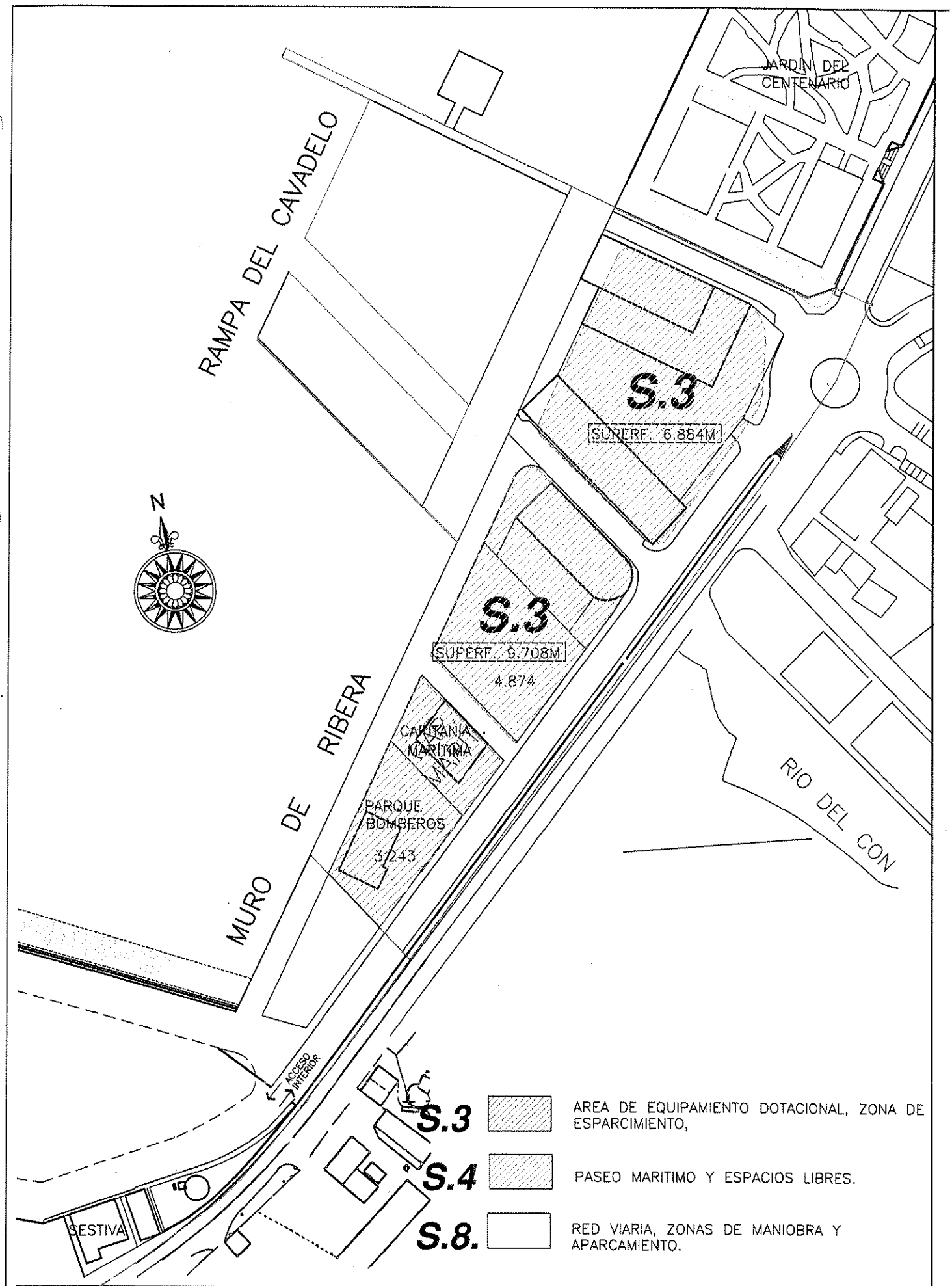
JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE

ESCALA 1:2.000

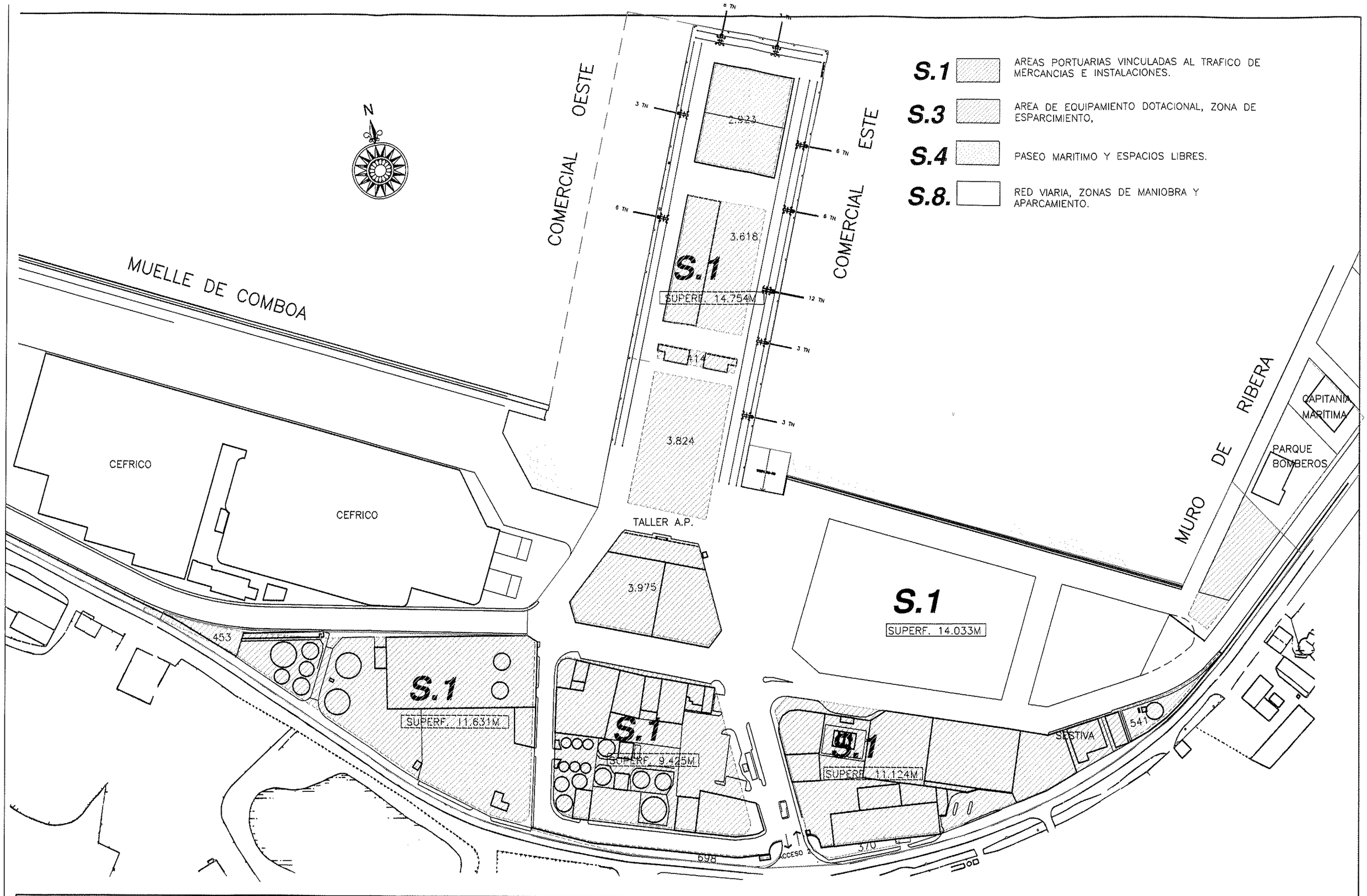
PLANO DE
M. PASAJEROS Y PTO. DEPORTIVO
PLAN ESPECIAL

PLANO Nº 6.2

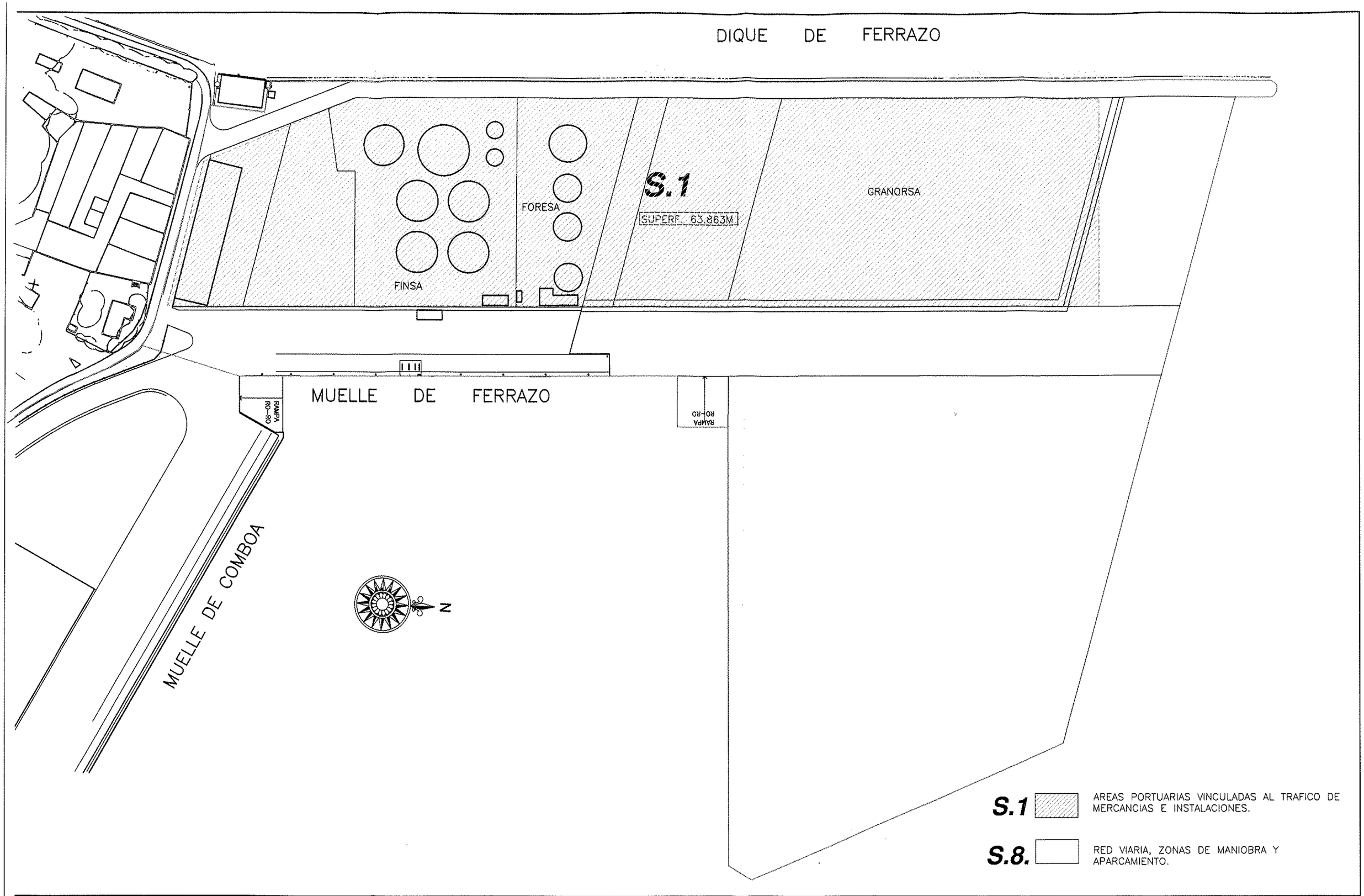
FECHA JUL 2004



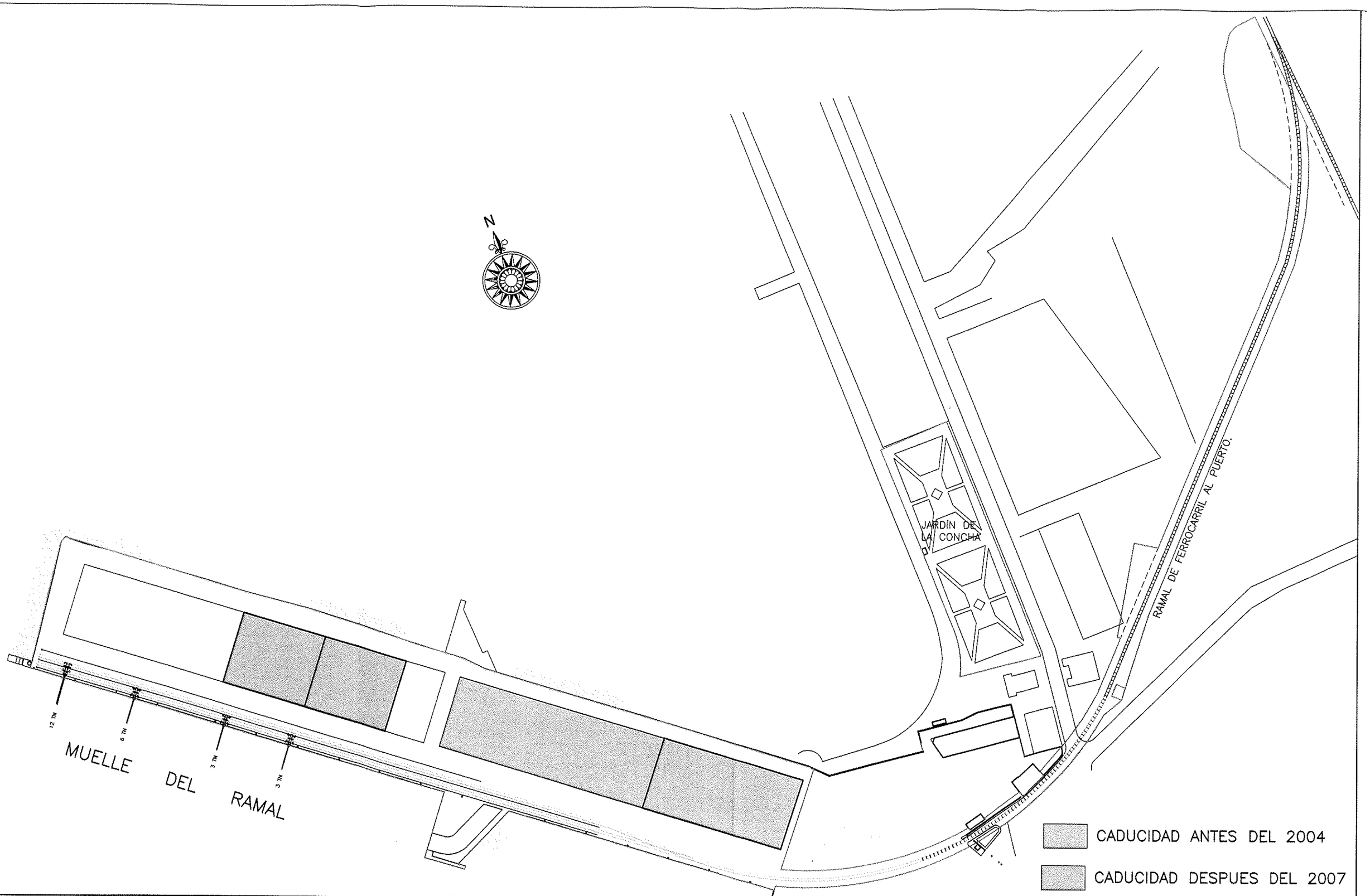
MINISTERIO DE FOMENTO — Porto de Vilagarcía, Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS		FECHA JUL 2004
EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE RAMPA DEL CAVADELO PLAN ESPECIAL	PLANO Nº 6.3



