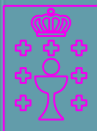




# PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN

## DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

**DILIXENCIA.-** Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestruturas do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo  
CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA



**Puerto de Marín**

Autoridad Portuaria de Marín  
y Ría de Pontevedra

**Julio  
2013**



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

**PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO  
DEL PUERTO DE MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA**

**Contenido**

<b>DOCUMENTO A. MEMORIA.....</b>	<b>5</b>
1. RESUMEN DE LA TRAMITACIÓN DEL PLAN ESPECIAL.....	5
1.1. FORMULACIÓN DEL PLAN ESPECIAL .....	5
1.2. PLANTEAMIENTO DE ORDENACIÓN DEL PUERTO .....	9
1.2.1. Muelles y explanadas comerciales (puerto comercial tradicional) .....	10
1.2.2. Varaderos .....	11
1.2.3. Muelles y explanadas de reparaciones.....	11
1.2.4. Muelles y zonas pesqueras (puerto pesquero) .....	11
1.2.5. Nuevos muelles y explanadas comerciales (nuevo puerto comercial).....	12
1.3. INFRAESTRUCTURAS.....	13
1.3.1. Viales interiores.....	13
1.3.2. Enlaces terrestres .....	13
1.4. PLANTEAMIENTOS ANTE LA DEMANDA DE TRÁFICOS.....	14
1.4.1. Planteamientos actuales.....	14
1.4.2. Posibles planteamientos futuros.....	16
2. ENCUADRE GENERAL DEL PUERTO .....	19
2.1. NOTAS HISTÓRICAS.....	19
2.2. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS.....	20
2.3. COMUNICACIONES TERRESTRES .....	21
2.4. TRÁFICOS PRINCIPALES.....	22
2.5. HINTERLAND Y FORELAND .....	26
2.5.1. Hinterland .....	26
2.5.2. Foreland .....	26
2.6. RELACIONES PUERTO-CIUDAD .....	27
3. RELACIÓN CON OTROS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN.....	29



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas do 19 de xullo de 2013

Santiago de Compostela, 19 de xullo de 2013

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

3.1. PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS.....	29
3.2. PLANIFICACIÓN TERRITORIAL .....	29
3.2.1. Directrices de Ordenación del Territorio (DOT) .....	30
3.2.2. Plan de Ordenación del Litoral de Galicia (POL) .....	31
3.2.3. Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) y Plan Sectorial de Ferrocarriles (PSF) .....	32
3.2.4. Plan Auga .....	33
3.2.5. Plan Hidrológico Galicia-Costa.....	34
3.2.6. Plan de saneamiento de Galicia 2000-2015.....	37
3.2.7. Plan de movilidad y ordenación viaria estratégica 2009-2015. Plan MOVE .....	38
3.2.8. Plan director del Aeropuerto de Vigo.....	39
3.2.9. Plan de gestión de residuos urbanos de Galicia 2010-2020.....	39
3.2.10. Plan estratégico Grupo de Acción Costera Ría de Pontevedra.....	40
3.2.11. Plan de ordenación de los recursos naturales de las Illas Atlánticas.....	40
3.2.12. Plan de recuperación del escribano palustre .....	41
3.2.13. Plan director Red Natura 2000.....	42
3.2.14. Plan director de acuicultura litoral.....	44
3.2.15. Planificación de los sectores de la electricidad y gas (2010-2020) .....	45
3.2.16. Plan sectorial de ordenación de las áreas empresariales de Galicia.....	46
3.3. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL.....	47
3.3.1. Pontevedra.....	48
3.3.2. Marín .....	49
3.4. ZONA DE SEGURIDAD .....	51
4. CRITERIOS Y OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL .....	53
4.1. ÁMBITO DE ACTUACIÓN.....	53
4.2. CARÁCTER DEL DOCUMENTO .....	53
4.3. CRITERIOS GENERALES ORIENTADORES DEL PLAN ESPECIAL .....	54
4.4. TRATAMIENTO DE LAS CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES .....	55
5. DESCRIPCIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA.....	57



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Organización Territorial e Infraestruturas

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestruturas do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociación

Noemí Prieto Guijo  
CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA



5.1. NIVELES DE ORDENACIÓN .....	57
5.1.1. Esquema Director .....	57
5.1.2. Calificación del suelo.....	57
5.1.3. Ordenanzas para cada sector .....	58
5.2. ESQUEMA DIRECTOR .....	58
5.2.1. Disposición de los usos globales .....	58
5.2.2. Recintos de acceso controlado.....	59
5.2.3. Comunicaciones y accesos .....	59
5.2.4. Aparcamientos .....	60
5.2.5. Servicios .....	60
5.3. PROPUESTA DE ORDENACIÓN PARA CADA UNA DE LOS SECTORES .....	60
5.3.1. Ordenación del Sector 1 .....	61
5.3.2. Ordenación del Sector 2 .....	62
5.3.3. Ordenación del Sector 3 .....	63
5.3.4. Ordenación del Sector 4 .....	63
5.4. CUADRO SÍNTESIS DE SECTORES, SUPERFICIES Y USOS GLOBALES .....	64
6. CATÁLOGO DE ELEMENTOS PATRIMONIALES A PROTEGER.....	65
6.1. LISTADO DE ELEMENTOS ARQUEOLÓGICOS .....	65
6.2. RELACIÓN DE ELEMENTOS DE PATRIMONIO CULTURAL .....	76
6.2.1. Concello de Marín .....	76
6.2.2. Concello de Pontevedra.....	77
7. ANÁLISIS DE COMPATIBILIDAD ESTRATÉGICA (ACE).....	79
7.1. CONSIDERACIÓN DE LOS ASPECTOS CLAVE PARA LA SOSTENIBILIDAD .....	79
7.2. PROCESO DE DECISIÓN .....	84
7.3. RELACIÓN CON LOS ELEMENTOS TERRITORIALES ESTRATÉGICOS .....	89
7.4. CONCLUSIÓN.....	91



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

**DOCUMENTO B. ORDENANZAS ..... 93**

**TÍTULO PRELIMINAR: DISPOSICIONES GENERALES ..... 93**

Capítulo 1º. ÁMBITO, OBJETO Y EFECTOS DEL PLAN ESPECIAL ..... 93

Capítulo 2º. INSTRUMENTOS DE DESARROLLO Y EJECUCIÓN..... 94

Capítulo 3º. NORMATIVA APLICABLE..... 97

**TÍTULO PRIMERO: RÉGIMEN URBANÍSTICO GENERAL..... 104**

Capítulo 1º. ORDENACIÓN DEL SUELO ..... 104

Capítulo 2º. ESQUEMA DIRECTOR..... 104

Capítulo 3º. CALIFICACIÓN DEL SUELO ..... 106

**TÍTULO SEGUNDO: RÉGIMEN DE LA EDIFICACIÓN..... 110**

**TÍTULO TERCERO: ORDENANZAS DE CADA SECTOR ..... 111**

**DOCUMENTO C. INFORME ECONÓMICO FINANCIERO DE LAS ACTUACIONES A DESARROLLAR. .... 119**

1. ACTUACIONES INCLUIDAS..... 119

2. MODELO DE EXPLOTACIÓN Y RÉGIMEN ECONÓMICO APLICABLE..... 119

3. EVOLUCIÓN DE LOS PRESUPUESTOS ORDINARIOS 2008-2012..... 120

4. HIPÓTESIS GENERALES..... 123

5. CAPACIDAD INVERSORA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA ..... 124

6. PREVISIONES ECONÓMICO-FINANCIERAS 2013-2022 BAJO EL ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL ..... 126

7. CONCLUSIONES ..... 127

**DOCUMENTO D. PLANOS..... 129**

**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

**DOCUMENTO E. ANEXOS ..... 131**

**INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA..... 131**

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado



Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

## DOCUMENTO A. MEMORIA

### 1. RESUMEN DE LA TRAMITACIÓN DEL PLAN ESPECIAL

#### 1.1. FORMULACIÓN DEL PLAN ESPECIAL

El Puerto de Marín fue declarado Puerto de Interés General del Estado de 2ª Categoría por Ley de 30 de agosto de 1886, de acuerdo con lo preceptuado por el artículo 15 de la Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880.

Posteriormente, la Dirección General de Obras Públicas, por R.O. de 23 de septiembre de 1907, dispuso que se creara la Junta de Obras del Puerto de Pontevedra para tener a su cargo las obras y servicios de la Ría y el Puerto de Pontevedra, y de los Puertos de Marín, Sanxenxo y Bueu, y de aquellos que se declararan de interés general situados en la ría u otros que conviniera someter a dicha Corporación. La Junta quedó constituida el 28 de octubre de 1907.

Por Real Decreto de 19 de diciembre de 1922, la Junta de Obras del Puerto de Pontevedra se transforma en Comisión Administrativa, en virtud de las disposiciones legales que establecían esta transformación para aquellas Juntas de Obras cuya media de recaudación por arbitrios no alcanzase unos mínimos anuales.