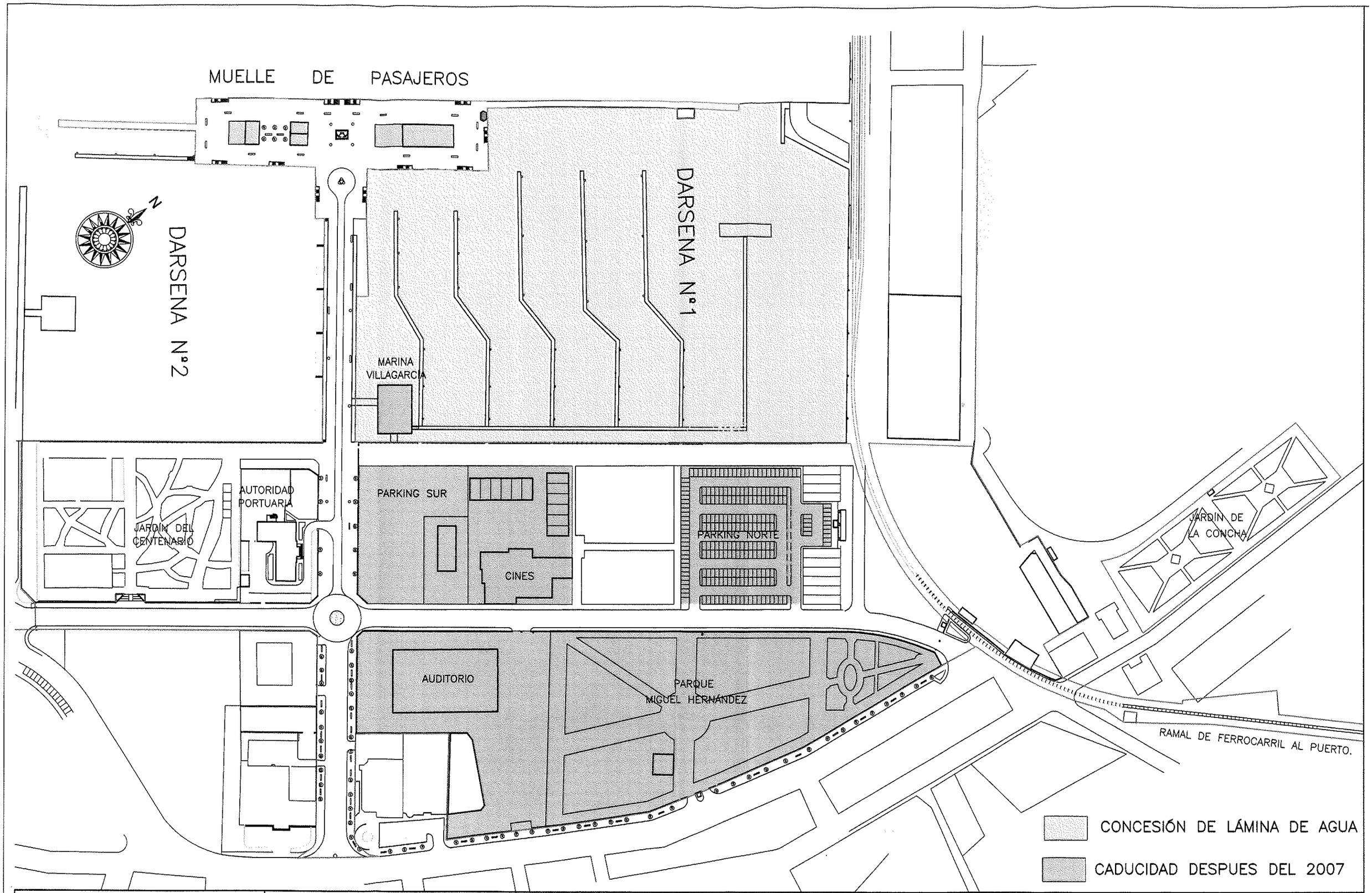
MINISTERIO DE FOMENTO Porto de Vilagarcía Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE MUELLE COMERCIAL PLAN ESPECIAL	PLANO Nº 6.4 FECHA JUL 2004



MINISTERIO DE FOMENTO Porto de Vilagarcía Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE MUELLE DE FERRAZO PLAN ESPECIAL	PLANO Nº 6.6 FECHA JUL 2004



MINISTERIO DE FOMENTO Porto de Vilagarcía Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE MUELLE DEL RAMAL SUPERFICIE EN CONCESIÓN	PLANO Nº 7.1 FECHA JUL 2004



MINISTERIO DE FOMENTO

Porto de Vilagarcía
Autoridade Portuaria de Vilagarcía

PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS

EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS

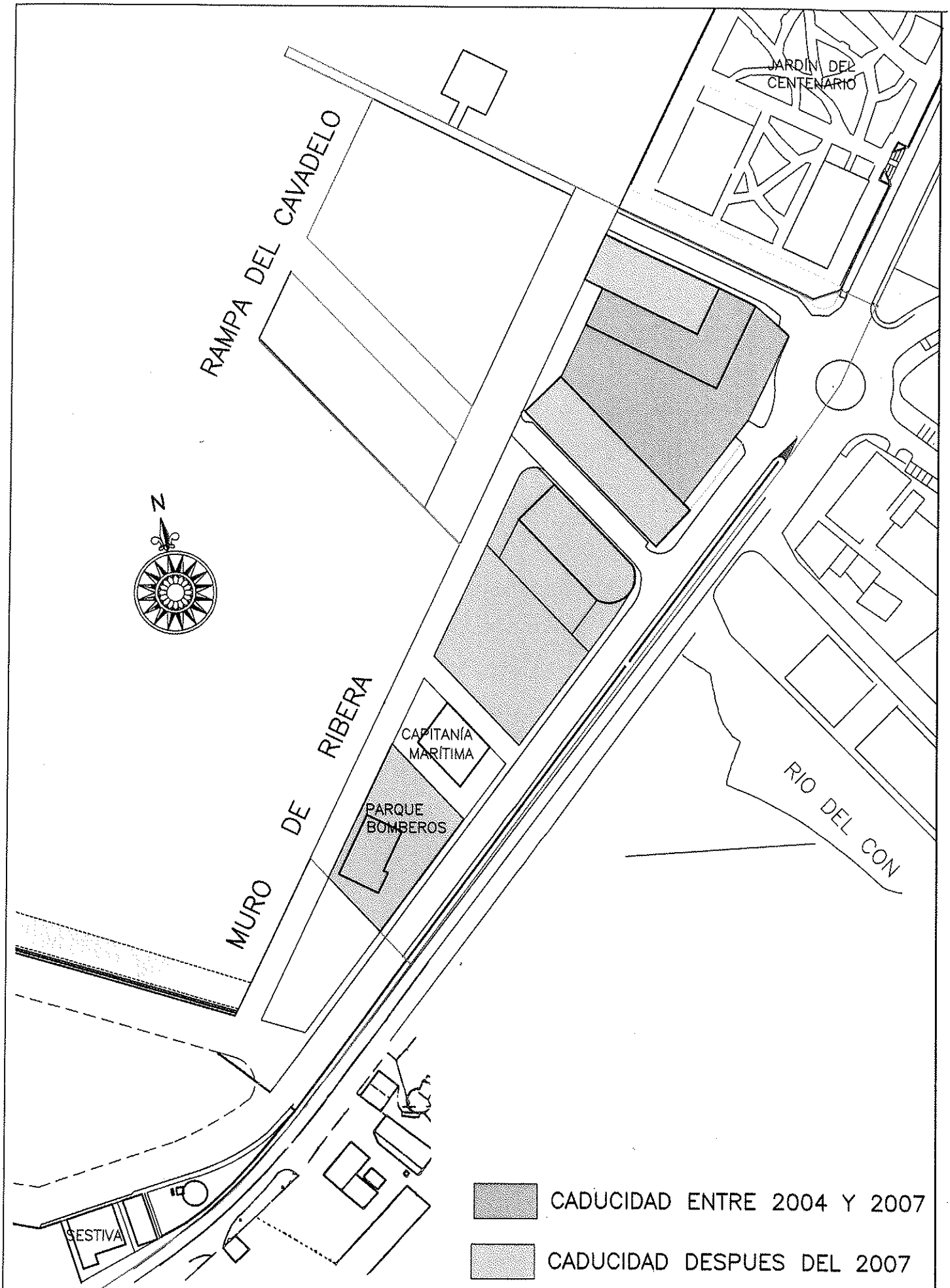
JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE

ESCALA 1:2.000

PLANO DE
M. PASAJEROS Y PTO. DEPORTIVO
SUPERFICIE EN CONCESIÓN

PLANO Nº 7.2

FECHA JUL 2004



MINISTERIO DE FOMENTO — Porto de Vilagarcía, Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS		FECHA JUL 2004
EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE RAMPA DEL CAVADELO SUPERFICIE EN CONCESIÓN	PLANO Nº 7.3

CADUCIDAD ENTRE 2004 Y 2007

CADUCIDAD DESPUES DEL 2007

N

COMERCIAL OESTE

COMERCIAL ESTE

MUELLE DE COMBOA

CEFRICO

CEFRICO

TALLER A.P.

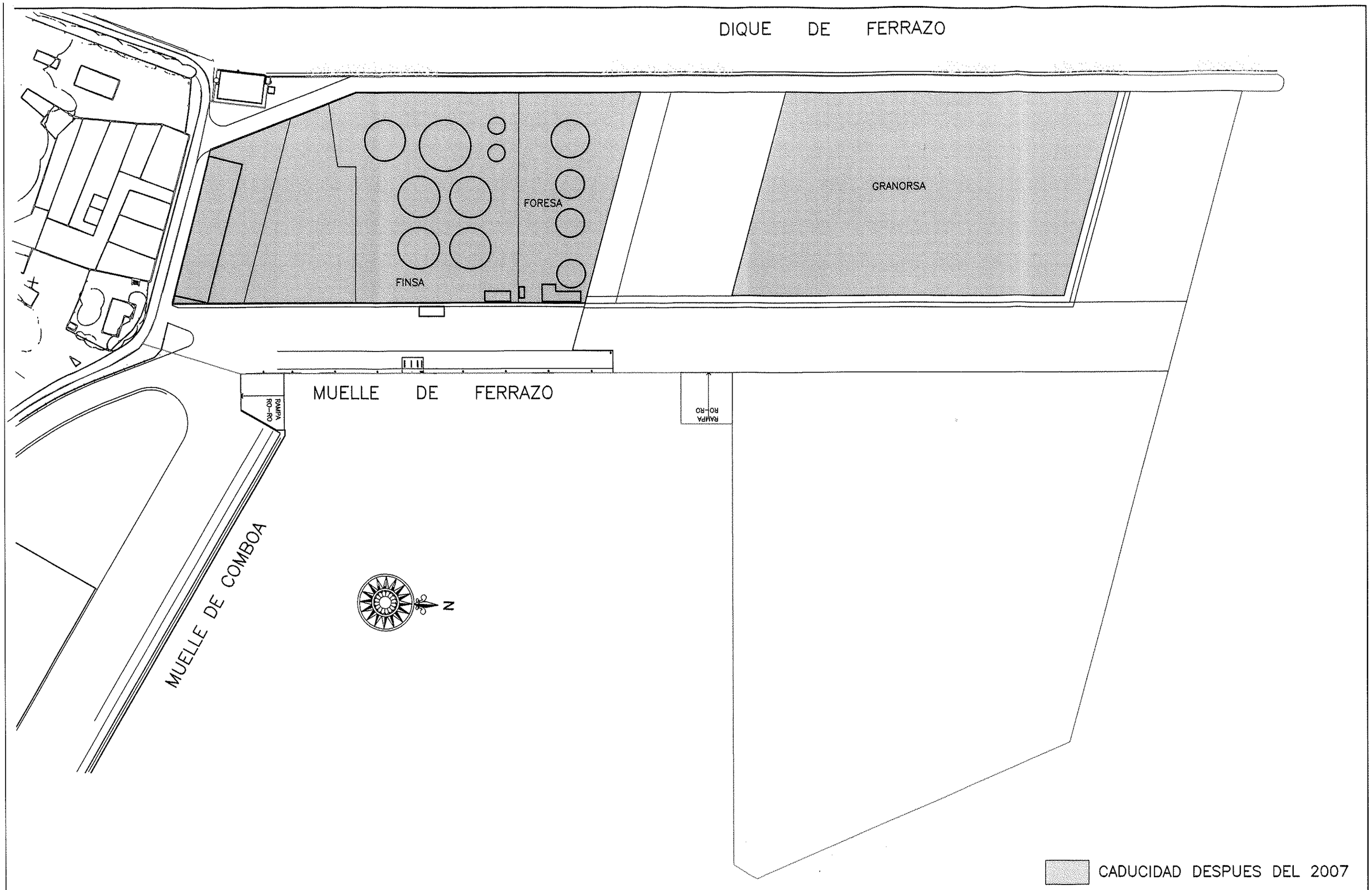
MURO DE RIBERA

CAPITANIA MARITIMA

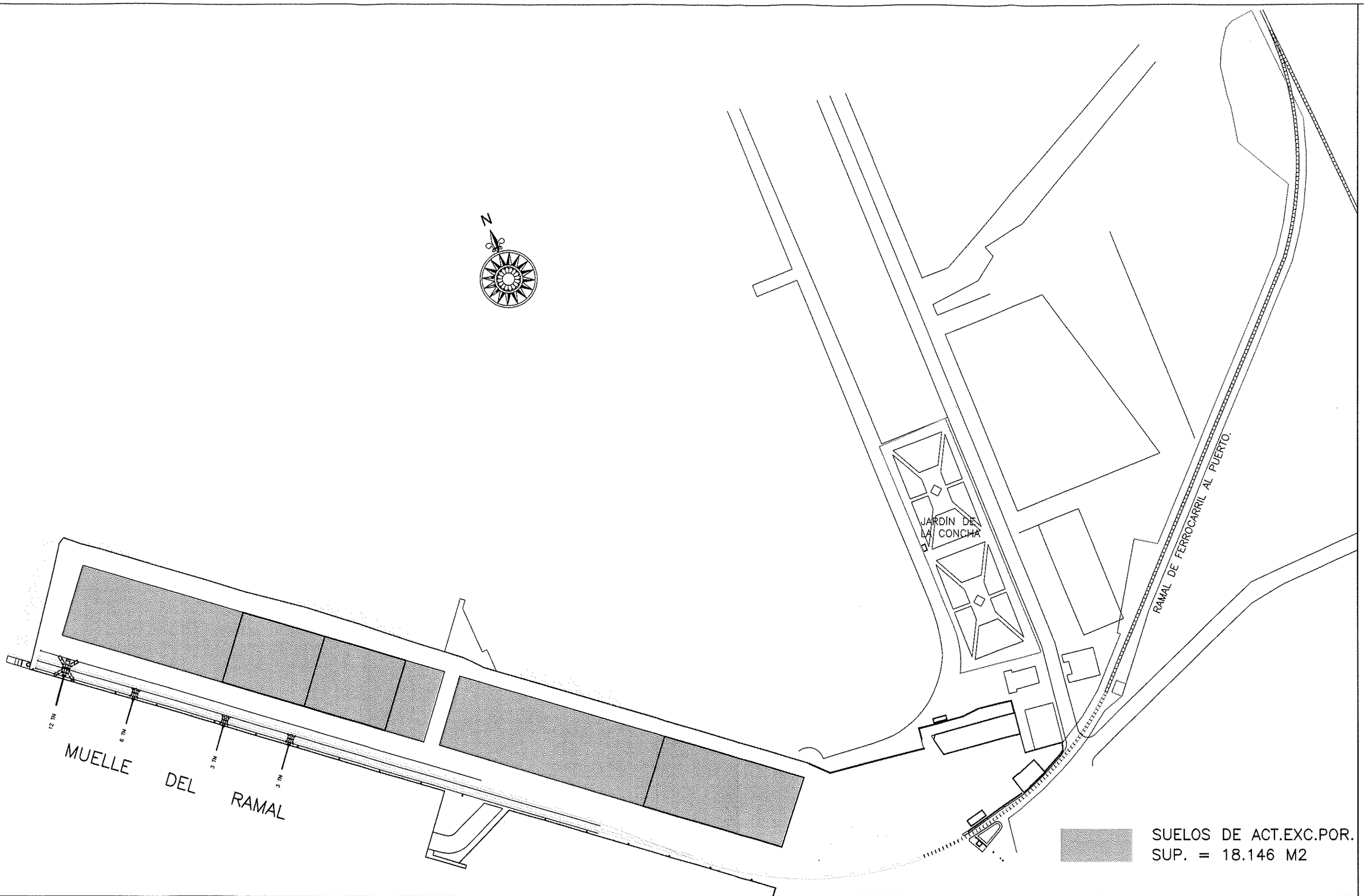
PARQUE BOMBEROS

SESTIVA

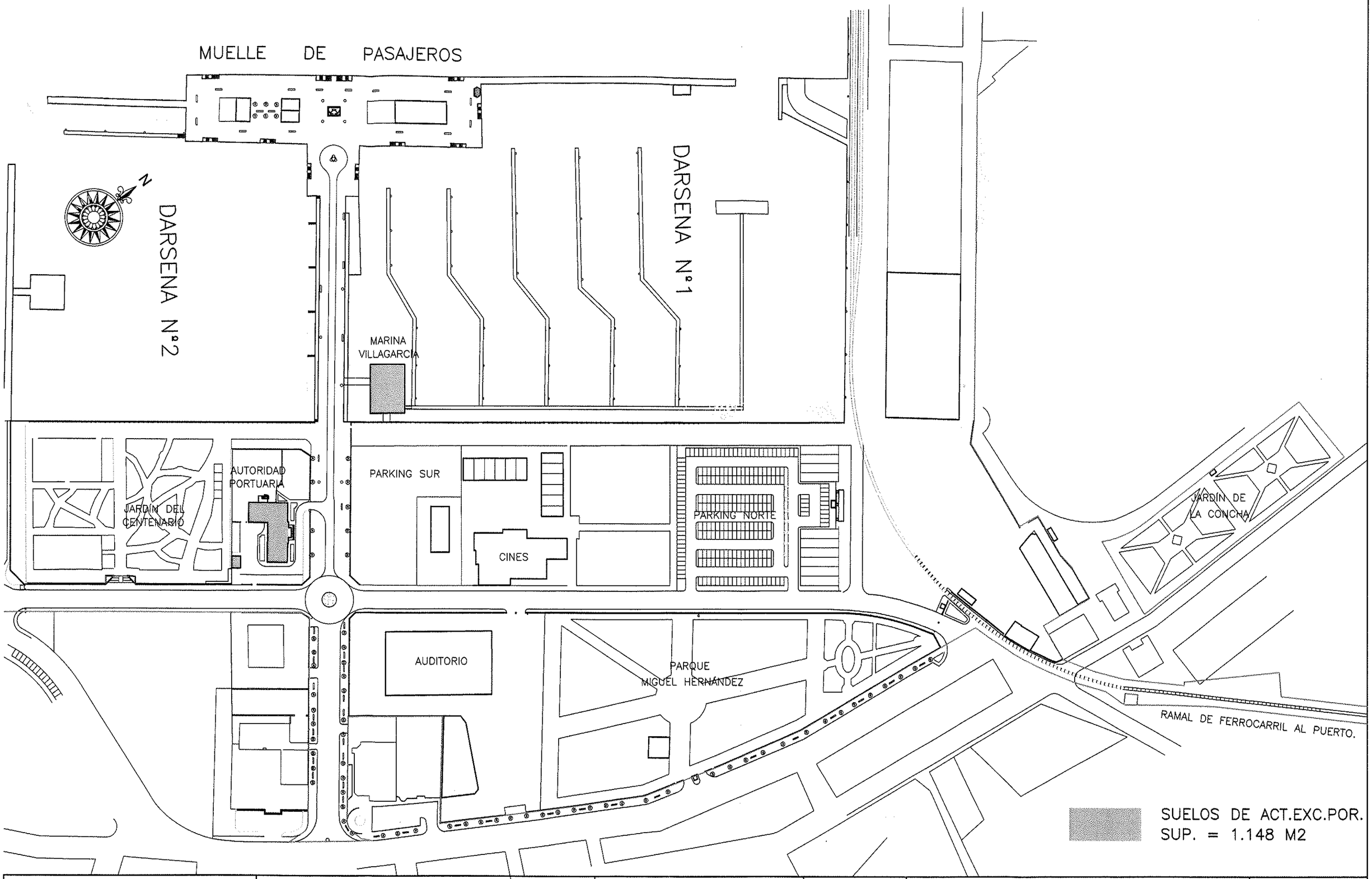
MINISTERIO DE FOMENTO Porto de Vilagarcía Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE MUELLE COMERCIAL SUPERFICIE EN CONCESIÓN	PLANO Nº 7.4 FECHA JUL 2004



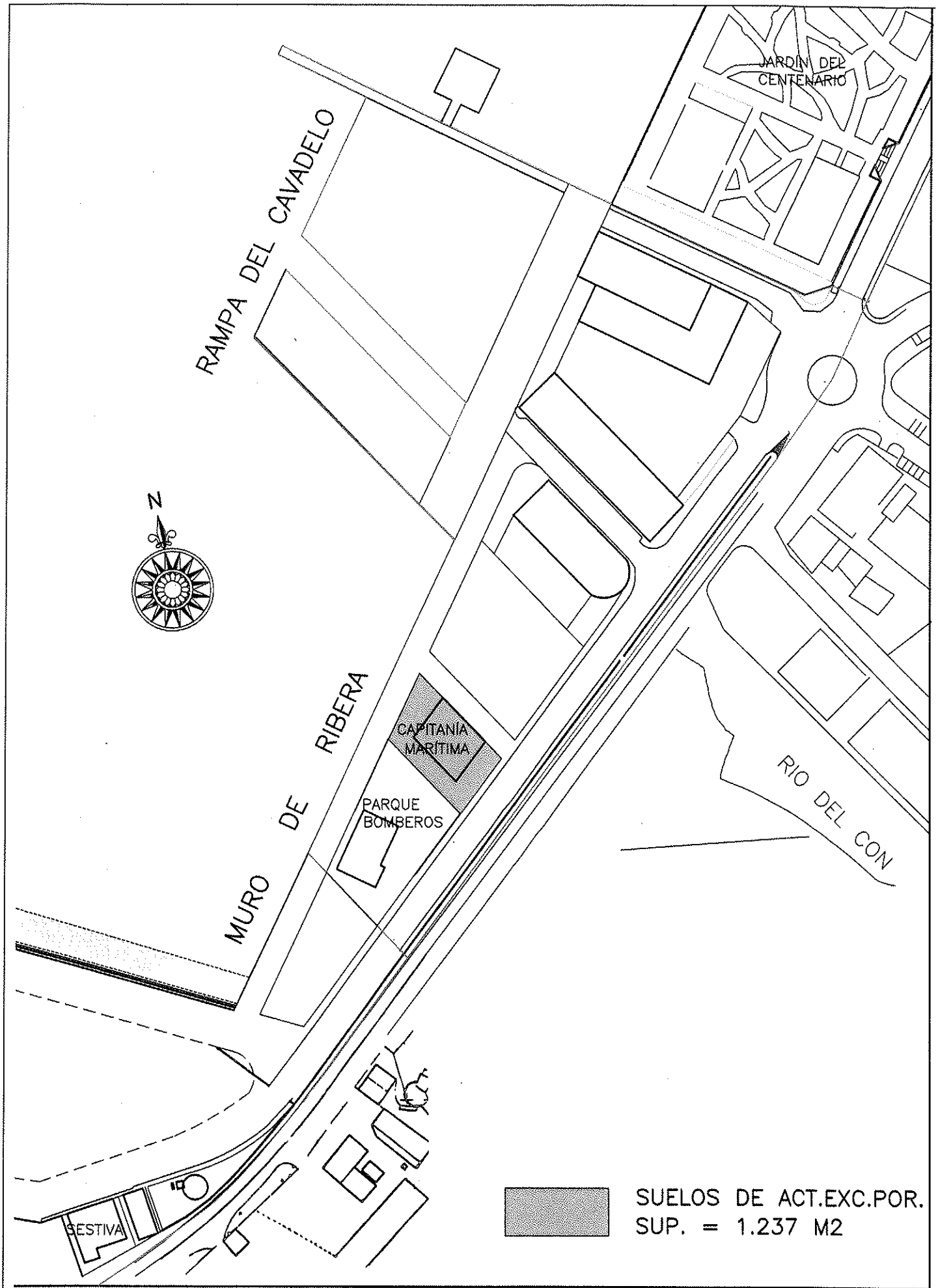
MINISTERIO DE FOMENTO Porto de Vilagarcía Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE MUELLE DE FERRAZO SUPERFICIE EN CONCESIÓN	PLANO Nº 7.6 FECHA JUL 2004



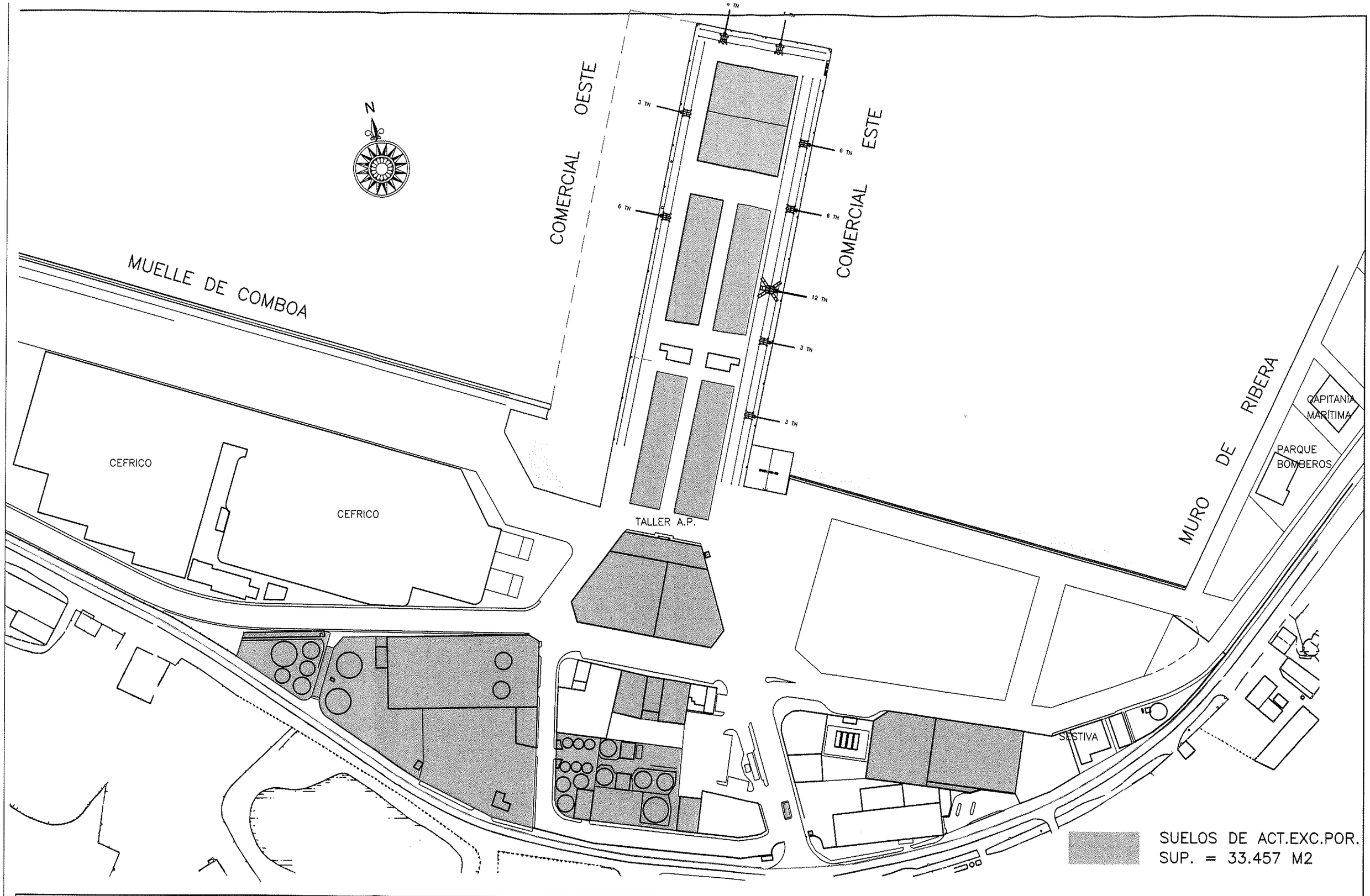
MINISTERIO DE FOMENTO Porto de Vilagarcía Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE MUELLE DEL RAMAL SUELOS DE ACTIVIDAD EXCLUSIVAMENTE PORTUARIA	PLANO Nº 8.1 FECHA JUL 2004



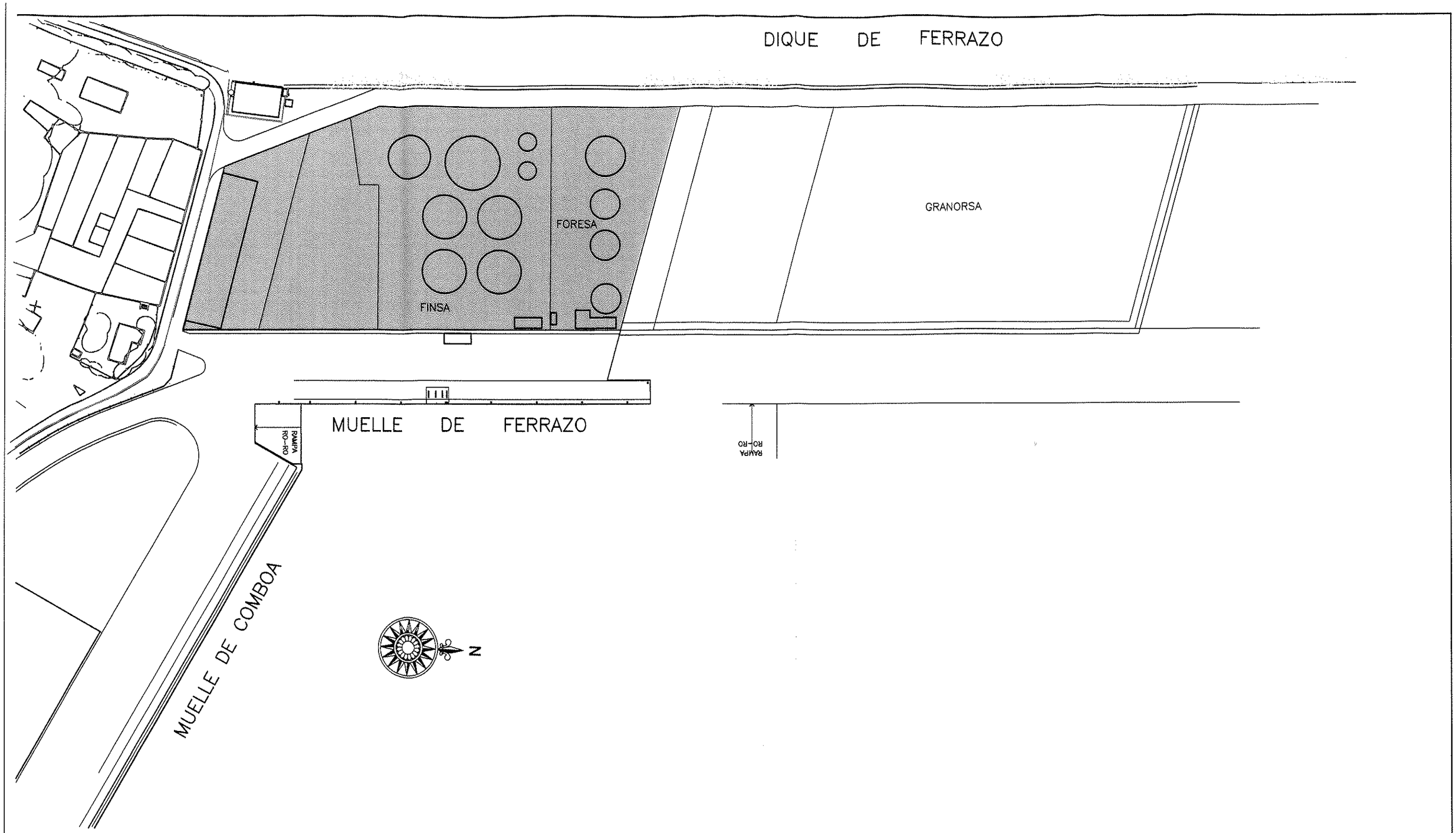
MINISTERIO DE FOMENTO Porto de Vilagarcía Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE M. PASAJEROS Y PTO. DEPORTIVO SUELOS DE ACTIVIDAD EXCLUSIVAMENTE PORTUARIA	PLANO Nº 8.2 FECHA JUL 2004



Porto de Vilagarcía – Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS		FECHA JUL 2004
EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE RAMPA DEL CAVADELO SUELOS DE ACTIVIDAD EXCLUSIVAMENTE PORTUARIA	PLANO Nº 8.3

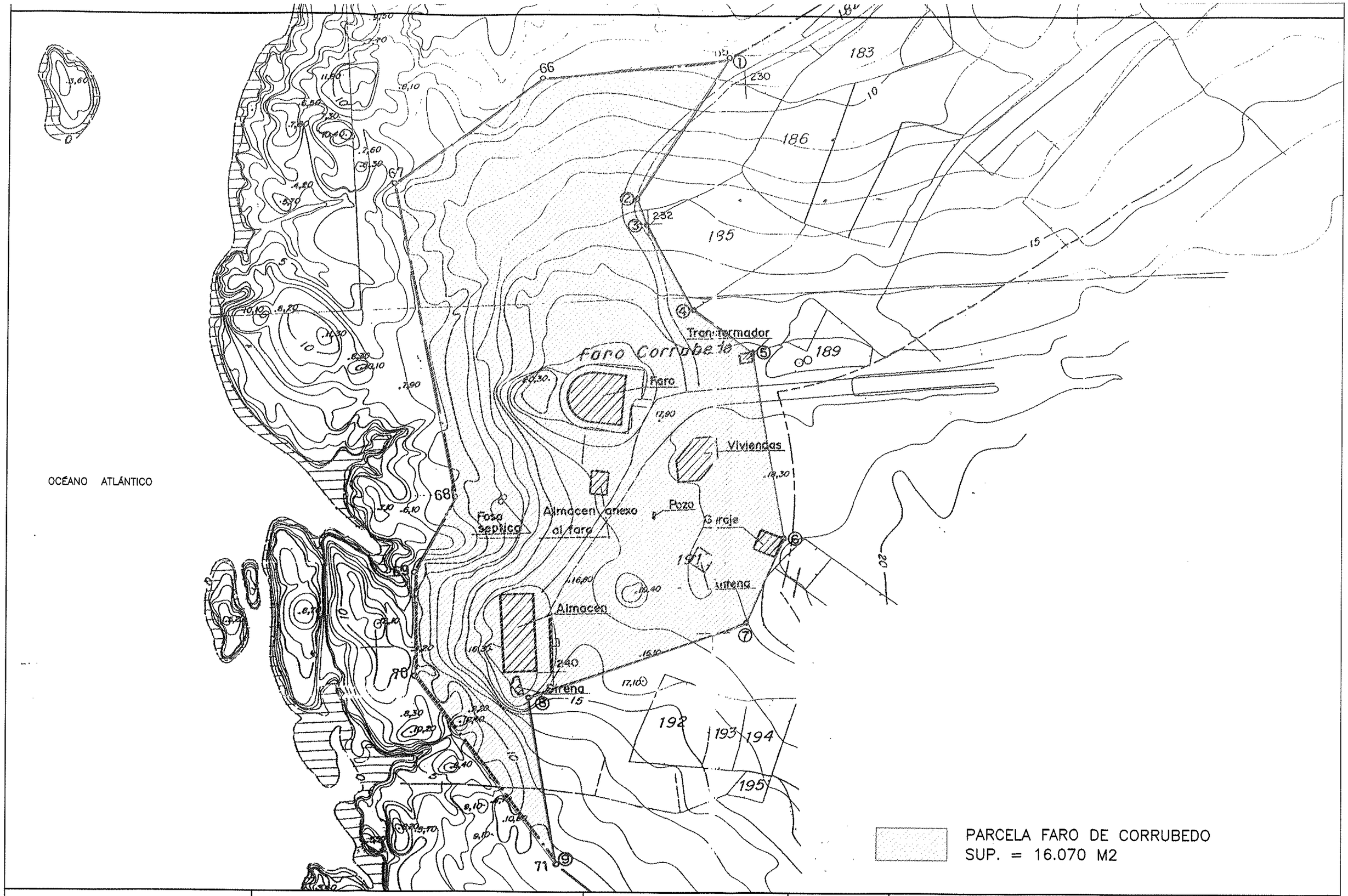


MINISTERIO DE FOMENTO Porto de Vilagarcía Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE MUELLE COMERCIAL SUELOS DE ACTIVIDAD EXCLUSIVAMENTE PORTUARIA	PLANO Nº 8.4 FECHA JUL 2004



SUELOS DE ACT.EXC.POR.
SUP. = 28.582 M2

MINISTERIO DE FOMENTO Porto de Vilagarcía Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE MUELLE DE FERRAZO SUELOS DE ACTIVIDAD EXCLUSIVAMENTE PORTUARIA	PLANO Nº 8.6 FECHA JUL 2004



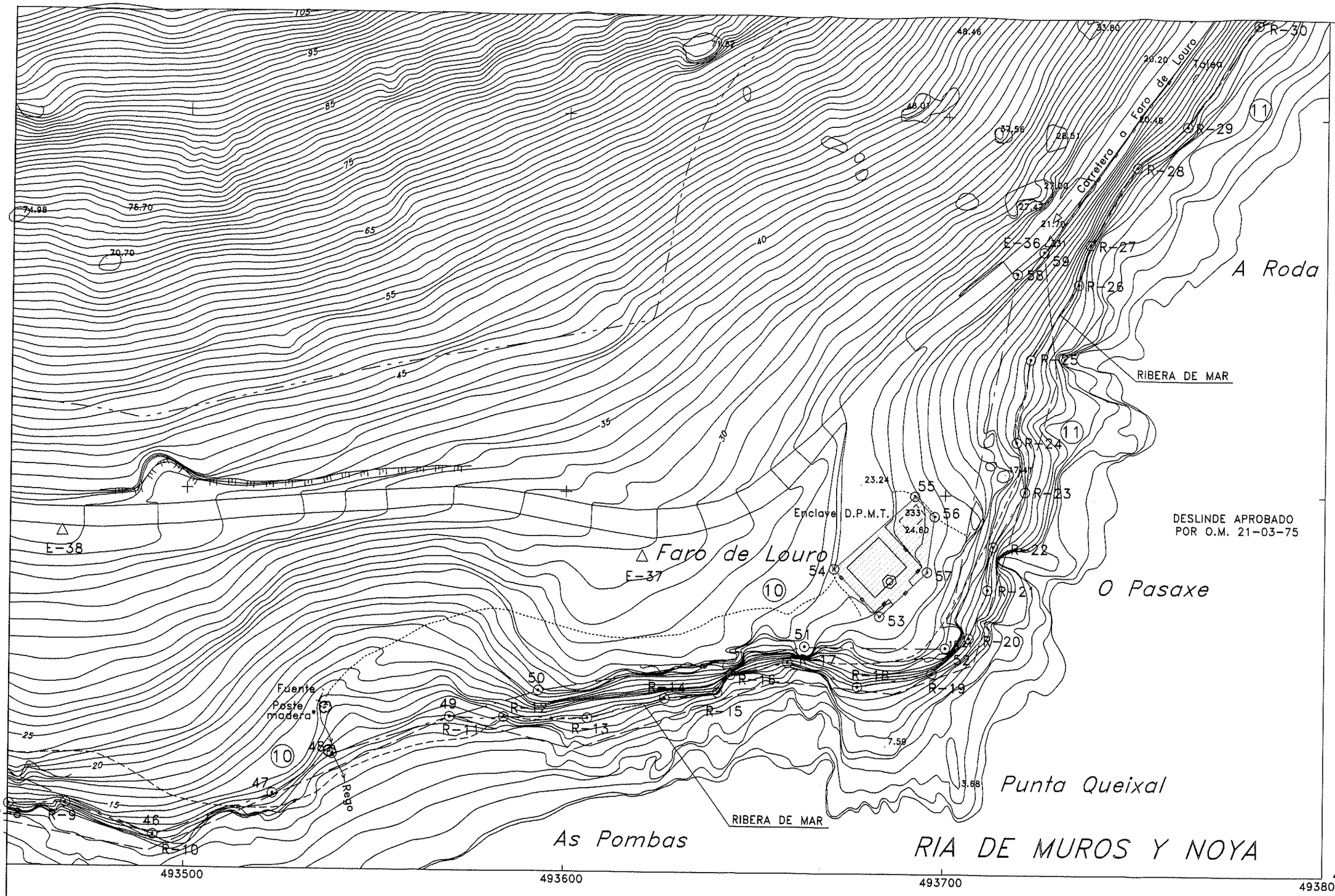
MINISTERIO DE FOMENTO — Porto de Vilagarcía, Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:1.000	PLANO DE FAROS CORRUBEDO MUNICIPIO DE CORRUBEDO –A CORUÑA– PLANTA GENERAL	PLANO Nº 1/4.7 FECHA JUL 2004

INFORMACION CARTOGRAFICA

PROYECCION U.T.M. ELIPSOIDE INTERNACIONAL-1930
ALTITUDES REFERIDAS AL NIVEL DEL MAR EN LA ZONA
COORDENADAS GRAFICAS EN LAS ESQUINAS DE LA HO
VUELO FOTOGRAMETRICO REALIZADO EN JULIO DE 199
POR DIRECCION GRAL. DE COSTAS.
TRIANGULACION PROPIA DE ESTE LEVANTAMIENTO
REFERIDA A LA RED GEODESICA NACIONAL
APOYO DE CAMPO REALIZADO EN AGOSTO DE 1998
RESTITUCION Y DIBUJO REALIZADO EN OCTUBRE DE 19
POR TOPO2000 S.L.

SIGNOS CONVENCIONALES PARTICULA

- Linea limite interior de la ribera del mar en las zonas en que no coincidan con la de deslinde del D.P.M.T.
- Linea deslinde del D. P. M. T.
- Linea servidumbre de proteccion
- Linea de deslinde antiguo aprobado por O.M. 20-06-75
- Linea de perimetro de concesion
- Limite parcelas colindantes.
- Servidumbre de tránsito 6 m. medidos al limite interior de la ribera del mar. El representa gráficamente en las zonas en la mismo se anejo.
- HITOS, MOJON
- VERTICES RED GEODESICA
- VERTICES REPLANTEO

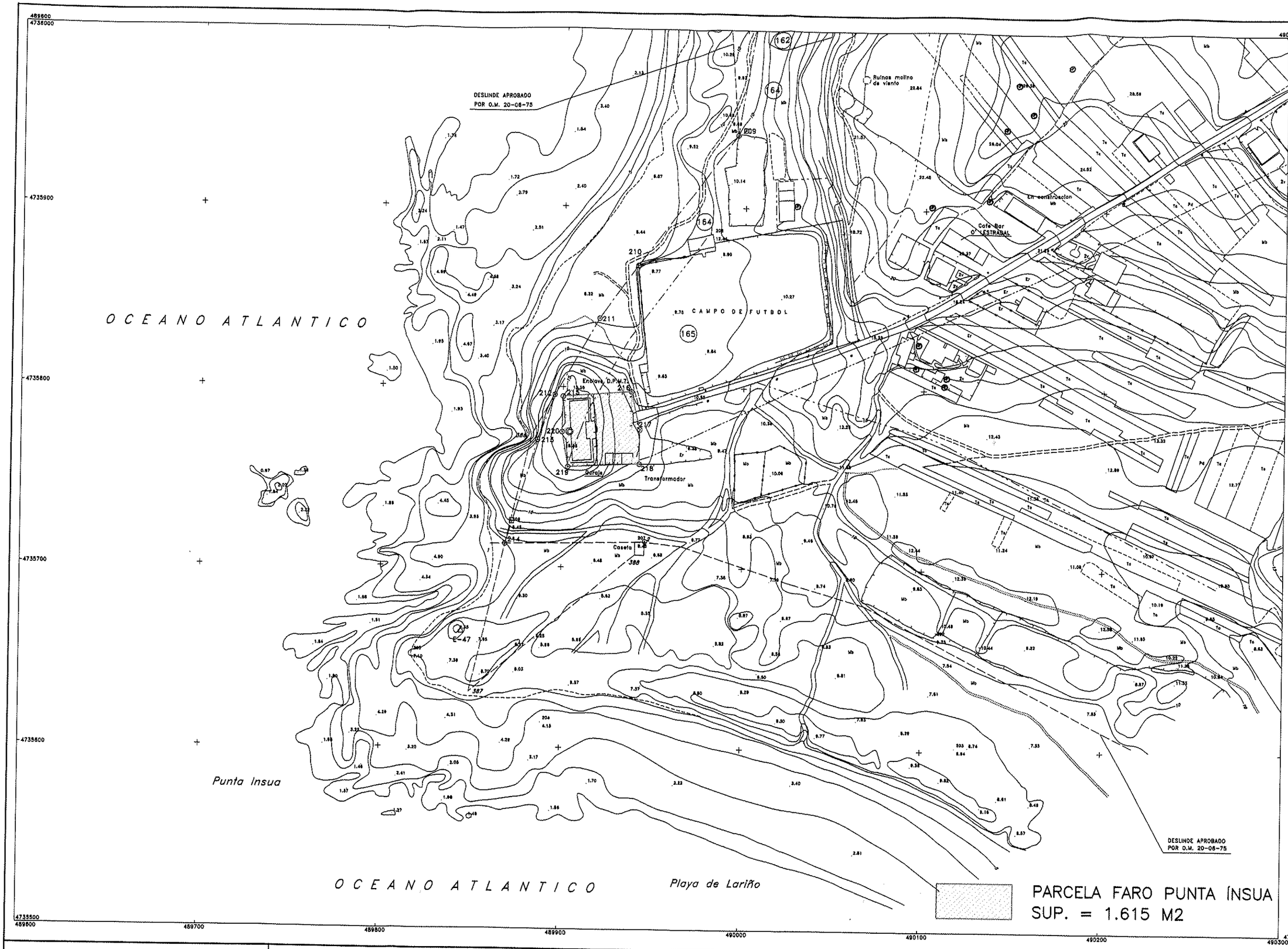


PARCELA FARO MONTE LOURO
SUP. = 436 M2

MINISTERIO DE FOMENTO — Porto de Vilagarcía — Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:1.000	PLANO DE FAROS MONTE LOURO PUNTA CARREIROS -MUROS- A CORUÑA-	PLANO Nº 1/2.7
				PLANTA GENERAL	FECHA JUL 2004

PARCELA FARO PUNTA CABALLO
SUP. = 760 M2

MINISTERIO DE FOMENTO Porto de Vilagarcía Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:1.000	PLANO DE FAROS PUNTA CABALLO MUNICIPIO ISLA DE AROUSA –PONTEVEDRA– PLANTA GENERAL	PLANO Nº 1/7.7 FECHA JUL 2004



INFORMACION CARTOGRAFICA

PROYECCION U.T.M. ELIPSOIDE INTERNACIONAL-HUSO
ALTITUDES REFERIDAS AL NIVEL DEL MAR EN LA ZONA
COORDENADAS GRAFICAS EN LAS ESQUINAS DE LA HOJA
VUELO FOTOGRAMETRICO REALIZADO EN: JULIO DE 1998
POR DIRECCION GRAL. DE COSTAS.
TRIANGULACION PROPIA DE ESTE LEVANTAMIENTO
REFERIDA A LA RED GEODESICA NACIONAL
APOYO DE CAMPO REALIZADO EN: AGOSTO DE 1998
RESTITUCION Y DIBUJO REALIZADO EN: OCTUBRE DE 1998
POR TOPO2000 S.L.

SIGNOS CONVENCIONALES PARTICULARES

- Linea limite interior de la ribera del mar en los casos en que no estuviesen aun ya bien de deslinde del D.P.M.T.
- Linea deslinde del D. P. M. T.
- Linea servidumbre de proteccion
- Linea de deslinde antiguo aprobado por O.M. 20-06-75
- Linea de perimetro de concesion
- Limite parcelas colindantes.
- Servidumbre de transito: 6 m. medidos desde el limite interior de la ribera del mar. Solo se representa graficamente en los casos en que la misma es exigida.
- HITOS, MOJÓN
- VERTICES RED GEODESICA
- VERTICES REPLANTEO

MINISTERIO DE FOMENTO — Porto de Vilagarcía, Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:2.000	PLANO DE FAROS PUNTA ÍNSUA MUNICIPIO DE CARNOTA -A CORUÑA- PLANTA GENERAL	PLANO Nº 1/1.7 FECHA JUL 2004

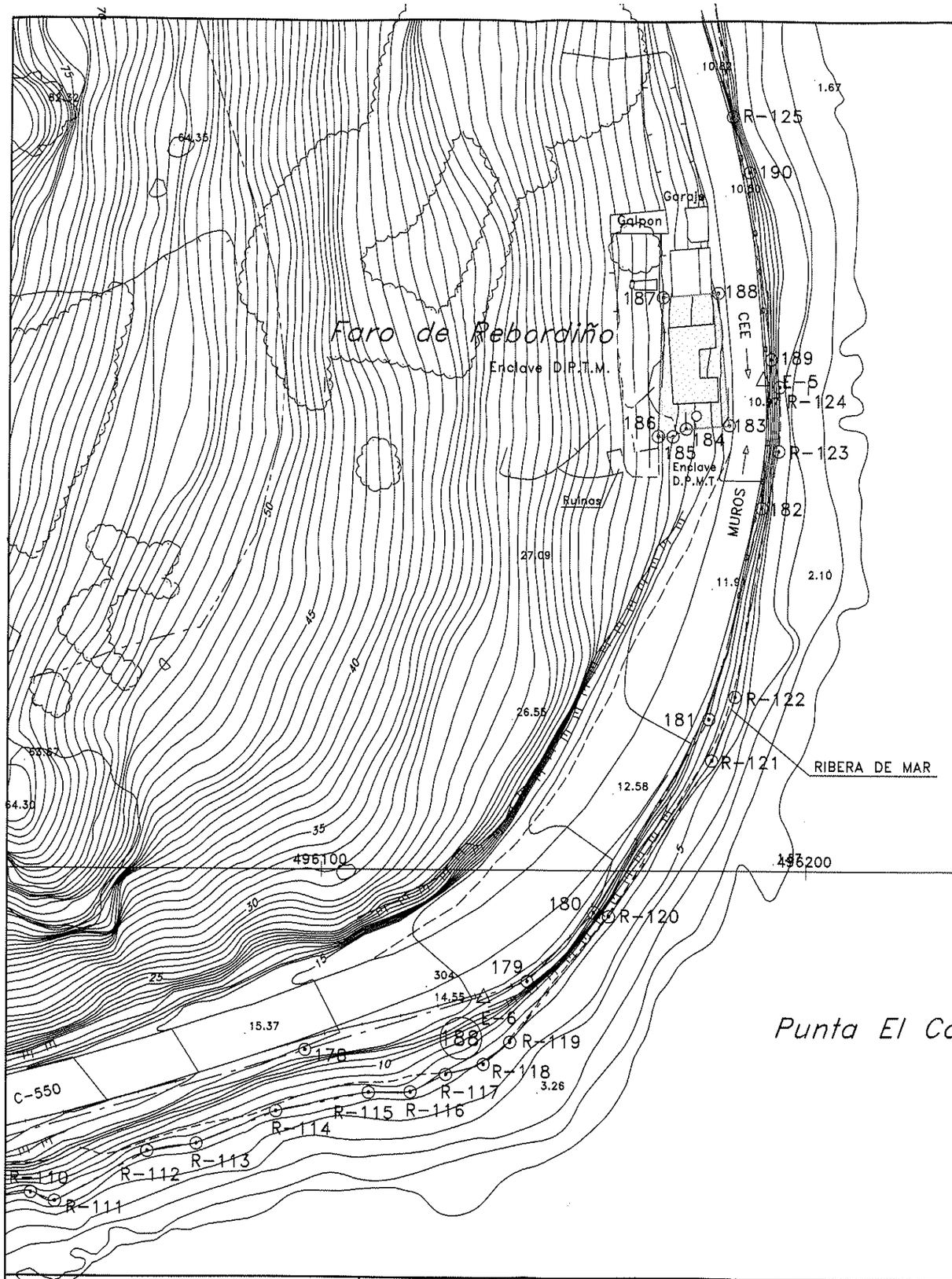
R I A D E M U R O S Y N O Y A

INFORMACION CARTOGRAFICA

PROYECCION U.T.M. ELIPSOIDE INTERNACIONAL-HUSO
ALTITUDES REFERIDAS AL NIVEL DEL MAR EN LA ZONA
COORDENADAS GRAFICAS EN LAS ESQUINAS DE LA HOJA
VUELO FOTOGRAMETRICO REALIZADO EN: JULIO DE 1998
POR DIRECCION GRAL. DE COSTAS.
TRIANGULACION PROPIA DE ESTE LEVANTAMIENTO
REFERIDA A LA RED GEODESICA NACIONAL
APOYO DE CAMPO REALIZADO EN: AGOSTO DE 1998
RESTITUCION Y DIBUJO REALIZADO EN: OCTUBRE DE 1998
POR TOPO2000 S.L.

SIGNOS CONVENCIONALES PARTICULARES

- Linea limite interior de la ribera del margen las aguas en que no solviclen son la fines de deslinde del D.P.M.T.
- Linea deslinde del D. P. M. T.
- Linea servidumbre de protection
- Linea de deslinde antiguo aprobado por O.M. 22-06-75
- Linea de perimetro de concesion
- Limite parcelas ordinarias.
- Servidumbre de transito: 6 m. medidos desde el limite interior de la ribera del mar. Solo se representa graficamente en los casos en que la misma se exija.
- MITOS. MOJON
- VERTICES RED GEODESICA
- VERTICES REPLANTEO



PARCELA FARO DE REBORDIÑO
SUP. = 367 M2

MINISTERIO DE FOMENTO — Porto de Vilagarcía — Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:1.000	PLANO DE FAROS REBORDIÑO PUNTA EL CABO –MUNICIPIO DE MUROS –A CORUÑA– PLANTA GENERAL	PLANO Nº 1/3.7 FECHA JUL 2004

RÍA DE AROUSA

La Tortuga

Lobeiras Chicas

Touza del Falante

Corbeiro

de Arriba

Rojo

Pta Falante

Falante

Cabezo Traito

Traito

Fernancejo de Tierra

I. RUA

Cabezo

Laxes

Fernancejo de Fuera

Gp D (1+2) 10s 26m 13M

La Carabeliña

Torre de Abajo

Echado

Blanco

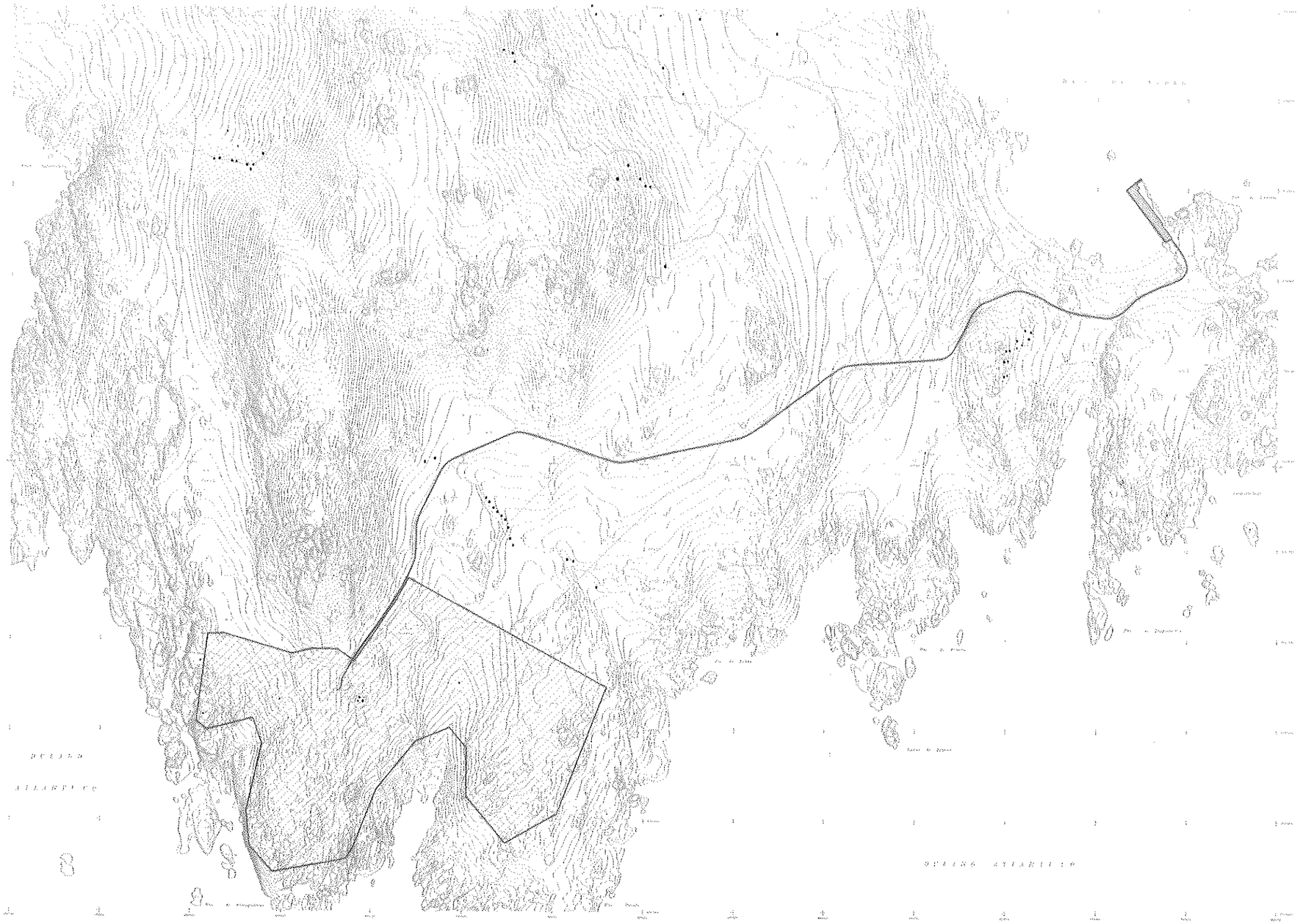
Bulres

Torre del E

Carabeliña

PARCELA FARO ISLA DE RÚA
SUP. = 32.075 M2

MINISTERIO DE FOMENTO — Porto de Vilagarcía, Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:5.000	PLANO DE FAROS ISLA DE RÚA MUNICIPIO DE RIVEIRA –A CORUÑA–	PLANO Nº 1/6.7
				PLANTA GENERAL	FECHA JUL 2004



PARCELA FARO DE SÁLVORA
SUP. = 79.500 M2

MINISTERIO DE FOMENTO / Porto de Vilagarcía — Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:5.000	PLANO DE FAROS SÁLVORA ISLA DE SÁLVORA –MUNICIPIO DE RIVEIRA –A CORUÑA–	PLANO Nº 1/5.7
				PLANTA GENERAL	FECHA JUL 2004

MINISTERIO DE FOMENTO

Porto de Vilagarcía

Autoridade Portuaria de Vilagarcía

PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE AUTORIDAD PORTUARIA DE VILAGARCÍA

TOMO B
PLAN DE UTILIZACIÓN

PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE AUTORIDAD PORTUARIA DE VILAGARCÍA

TOMO B
PLAN DE UTILIZACIÓN

ÍNDICE GENERAL

TOMO A: ANALISIS DE LA ZONA DE SERVICIO ACTUAL

I.1.- Introducción

1.1.- Antecedentes
1.2.- El marco jurídico
1.2.1.- El Plan de Utilización
1.2.2.- Plan de Utilización y Plan Especial
1.2.3.- Contenido del Plan de Utilización
1.2.4.- Incorporación de terrenos de propiedad privada
1.3.- Metodología
1.4.- Documentos y autores

I.2.- Análisis global de la zona de servicio

2.1.- Síntesis histórica
2.2.- Evolución del tráfico portuario
2.2.1.- Metodología
2.2.2.- Estructura y Evolución de los tráficos
2.3.- Situación, accesibilidad e instalaciones
2.3.1.- Situación
2.3.2.- Accesibilidad
2.3.3.- Instalaciones
2.4.- Perspectivas de desarrollo

I.3.- Análisis por áreas

3.1.- Consideraciones generales
3.2.- Análisis por áreas

Área nº 1, Muelle del Ramal.
Área nº 2, Puerto Deportivo y Pasajeros.
Área nº 3, Muro de Ribera.
Área nº 4, Muelle Comercial y Enlace.
Área nº 5, Muelle de Comboa.
Área nº 6, Muelle de Ferrazo.
Área nº 7, Terrenos afectos a señales marítimas.
Parte marítima de la zona de servicio.

TOMO B: PLAN DE UTILIZACION

II.1.- Propuesta de utilización de los espacios portuarios

1.1.- Metodología
1.2.- Descripción
1.3.- Justificación por áreas

II.2.- Propuesta de delimitación de la zona de servicio

2.1.- Zona de servicio terrestre
2.1.1.- Descripción y justificación
2.1.2.- Relación de incorporaciones y desafectaciones
2.2.- Zona de servicio de aguas del puerto

II.3.- Efectos, vigencia y modificación del Plan

3.1.- Efectos
3.2.- Vigencia y modificación

II.4.- Planos

Plano nº 1: Zona de servicio vigente
Plano nº 2: Propuesta de utilización de los espacios portuarios
Plano nº 3: Propuesta de delimitación de la zona de servicio terrestre
Plano nº 4: Propuesta de delimitación de la zona de aguas del puerto

II.1.- PROPUESTA DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS

II.1.- PROPUESTA DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS

1.1.- Metodología

Previamente a la descripción de la propuesta de utilización parece conveniente explicar la metodología utilizada para establecer una adecuada clasificación de usos en la zona de servicio y para proceder a su asignación concreta a cada una de las áreas del puerto de Vilagarcía.

Respecto a los usos terrestres, se ha partido de una selección de cinco usos básicos, algunos de los cuales se descomponen, a su vez en unas categorías más precisas.

La lista de usos básicos se ha elaborado, fundamentalmente, recogiendo los que, de una u otra forma, se deducen de los artículos 3 y 15 de la Ley 27/92 sobre Puertos del Estado y la Marina Mercante. Así se han definido cinco usos. A estos cinco, se ha añadido uno más, el uso Mixto, necesario para permitir la mezcla de dos usos básicos. En algunas áreas se ha previsto la existencia de dos o más usos básicos.

Los usos básicos definidos son:

USO PORTUARIO COMERCIAL

Es el asignado a aquellos espacios en los que se desarrolla la actividad comercial del puerto. Comprende las actividades de carga de buques de pasajeros y mercancías, las de maniobra y manipulación en los muelles, el almacenaje, ya sea cubierto o descubierto, el avituallamiento o reparación de embarcaciones, las áreas o instalaciones al servicio del transporte de pasajeros, vehículos, mercancías y cualesquiera otras similares que se efectúen con idéntica finalidad en la zona de servicio. Comprende también la parte proporcional de los viarios y ferrocarril necesarios para asegurar la funcionalidad del área.

Engloba las categorías de: Graneles Líquidos, Graneles Sólidos, Mercancía General, Contenedores, Ro-Ro, Polivalente y Pasajeros.

El uso portuario comercial polivalente puede estar integrado por cualquiera de las categorías anteriores.

USO PORTUARIO DEPORTIVO

Es el asignado a aquellos espacios que sirven de base para el desarrollo de prácticas náutico-deportivas o están destinados al atraque y acceso de las embarcaciones. Incluye los muelles al servicio de esta actividad así como las superficies terrestres dedicadas a la instalación de los servicios de apoyo necesarios.

USO COMPLEMENTARIO

Es el asignado a aquellas áreas portuarias que albergan actividades directa o indirectamente relacionadas con la actividad portuaria y que se consideran complementarias de ésta. Así como funciones portuarias de señalización y apoyo a la navegación.

El uso complementario puede descomponerse en las categorías de Industrial, Terciario y Logístico, aunque en el presente Plan de Utilización sólo se haya asignado la de Terciario.

USO EQUIPAMIENTO

Es el asignado a aquellas áreas portuarias en las que se desarrollan actividades de equipamiento, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario.

USO DE INFRAESTRUCTURAS Y OBRAS DE ABRIGO

Se utiliza para asignarlo a zonas en las que predomina fundamentalmente su funcionalidad como infraestructuras viarias o como obras de abrigo, sin dar lugar al desarrollo de alguno de los usos básicos anteriormente definidos.

Entre los usos básicos definidos dentro del Dominio Público Portuario se distinguen aquellos considerados Usos Portuarios, esto es, “Uso portuario comercial”, “Uso portuario deportivo”, “Uso complementario” y “Uso de infraestructuras y obras de abrigo”, de aquéllos que, no siendo portuarios, son admitidos, en determinadas circunstancias, dentro de dicho Dominio Público Portuario: “Uso equipamiento”.

Con respecto a la zona de servicio de aguas del puerto, no se han establecido propiamente usos. Simplemente se ha procedido a distinguir en ella las zonas previstas en el artículo 15.7 de la Ley 27/92: la Zona I, o interior de las aguas portuarias, que se define en el capítulo II.2.2 de este documento, y la Zona II, o exterior de las aguas portuarias, que abarca el resto de las aguas, dedicadas a las zonas de entrada, maniobra y posible fondeo de embarcaciones, sujetas al control de la Autoridad Portuaria de Vilagarcía.

Una vez establecida la clasificación, para asignar usos a las distintas áreas, se ha partido, por una parte, de las conclusiones obtenidas del análisis de cada área, corregidas mediante un trabajo de encaje con las vecinas y con el entorno urbano, en el que se han tratado de compatibilizar tendencias e introducir usos de transición. Por otro, de las previsiones de desarrollo del puerto y del análisis global de la zona de servicio, que ha proporcionado pautas para estimar la necesidad de mantenimiento o ampliación de los espacios existentes y de su actual dedicación.

CUADRO DE USOS DE LA ZONA DE SERVICIO

ZONA TERRESTRE

USO PORTUARIO COMERCIAL

Graneles Líquidos
Graneles Sólidos
Mercancía General
Contenedores
Ro-Ro
Polivalente
Pasajeros

USO PORTUARIO DEPORTIVO

USO COMPLEMENTARIO

Industrial
Terciario
Logístico

USO DE EQUIPAMIENTO

Cultural Recreativo

USO INFRAESTRUCTURAS Y OBRAS DE ABRIGO

ZONA MARÍTIMA

ZONA I, Interior
ZONA II, Exterior

1.2 Descripción.

Los diferentes usos que se proponen para los terrenos portuarios de la zona de Servicio del Puerto de Vilagarcía, se han representado gráficamente en las hojas de los planos anexos cuya numeración comienza por 2, y que cuentan con un título común: *Plan de utilización de los espacios portuarios.*

1.3. Justificación por áreas.

De acuerdo con los análisis realizados en la primera parte de este trabajo, las razones que justifican los usos asignados a las distintas parcelas y áreas en que se ha descompuesto la zona de servicio son las siguientes:

AREA Nº 1 – MUELLE DEL RAMAL

Usos asignados:

Zona de muelles y parcelas: Mixto (portuario comercial polivalente y el mixto, equipamiento y complementario terciario)

Viario de ferrocarril y anexos: Mixto (portuario comercial polivalente y el mixto, equipamiento y complementario terciario)

Justificación:

El muelle del Ramal ha quedado actualmente separado del resto de los muelles comerciales por una zona integrada ya en la ciudad y de un uso totalmente distinto al comercial portuario.

Se propone un uso portuario comercial polivalente en todo el muelle del Ramal, dando preferencia al tráfico de cruceros, y con opción a la futura construcción de una estación marítima, pero siendo usado por el resto de buques en caso de colapso en el resto de las líneas de muelle del puerto, así como a los terrenos por donde circula la línea de ferrocarril. Pero, debido a las actividades desarrolladas en las áreas anexas, parece conveniente establecer un uso mixto que admita a la vez el uso portuario comercial polivalente y el uso mixto de equipamiento y complementario terciario. Ante la dotación al puerto de nuevas infraestructuras, podrá desplazarse la actividad comercial a los muelles de la zona oeste, que además van a ser ampliados, quedando este área más integrada en la ciudad.

El viario ferroviario se considerará también de uso mixto, portuario comercial polivalente y el mixto de equipamiento y complementario terciario, por la razón justificada anteriormente.

Por lo que se refiere a delimitación portuaria se ha propuesto mantener esta “Área nº 1 – Muelle del Ramal” dentro de la zona de Servicio del Puerto, además de añadirle el ramal de ferrocarril de conexión con la estación ya mencionado y sus pequeñas parcelas anejas, cuya incorporación a la zona de servicio se justifica y detalla en el capítulo 2.1 de este tomo B.

AREA Nº 2 – PUERTO DEPORTIVO Y PASAJEROS

Usos asignados:

Espigones exteriores de las dársenas nº1 y nº2: Infraestructura y obra de abrigo.

Zona exterior del muelle, y viario portuario: Portuario comercial polivalente.

Dársenas y entorno: Portuario Deportivo (en el plano se colorea la dársena, representando realmente a los pantalanes).

Área restante: Mixto, Equipamiento y Complementario Terciario.

Justificación:

Parece razonable que esta área mantenga las funciones que actualmente realiza de desembarco de pasajeros y apoyo a la dársena deportiva, aprovechando, también, las ventajas de localización que ofrece para actividades de transición entre las urbanas y las estrictamente portuarias. De esta forma, a la zona de muelle, se le asigna un uso portuario comercial polivalente.

Se propone introducir en los terrenos no directamente adscritos al muelle de pasajeros y las dársenas deportivas, un uso Mixto, en el que puedan coexistir actividades terciarias ligadas al puerto comercial (oficinas de la Autoridad Portuaria, Aduanas...), equipamientos urbanos (Auditorio, parques y jardines....), zona lúdica (establecimientos de hostelería, cines, ...), que además sirven de instalaciones de apoyo a la dársena deportiva. Esto se justifica por la especial funcionalidad y morfología de esta zona y la pérdida de condiciones idóneas para el desarrollo de los tráficos de mercancías que se han previsto en las zonas de ampliación portuaria.

Esto mismo es lo que refleja el Plan Especial del Puerto de Vilagarcía aprobado por el ayuntamiento, donde se concretan los parámetros urbanísticos para la ordenación del área.

Dadas sus funciones Portuarias y complementarias el área debe permanecer dentro de la Zona de Servicio.

AREA Nº 3 – RAMPA DE CAVADELO

Usos asignados:

Espigón de separación de la dársena nº2: infraestructura y obra de abrigo

Rampa de acceso: Portuario Comercial Polivalente.

Zona de muelles y parcelas: Mixto, Equipamiento y Complementario Terciario

Viario interior portuario: Portuario Comercial Polivalente.

Justificación:

Esta zona está formada por una banda formada por el edificio administrativo existente y los previstos realizar, así como la zona de reparación de embarcaciones de recreo. Además de albergar actividades ligadas al Puerto (Capitanía Marítima, Parque de Bomberos, etc...), cumple un papel de transición entre usos urbanos y usos portuarios, y sirve para evitar que el Puerto ofrezca a la ciudad una configuración de trasera de naves y almacenes.

Es indudable el mantener dentro de la zona de Servicio la totalidad de esta área por las razones antes expuestas, siendo responsabilidad del Plan Especial del Puerto marcar los parámetros para su ordenación.

AREA Nº 4 – MUELLE COMERCIAL

Usos asignados:

Zona de Parcelas: Portuario Comercial Polivalente.

Zona de Muelles: Portuario Comercial Polivalente.

Viario: Portuario Comercial Polivalente.

Justificación:

En la actualidad, y tal y como reflejan las estadísticas del tráfico marítimo, el área soporta la mayor parte del tráfico total de mercancía general y graneles sólidos, así como una parte importante de graneles líquidos, lo que ha conllevado la total ocupación de los muelles en todo momento, provocando su sobreexplotación y su incapacidad para absorber más tráficos.

Esto provoca que sea totalmente necesaria su ampliación, debido a que la falta de espacio provocaría la desviación de tráficos hacia otros puertos.

Por todo lo dicho, el muelle Comercial es un elemento esencial en el rendimiento portuario y una de las bases de su actividad comercial. Por ello parece razonable proponer un uso Comercial en el conjunto del área, con una vocación polivalente, dadas las múltiples posibilidades que ofrece y sus buenos enlaces con la red viaria. Asimismo, se propone el mismo uso para la explanada de servicio al mismo y la ampliación del Muelle Comercial Oeste.

Por lo que se refiere a delimitación portuaria se ha propuesto mantener el Muelle Comercial así como la totalidad de su ampliación dentro de la zona de Servicio del Puerto.

La ampliación de superficie en esta área viene justificada de manera mas ajustada en el Plan Director y en el Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria de Vilagarcía.

AREA Nº 5 – MUELLE DE COMBOA

Usos asignados:

Zona de Parcelas: Portuario Comercial Polivalente.

Zona de Muelles: Portuario Comercial Polivalente.

Viario: Portuario Comercial Polivalente.

Justificación:

En la actualidad, y tal y como reflejan las estadísticas del tráfico marítimo, el área soporta una buena parte del tráfico total de mercancía general, sobre todo en lo que se refiere a las descargas de pescado congelado.

Por lo tanto parece razonable proponer un uso Comercial en el conjunto del área, con una vocación polivalente, dadas las múltiples posibilidades que ofrece por su longitud de muelle y sus calados, así como sus buenas infraestructuras viarias.

Por lo que se refiere a delimitación portuaria se ha propuesto mantener el Muelle de Comboa dentro de la zona de Servicio del Puerto.

AREA Nº 6 – MUELLE DE FERRAZO

Usos asignados:

Zona de Parcelas: Portuario Comercial Polivalente.

Zona de Muelles: Portuario Comercial Polivalente.

Viario: Portuario Comercial Polivalente.

Justificación:

En la actualidad, y tal y como reflejan las estadísticas del tráfico marítimo, el área soporta una buena parte del tráfico total de mercancía general, y de graneles líquidos, siendo este último tráfico el movimiento principal de este muelle, apoyado por la infraestructura existente.

Por lo tanto parece razonable proponer un uso Comercial en el conjunto del área, con una vocación polivalente, dadas las múltiples posibilidades que ofrece por su longitud de muelle y sus calados, así como sus buenas infraestructuras viarias.

Asimismo, se propone un uso polivalente de igual manera para la prolongación y explanada de la línea de atraque del Muelle de Ferrazo, dadas estas múltiples posibilidades que las infraestructuras ofrecen, incluyendo una rampa roll-on roll-off en la unión de los muelles.

Por lo que se refiere a delimitación portuaria se ha propuesto mantenerla totalidad del área del Muelle de Ferrazo dentro de la zona de Servicio del Puerto.

Esta ampliación de superficie viene justificada de manera mas ajustada en el Plan Director y en el Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria de Vilagarcía.

AREA Nº 7 – SEÑALES MARÍTIMAS.

Usos asignados:

Áreas de Señales Marítimas: Mixto, Equipamiento y Complementario Terciario (salvo Isla de Rúa, que tendrá sólo Uso Complementario Terciario).

Viario de Señales Marítimas: Mixto, Equipamiento y Complementario Terciario (salvo Isla de Rúa, que tendrá sólo Uso Complementario Terciario).

Justificación:

Parece razonable que estas áreas mantengan las funciones que actualmente realizan de apoyo a la navegación, como son las realizadas por estos faros y balizas. Pero además, debido al alto grado de interés turístico que suscitan, unido a la financiación que se generaría en modo de ingresos para un mejor mantenimiento de las mismas, se prevé un uso que incluya el establecimiento de equipamientos y actividades comerciales no portuarias. Esto viene avalado por la previsión que de estos nuevos usos para los terrenos ocupados por las señales marítimas realiza el art. 94.1 de la "Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general".

De ahí que se proponga introducir en los terrenos de señales marítimas, un uso Mixto, en el que puedan coexistir actividades terciarias ligadas al puerto comercial y su apoyo a la navegación y señalización en el mismo (faros y balizas), equipamientos urbanos, actividad terciaria no portuaria y zonas lúdicas, siempre bajo la premisa del cumplimiento de las limitaciones establecidas en la "Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general". Esta coexistencia no se propone para la Isla de Rúa, dado su bajo nivel de antropización, reducidas dimensiones y ubicación, con lo cual el uso propuesto para ella es Complementario Terciario (ligado al puerto comercial y su apoyo a la navegación y señalización en el mismo: faros y balizas).

Dadas sus funciones Portuarias de señalización y apoyo a la navegación, el área debe permanecer dentro de la Zona de Servicio.

Superficie (m2) destinada a cada uno de los usos básicos:

USO BÁSICO	ÁREA Nº1	ÁREA Nº2	ÁREA Nº3	ÁREA Nº4	ÁREA Nº5	ÁREA Nº6	TOTAL ZONA PORTUARIA	SEÑALES MARITIMAS	TOTAL PUERTO
PORTUARIO COMERCIAL POLIVALENTE		19.638	23.671	110.724	71.007	161.811	386.851		386.851
INFRAESTRUCTURAS Y OBRAS DE ABRIGO		950	526				1.476		1.476
PORTUARIO DEPORTIVO		4.120					4.120		4.120
MIXTO: EQUIPAMIENTO Y COMPLEMENTARIO TERCIARIO		89.266	15.062				104.328	98.748	203.076
COMPLEMENTARIO TERCIARIO								32.075	32.075
MIXTO: PORTUARIO COMERCIAL POLIVALENTE Y MIXTO; EQUIPAMIENTO Y COMPLEMENTARIO TERCIARIO	45.131						45.131		45.131
TOTAL	**45.131**	**113.974**	**39.259**	**110.724**	**71.007**	**161.811**	**541.906**	**130.823**	**672.729**

II.2. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

II.2. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.

2.1. Zona de Servicio Terrestre.

2.1.1. Descripción y justificación.

La delimitación de la zona de servicio propuesta en el presente Plan de Utilización no es sino el resultado de acotar aquellas áreas o parcelas, interiores o exteriores a la delimitación de la Zona de Servicio vigente con anterioridad (recogida en los planos adjuntos), a las que se ha asignado alguno de los usos básicos definidos en el apartado anterior. La delimitación encuentra su justificación en los argumentos y razonamientos expuestos para la asignación de usos en dicho apartado.

La zona de servicio terrestre vigente hasta el momento es fruto de la O.M. de 19 de octubre de 1972 y sucesivas resoluciones para varias desafectaciones de espacios en tierra destinados a organismos, uso municipal, etc. Estas resoluciones y su contenido están detalladas en el apartado I.3.1 de este documento.

De esta forma, la delimitación establecida en el presente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios dependientes de la Autoridad de Portuaria de Vilagarcía se recoge en el plano 3.0 del tomo B, e incluye:

> Los terrenos comprendidos por el viario de ferrocarril que enlaza la estación con el Muelle del Ramal, así como la parcela situada al lado del enlace con la estación, y la parcela del parque situada en la Playa de Compostela.
>
> La línea continúa por todo el borde exterior de la Avenida de la Marina, incluyendo toda la parcela hacia el mar de esta avenida, salvo la parcela actualmente ocupada por la Casa del Mar (desafectada por resoluciones de 3 de mayo de 1973 y 3 de noviembre de 1978, ver apdo. I.3.1), hasta la calle perpendicular al mar que une el Muelle de Pasajeros con la ciudad, punto en el que gira hacia el oeste por el borde sur de la calle, incluyendo la acera de dicho lado.
>
> Al llegar a la Vía de Enlace, el límite vuelve a ser paralelo al mar, discurriendo por el lado tierra de ese vial, incluyendo la acera, hasta llegar a la glorieta del Cavadelo, que atraviesa diametralmente, continuando a lo largo de una línea sensiblemente paralela a la valla perimetral de separación de la Calle Valle Inclán con el Puerto de Vilagarcía, unos 4 metros hacia tierra, incluyendo así la acera y el carril-bici de la margen de mar de la Calle Valle Inclán, siendo el límite el bordillo de la acera.
>
> Esta línea se prolonga todo a lo largo de la margen derecha de la calzada de la citada vía que comunica Vilagarcía con Vilaxoán (incluyendo la acera y carril-bici en la Zona de Servicio, como se ha dicho), terminándose al llegar al punto donde comienza el Dique de Ferrazo (pero excluyendo la parcela del Pretratamiento de la Estación Depuradora de Vilagarcía).

Además, se incluyen los terrenos en que se asientan las 7 señales marítimas con parcela propia de zona de servicio, cuya definición exacta se describe para cada caso en los planos correspondientes.

Como novedad en este Plan de Utilización, se incluyen en la Zona de Servicio, como ya se ha mencionado más arriba, los terrenos comprendidos entorno al ramal de ferrocarril que enlaza la Estación con el Muelle del Ramal y parcelas anejas, según se describe en el apartado siguiente.

2.1.2. Relación de incorporaciones y desafecciones.

A continuación se detallan las áreas cuya situación respecto a la delimitación de la zona de servicio vigente con anterioridad, resulta modificada por la aplicación de este Plan de Utilización. Estas áreas figuran expresamente delimitadas por los planos adjuntos.

1- Área de Ferrazo: Se incluyen las superficies generadas en esta área, como resultado de la realización de las obras previstas en el Plan Director (iniciada su construcción en Junio de 2004)

   - Se incrementa la superficie en 78.470 metros cuadrados.
   - La línea de muelle aumenta en 910 ml.

2- Área del Muelle Comercial: Se incluyen las superficies generadas en esta área, como resultado de la realización de las obras previstas en el Plan Director:

   a. Zona de la Explanada de Servicio al Muelle Comercial: Se incrementa la superficie en 23.000 m2, y se dota con una rampa Roll-on Roll-off (ya costruida en 2003)
   b. Ampliación del Muelle Comercial Oeste. Se incrementa la superficie en 12.000 m2.(Si bien, debido a que su construcción no se prevé hasta 2006, estos 12.000m2 no se han contabilizado en las tablas de este documento).

3- Los terrenos comprendidos entorno al ramal de ferrocarril que enlaza la Estación con el Muelle del Ramal y parcelas anejas. Estos terrenos son propiedad de la Autoridad Portuaria desde 1933, pues fueron adquiridos entonces por la Comisión Administrativa de Obras del Puerto de Villagarcía de Arosa a la sociedad privada “S.A. Suárez”, titular de la propiedad en ese momento, tras sucesivos cambios de propiedad desde su construcción a finales del S.XIX por una sociedad de carbones inglesa. Estos terrenos se incluyen por fin en este Plan de Utilización, apareciendo en todos sus planos, para su inclusión en la Zona de Servicio. Dado que la propiedad es de la Autoridad Portuaria, no se precisa afectación de los bienes patrimoniales de ninguna Administración al uso portuario, ni declaración de

utilidad pública a los efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada.

2.2. Zona de servicio de aguas del puerto.

De acuerdo con lo establecido en el art. 96.2 de la "Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general", la superficie de agua incluida en la zona de servicio se subdividirá en dos zonas: a)Zona I, o interior de las aguas portuarias, que abarcará las aguas abrigadas naturalmente que comprendan las dársenas destinadas a operaciones portuarias, incluyendo las zonas necesarias para maniobras de atraque y reviro, y los espacios de agua incluidos en los diques de abrigo; b)Zona II, o exterior de las aguas portuarias, que comprenderá el resto de las aguas. Asimismo, el Plan de Utilización establecerá las condiciones de uso de las superficies y espejo de agua, procurando garantizar la coherencia o compatibilidad con los usos y finalidades asignados a los espacios terrestres adyacentes.

La zona de servicio de aguas del puerto vigente hasta el momento es fruto de una O.M. de 9 de junio de 1987, en la que se define detalladamente incluyendo su respeto a los puertos autonómicos.

El Plan de Usos incorpora una norma básica a efectos de la exclusión fuera la Zona de Servicio portuaria de las Zonas de Baño definidas por el art.69 del “R.D. 1471/1989, de 1 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General para el desarrollo y ejecución de la Ley de Costas” (sólo para los tramos de costa no incluidos en la Zona de Servicio terrestre del Puerto): la zona de baño, a excluir de la Zona de Servicio de aguas del puerto se define como: las zonas debidamente balizadas a este efecto, mientras que en los tramos de costa que no estén balizados como zona de baño se entenderá que ésta ocupa una franja de mar contigua a la costa de una anchura de 200 metros en las playas y 50 metros en el resto de la costa.

De conformidad con lo anterior, las zonas I y II de aguas del puerto propuestas (que implican una importante reducción con respecto a la zona de servicio de agua vigente) aparecen graficadas en el plano 4.0., y su descripción concreta es la siguiente (asociada a los polígonos de viveros flotantes, cuya descripción detallada por coordenadas de sus vértices se da en el anexo a este capítulo):

- Zona I, o interior de las aguas portuarias: comprende la superficie marítima delimitada por: Morro del Muelle de Carril, Islote Malveira Chica, Políg.VilagarcíaA-Vért.C, Políg.VilagarcíaB-Vért.B, Políg.VilagarcíaB-Vért.C, Punta Preguntoiro, y toda la costa comprendida entre el primer y último puntos citados (Vilaxoán, Puerto de Vilagarcía, Playas de La Concha y La Compostela); con esto se cumplirá también el criterio impuesto por la Ley 27/1992 de Puertos del Estado cuando se hayan concluido las obras contempladas por el Plan Director en vigor.
- Zona II, o exterior de las aguas portuarias: queda delimitada por: Políg.VilagarcíaA-Vért.C, Políg.VilagarcíaA-Vért.D, Políg.CaramiñalE-Vért.F, Políg.CaramiñalE-Vért.A, Políg.CaramiñalD-Vért.G, Políg.CaramiñalD-Vért.H, Políg.CaramiñalD-Vért.A, Políg.CaramiñalC-Vért.A, Políg.CaramiñalB-Vért.D, Políg.CaramiñalB-Vért.A, Políg.CaramiñalA-Vért.B, Políg.CaramiñalG-Vért.D, Políg.CaramiñalG-

Vért.A, Políg.CaramiñalG-Vért.B, Políg.CaramiñalH-Vért.A, Políg.CaramiñalH-Vért.B, Políg.CaramiñalH-Vért.C, Políg.CaramiñalH-Vért.D, Políg.RibeiraC-Vért.B, Políg.RibeiraC-Vért.D, Políg.RibeiraC-Vért.C, Políg.RibeiraC-Vért.A, Punta Aguiúncho, Pun ta Touro (y el tramo de costa entre estas dos últimas, correspondiente a la ensenada de Ribeira), Políg.RibeiraB-Vért.E, Políg.RibeiraB-Vért.F, Islote Cabeceiro Grande, punta septentrional de la Isla de Sálvora, punta Brisán en la Isla de Sálvora (y el tramo de costa de esta isla entre las dos puntas citadas), Punta Con de Aguieira en la Península de O Grove, Punta Veiviña, Políg.GroveC-Vért.A, Políg.GroveC-Vért.B, Políg.CambadosC-Vért.A, Políg.CambadosC-Vért.A1, Políg.CambadosC-Vért.B1, Políg.CambadosC-Vért.B, Políg.CambadosB-Vért.A, Políg.CambadosB-Vért.B, Políg.CambadosA-Vért.A, Políg.CambadosA-Vért.B, Políg.VilagarcíaB-Vért.A, Políg.VilagarcíaB-Vért.B.

- Todo ello respetando las normas básicas A) y B) detalladas antes de esta descripción, y las aguas de los puertos autonómicos de A Pobra do Caramiñal, Ribeira y Vilaxoán.

De estas descripciones detalladas de las zonas I y II se deduce que, a grandes rasgos, la zona de servicio se ha reducido perdiendo toda la ensenada de Rianxo y pasando de estar constituida por la mayor parte de la ría a estarlo por solamente el canal delimitado por los polígonos de bateas; asimismo, la frontera entre zona I y zona II se ha acercado al puerto, pasando de la línea Sinas-Chazo a la línea Malveiras-Vilaxoán.

Con respecto a esta reducción de la Zona de Servicio de aguas del Puerto (que antes estaba constituida por la práctica totalidad de la ría), ésta se apoya en la declaración de “Innecesariedad de su naturaleza de Zona de Servicio del Puerto de Vilagarcía de Arousa” de los polígonos de viveros flotantes de la ría, que fue aprobada por el Consejo de Administración en sesión de 26 de septiembre de 2002. Y esta delimitación se realiza, por tanto, atendiendo a la respuesta a esa declaración de la Presidencia de Puertos del Estado a la Presidencia de esta Autoridad Portuaria, de 18 de junio de 2003, en la que se establecen los criterios y recomendaciones para la delimitación de la nueva Zona de Servicio de aguas del Puerto, que tras su aprobación por el Consejo de Administración debe ser ratificada por el Ministerio de Fomento.

En ambas zonas se exceptúan, y no pertenecen, por tanto, a la zona de aguas del Puerto de Vilagarcía, los enclaves de las zonas correspondientes a los puertos que han sido transferidos a la Comunidad Autónoma de Galicia, de acuerdo con las delimitaciones vigentes, que se reproducen en las páginas siguientes.

II.3. EFECTOS, VIGENCIA Y MODIFICACIÓN DEL PLAN

II.3.- EFECTOS, VIGENCIA Y MODIFICACIÓN DEL PLAN DE UTILIZACIÓN.

3.1.- Efectos.

Ya se ha señalado anteriormente que los dos contenidos básicos de un Plan de Utilización son la delimitación de la zona de servicio y la previsión de usos para sus distintas áreas. En cuanto a la delimitación de la zona de servicio, parece claro que es el Plan de Utilización el instrumento jurídico necesario para su definición y modificación sustancial (artículos 96 y 97 de la ley 48/2003 de 26 de Noviembre).

Entre los efectos jurídicos inmediatos que implica la aprobación del Plan de Utilización se encuentran los siguientes:

1) La utilización de las distintas áreas se efectuará de acuerdo con los usos básicos en él establecidos.

2) La realización por la Autoridad Portuaria de usos diferentes a los establecidos por el Plan de Utilización en las áreas de la zona de servicio, que supongan alteración de los usos básicos asignados por aquél, exigirá su previa modificación cuando se den alguno de los supuestos previstos en el artículo 97 de la ley 48/2003 de 26 de Noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.

3) En la interpretación cartográfica de los límites entre usos, se admitirán tolerancias en el dibujo de tres milímetros entre usos básicos.

3.2.- Vigencia y modificación del Plan de Utilización.

1) Las determinaciones del Plan de Utilización tendrán vigencia indefinida hasta su modificación o sustitución.

2) La Autoridad Portuaria podrá iniciar el procedimiento de modificación del Plan de Utilización cuando lo considere conveniente para el interés general y cuando se den alguna de las siguientes circunstancias:

   - Inadecuación del Plan de Utilización para el cumplimiento de los objetivos estratégicos de la Autoridad Portuaria.

   - Aparición de nuevas demandas no recogidas que supongan una clara alteración del marco de sus previsiones.

   - Incremento o disminución sustancial del volumen del tráfico de mercancías.

3) Se consideran modificaciones sustanciales del Plan de Utilización las que supongan una alteración individual o acumulada superior al 15% de la superficie asignada a un determinado uso, salvo que afecte a los usos no portuarios, que tendrán, en cualquier caso, carácter de alteración sustancial.

4) La aprobación o modificación de un Plan Director tendrá carácter de modificación sustancial.

5) La modificación no sustancial, se ajustará a lo prescrito en el artículo 97 de la ley 48/2003 de 26 de Noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.

6) Las modificaciones sustanciales del Plan de Utilización se ajustarán a lo prescrito en los artículos 96 y 97 de la ley 48/2003 de 26 de Noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.

7) La construcción de infraestructuras portuarias que no impliquen modificación de la delimitación de la zona de servicio, o de los usos en las proporciones establecidas en el núm. 3) anterior, aunque impliquen el relleno de parte de la zona de aguas del puerto, no supondrán modificación sustancial del Plan de Utilización, y una vez construidas se les asignará un uso básico, y se adjuntarán a la documentación del Plan de Utilización como un Anexo.

II.4.- PLANOS

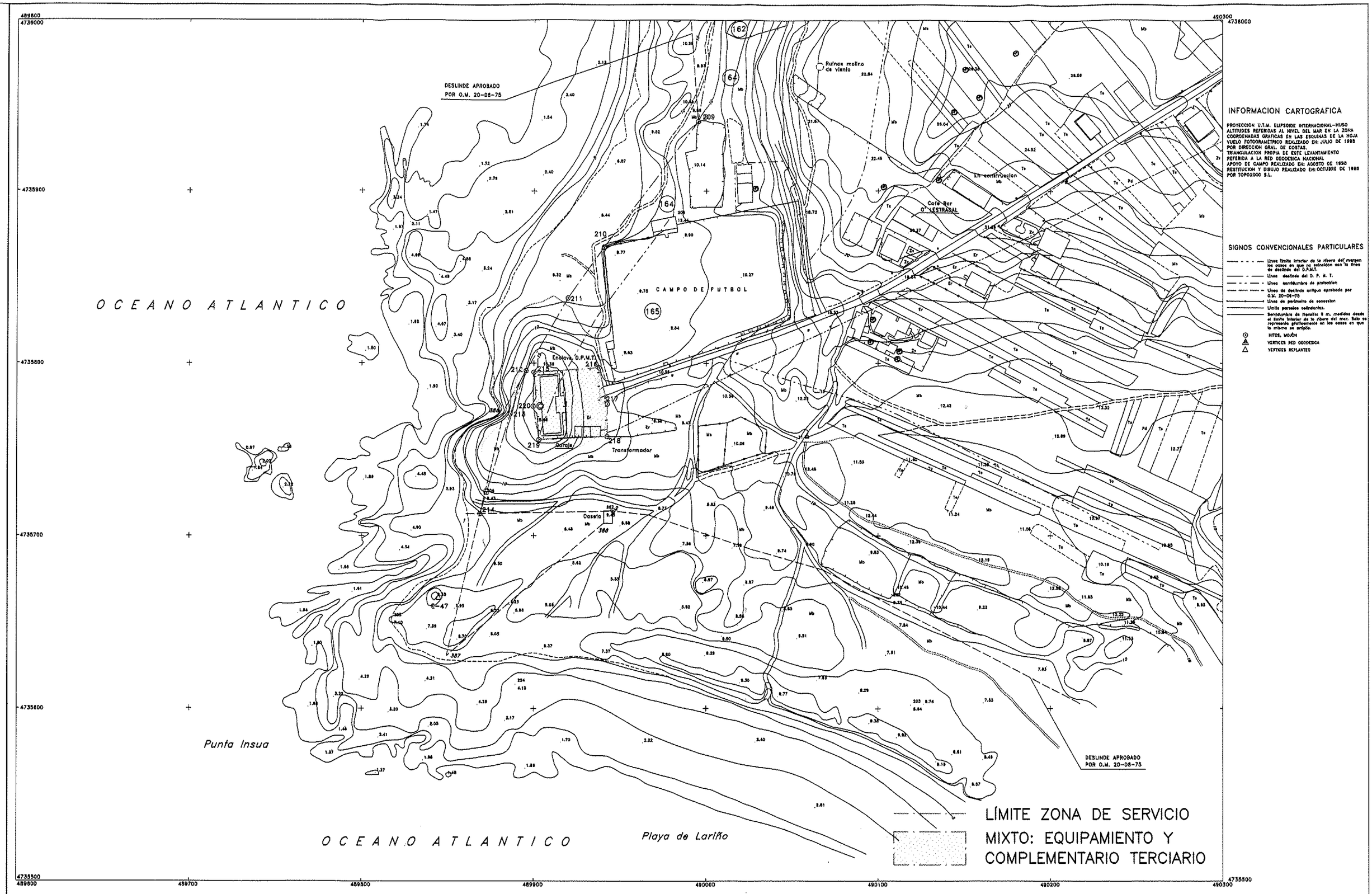
II.4.- PLANOS

Planos 1.0
Zona de Servicio vigente con anterioridad.

Planos 2.0
Propuesta de Utilización de los espacios portuarios.

Planos 3.0
Propuesta de Delimitación de la Zona de Servicio terrestre.

Planos 4.0
Propuesta de Delimitación de la Zona de Servicio marítima del puerto.



MINISTERIO DE FOMENTO

Porto de Vilagarcía
Autoridade Portuaria de Vilagarcía

PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS

EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS

JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE

ESCALA

1:2.000

PLANO DE FAROS PUNTA ÍNSUA

MUNICIPIO DE CARNOTA –A CORUÑA–

PROPUESTA DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS

PLANO Nº 2/1.7

FECHA

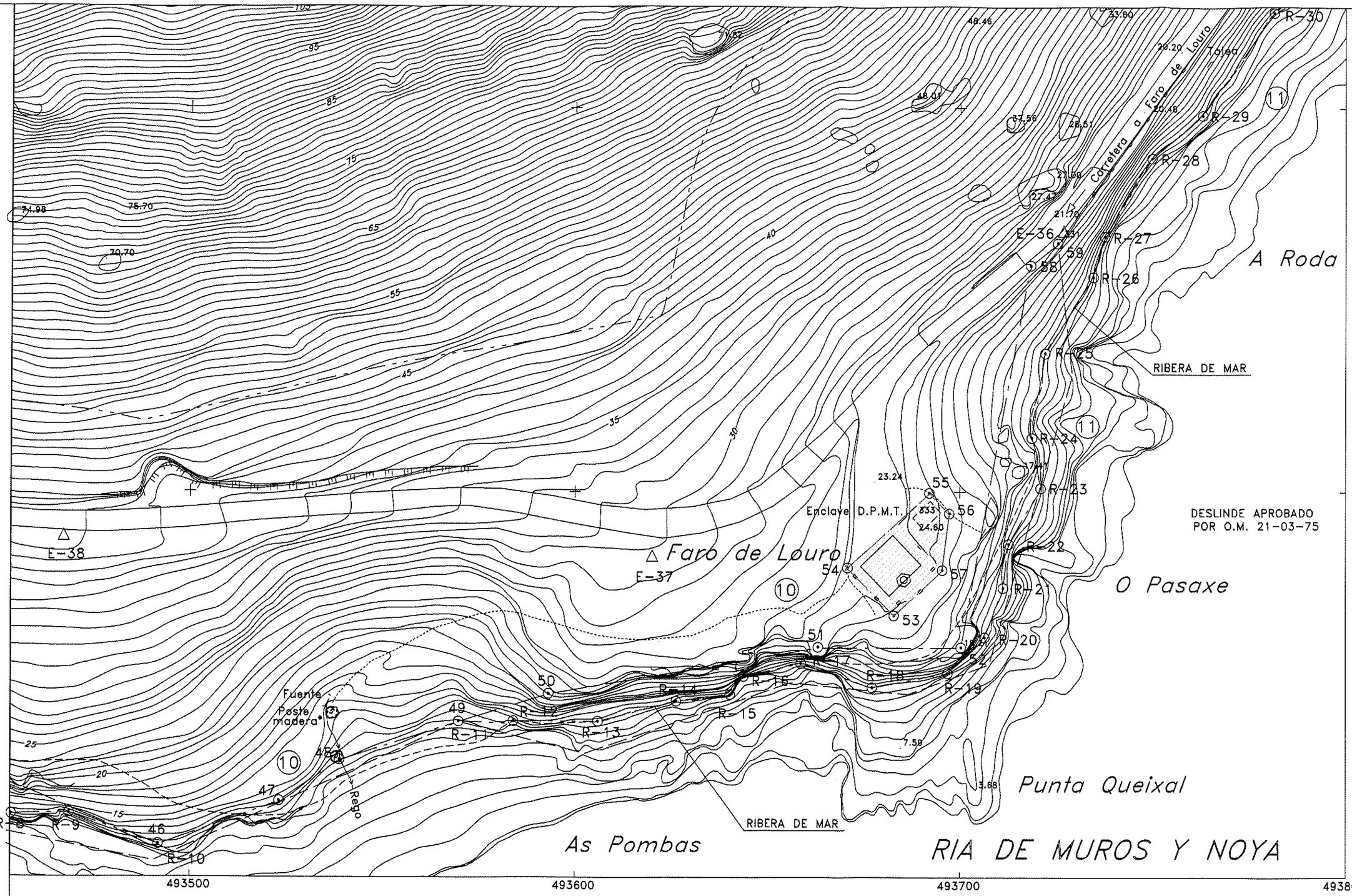
JUL 2004

INFORMACION CARTOGRAFICA

PROYECCION U.T.M. ELIPSOIDE INTERNACIONAL-HUSO
ALTITUDES REFERIDAS AL NIVEL DEL MAR EN LA ZONA
COORDENADAS GRAFICAS EN LAS ESQUINAS DE LA HOJA
VUELO FOTOGRAMETRICO REALIZADO EN: JULIO DE 1988
POR DIRECCION GRAL. DE COSTAS.
TRIANGULACION PROPIA DE ESTE LEVANTAMIENTO
REFERIDA A LA RED GEODESICA NACIONAL
APOYO DE CAMPO REALIZADO EN: AGOSTO DE 1995
RESTITUCION Y DIBUJO REALIZADO EN: OCTUBRE DE 1998
POR TOPO2000 S.L.

SIGNOS CONVENCIONALES PARTICULARES

- Linea limite interior de la ribera del mar en los casos en que no coincidan con la linea de deslinde del D.P.M.T.
- Linea deslinde del D. P. M. T.
- Linea servidumbre de proteccion
- Linea de deslinde antiguo aprobada por O.M. 20-06-75
- Linea de perimetro de concesion
- Limite parcelas colindantes.
- Servidumbre de transito: 6 m. medidos desde el limite interior de la ribera del mar. Solo se representa graficamente en los casos en que la misma se origina.
- HITOS. MOJÓN
- VERTICES RED GEODESICA
- VERTICES REPLANTEO

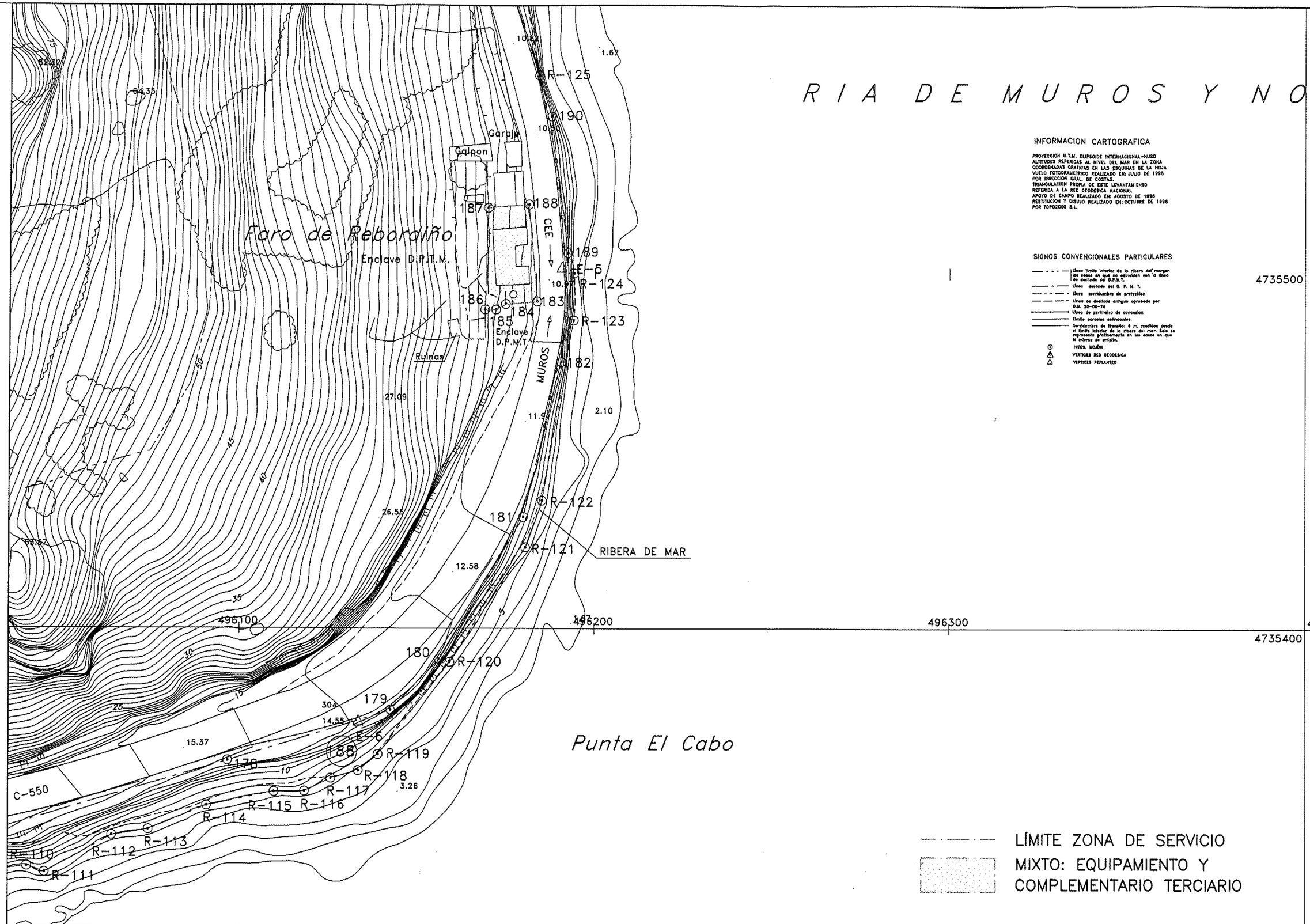


LÍMITE ZONA DE SERVICIO

MIXTO: EQUIPAMIENTO Y COMPLEMENTARIO TERCIARIO

MINISTERIO DE FOMENTO — Porto de Vilagarcía — Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:1.000	PLANO DE FAROS MONTE LOURO PUNTA CARREIROS –MUROS– A CORUÑA–	PLANO Nº 2/2.7
				PROPUESTA DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS	FECHA JUL 2004

R I A D E M U R O S Y N O Y A



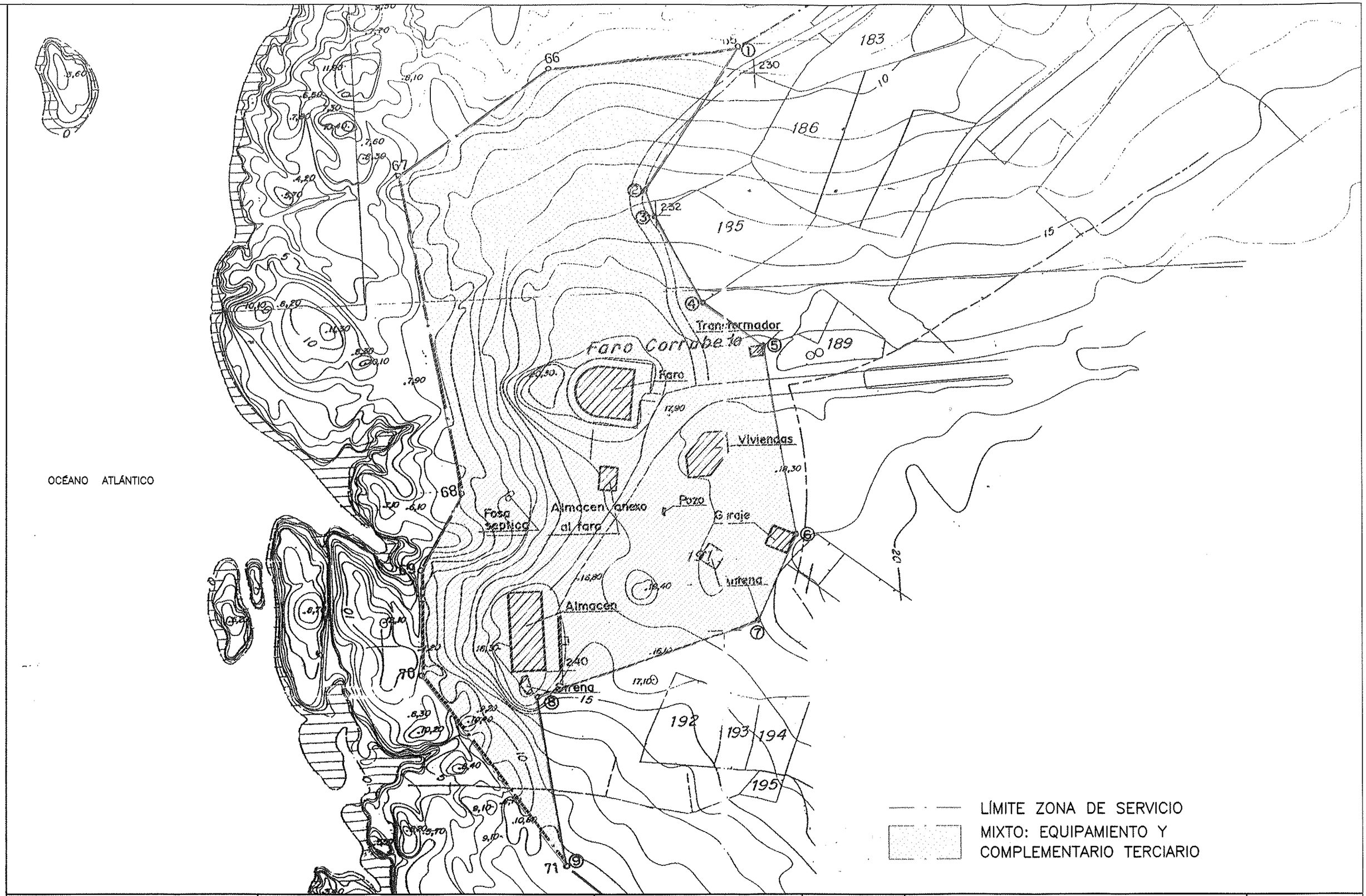
INFORMACION CARTOGRAFICA

PROYECCION U.T.M. ELIPSOIDE INTERNACIONAL-HUSO
ALTITUDES REFERIDAS AL NIVEL DEL MAR EN LA ZONA
COORDENADAS GRAFICAS EN LAS ESQUINAS DE LA HOJA
VUELO FOTOGRAMETRICO REALIZADO EN: JULIO DE 1995
POR DIRECCION GRAL. DE COSTAS.
TRIANGULACION PROPIA DE ESTE LEVANTAMIENTO
REFERIDA A LA RED GEODESICA NACIONAL
APOYO DE CAMPO REALIZADO EN: AGOSTO DE 1995
RESTITUCION Y DIBUJO REALIZADO EN: OCTUBRE DE 1995
POR TOPO2000 S.L.

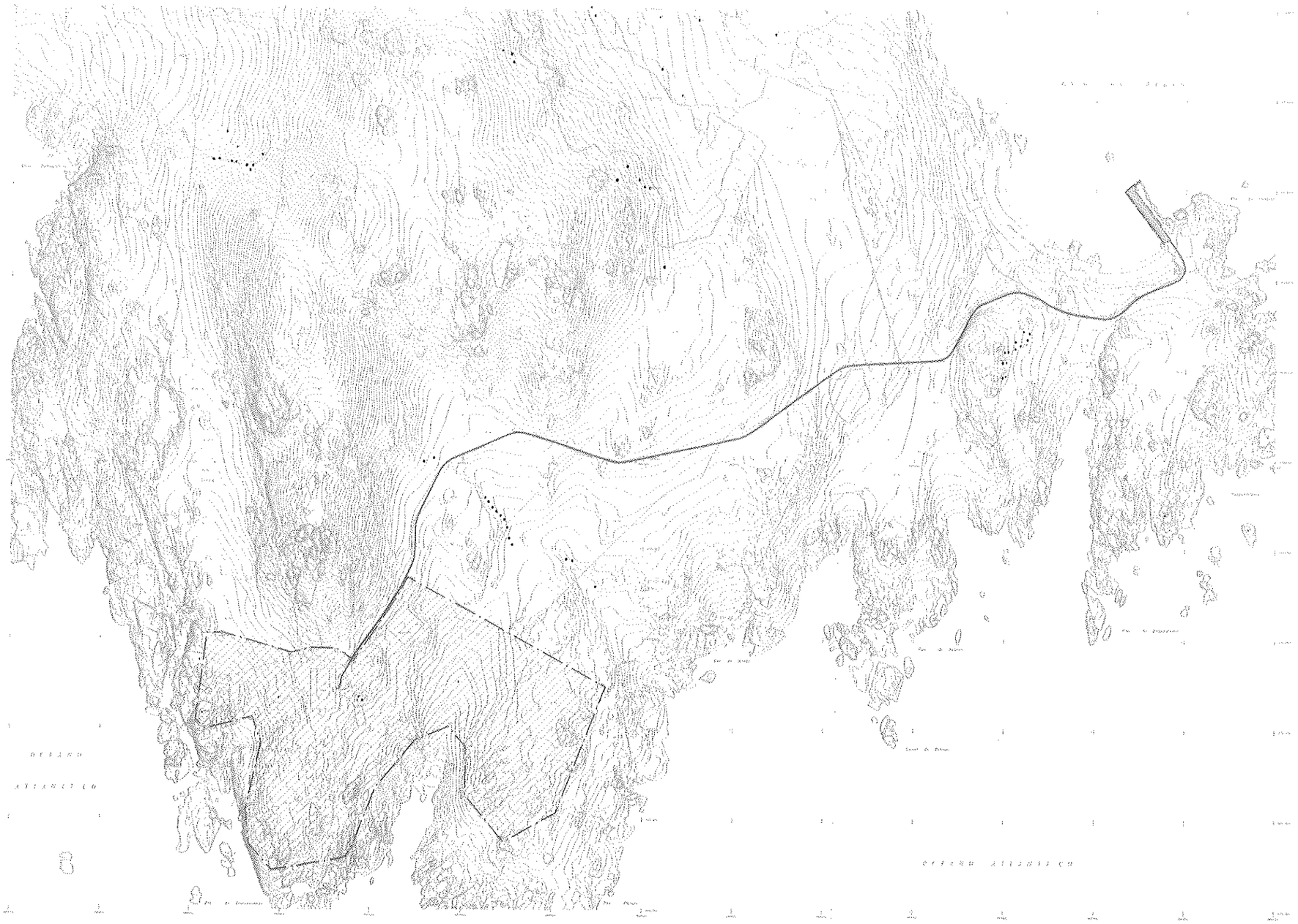
SIGNOS CONVENCIONALES PARTICULARES

- Linea limite interior de la ribera del mar en las zonas en que no coincidan con la linea de deslinde del D.P.M.T.
- Linea deslinde del D. P. M. T.
- Linea servidumbre de proteccion
- Linea de deslinde antiguo aprobado por O.M. 20-06-78
- Linea de perimetro de concesion
- Limite parcelas colindantes.
- Servidumbre de transito: 6 m. medidos desde el limite interior de la ribera del mar. Sólo se representa gráficamente en los casos en que la misma se grafíe.
- HITOS, MOJÓN
- VERTICES RED GEODESICA
- VERTICES REPLANTEO

Porto de Vilagarcía — Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:1.000	PLANO DE FAROS REBORDIÑO PUNTA EL CABO –MUNICIPIO DE MUROS –A CORUÑA– PROPUESTA DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS
				PLANO Nº 2/3.7 FECHA JUL 2004



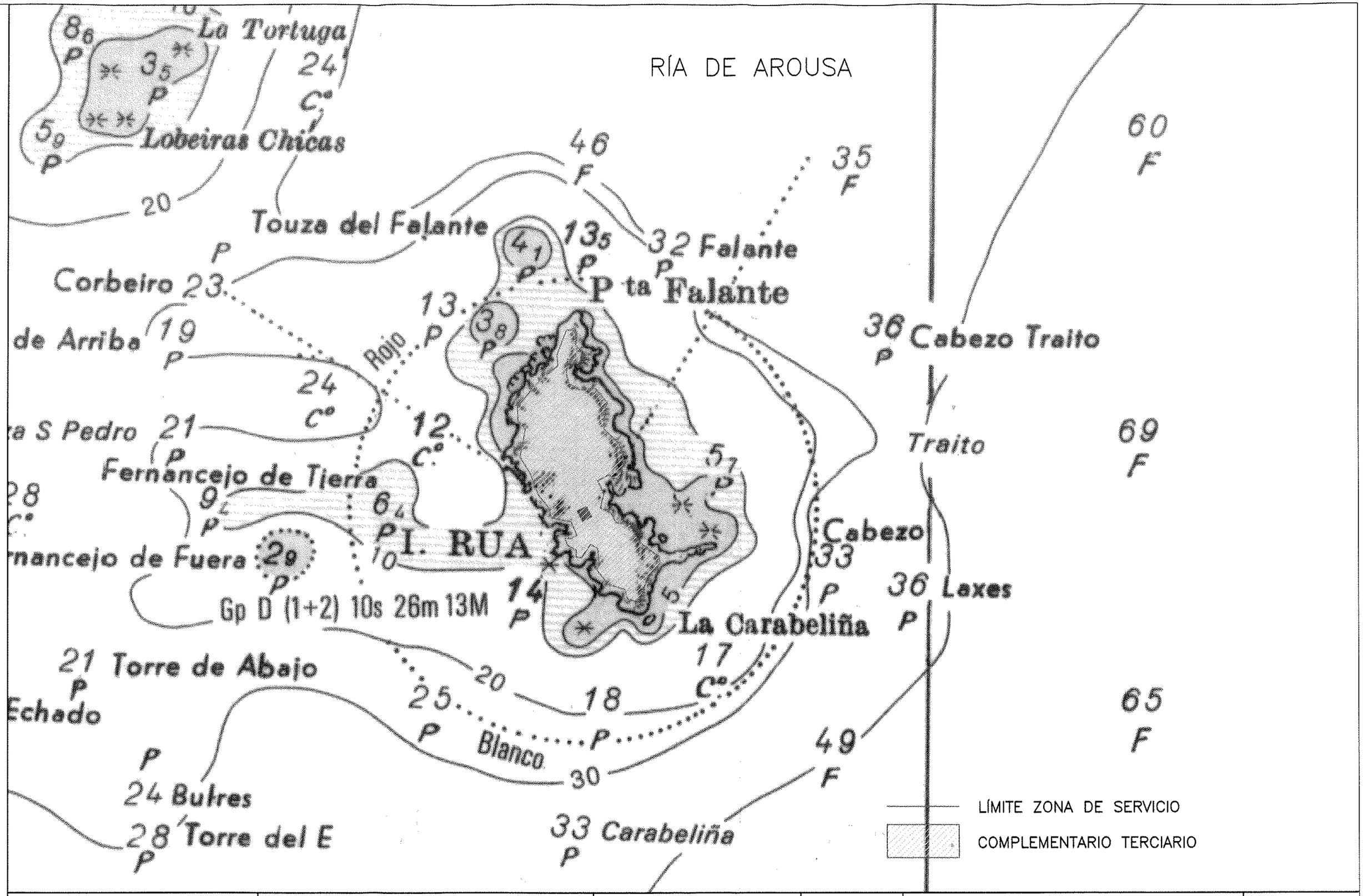
MINISTERIO DE FOMENTO Porto de Vilagarcía Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:1.000	PLANO DE FAROS CORRUBEDO MUNICIPIO DE CORRUBEDO –A CORUÑA– PROPUESTA DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS	PLANO Nº 2/4.7 FECHA JUL 2004



LÍMITE ZONA DE SERVICIO

MIXTO: EQUIPAMIENTO Y COMPLEMENTARIO TERCIARIO

MINISTERIO DE FOMENTO Porto de Vilagarcía Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:5.000	PLANO DE FAROS SÁLVORA ISLA DE SÁLVORA –MUNICIPIO DE RIVEIRA –A CORUÑA– PROPUESTA DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS	PLANO Nº 2/5.7 FECHA JUL 2004



MINISTERIO DE FOMENTO — Porto de Vilagarcía, Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:5.000	PLANO DE FAROS ISLA DE RÚA MUNICIPIO DE RIVEIRA –A CORUÑA– PROPUESTA DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS	PLANO Nº 2/6.7 FECHA JUL 2004

RÍA DE AROUSA

LÍMITE ZONA DE SERVICIO

MIXTO: EQUIPAMIENTO Y COMPLEMENTARIO TERCIARIO

MINISTERIO DE FOMENTO — Porto de Vilagarcía — Autoridade Portuaria de Vilagarcía	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS JUAN DIEGO PÉREZ FREIRE	ESCALA 1:1.000	PLANO DE FAROS PUNTA CABALLO MUNICIPIO ISLA DE AROUSA –PONTEVEDRA– PROPUESTA DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS	PLANO Nº 2/7.7 FECHA JUL 2004