En el año 1968, por Orden del Ministerio de Obras Públicas de 8 de abril, y de acuerdo con lo establecido por la Ley 27/1968, de 20 junio, sobre Juntas de Puertos y Estatutos de Autonomía, el Organismo pasa a denominarse Junta del Puerto y Ría de Pontevedra.

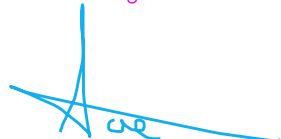
Promulgado el Estatuto de Autonomía de Galicia por la Ley Orgánica 1/1981, de 6 de abril, y en ejecución de la competencia exclusiva asumida por esta Comunidad Autónoma en virtud de su artículo 27.9 en materia de puertos no calificados de interés general por el Estado, puertos de refugio y puertos deportivos, mediante Real Decreto 3214/1982, de 24 de julio, se transfieren a la Xunta de Galicia, entre otros, los puertos de Bueu y de Pontevedra que hasta entonces estaban administrados por la Junta del Puerto y Ría de Pontevedra. El Real Decreto 1662/1984, de 1 de agosto, procede a determinar la valoración definitiva y la ampliación de los medios personales, patrimoniales y presupuestarios adscritos a los servicios traspasados a la Comunidad Autónoma de Galicia en manera de puertos por el Real Decreto 3214/1982, de 24 de julio.

Posteriormente, por aplicación de la disposición adicional sexta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se constituye, por transformación de la antigua Junta del Puerto, la Autoridad Portuaria de Marín-Pontevedra, como entidad de derecho público con personalidad jurídica y patrimonio propio independientes de los del Estado y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines, que actúa con sujeción al ordenamiento jurídico privado, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento les atribuye (artículo 35). Una vez que la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante entró en vigor, por Real Decreto 1590/1992, de 23 de diciembre, se enumeran las Autoridades Portuarias y los puertos de interés general que cada una de ellas administra.

Finalmente, y de conformidad con lo establecido por la disposición final primera de aquélla, la Autoridad Portuaria de Marín-Pontevedra, al igual que el resto de las Autoridades Portuarias, entró en funcionamiento el día 1 de enero de 1993, gestionando el puerto de interés general de Marín-Pontevedra y su Ría.

Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado



Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

El 23 de diciembre de 1997 se aprueba por Orden Ministerial el Plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Marín-Pontevedra (BOE núm. 18 de 21/01/1998).

De acuerdo con la modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, publicada en el BOE el 31 de diciembre de 2001, la denominación del puerto de interés general pasa a ser Puerto de Marín y Ría de Pontevedra y la Autoridad Portuaria que lo gestiona, de Marín y Ría de Pontevedra.

Mediante la Orden FOM/1597/2010, de 4 de junio, se aprobó la modificación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra, vigente al día de la fecha.

En lo que se refiere al planeamiento urbanístico, en fecha 3 de octubre de 2000, cuando el Conselleiro de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda, dictó resolución por la que se otorgaba la aprobación definitiva del "Plan Especial de ordenación del Puerto de Marín-Pontevedra", publicándose su texto íntegro con ordenanzas en el Boletín Oficial de la Provincia de Pontevedra de 13 de noviembre de 2000.

Posteriormente, mediante Orden del Conselleiro de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda de 4 de febrero de 2005, se aprobó definitivamente el "Plan Especial de Ordenación del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra" (DOG nº 31, de 15 de febrero de 2005), cuya normativa y ordenanzas fueron publicadas en el Boletín Oficial de la Provincia de Pontevedra de fecha 28 de febrero de 2005.

En fecha 3 de junio de 2008, por Orden del Conselleiro de Política Territorial, Obras Públicas e Transportes, se aprobó definitivamente la modificación del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra (Reordenación del subsector S.2.3), siendo su objeto la ampliación de subsector y la introducción en él del uso de aparcamiento, además de otras actuaciones complementarias destinadas a mejorar su articulación con el interior de la zona de actividades portuarias y con el exterior del puerto (subsector S.3.1). Dicha Orden fue publicada en el Diario Oficial de Galicia de 24 de junio de 2008.

Mediante sentencia de 30 de octubre de 2009, la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Supremo, en el Recurso de Casación núm. 3371/2005, revocó la sentencia dictada por el Tribunal Superior de Justicia de Galicia el 17 de marzo de 2005, estimando el recurso, declarando disconforme a derecho y anulando la Resolución del Conselleiro de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda de la Xunta de Galicia, de 3 de octubre de 2000, de aprobación definitiva de dicho plan, declarando ilegales las obras de relleno del mar, en cuanto realizadas al amparo del planeamiento anulado.

El 28 de septiembre de 2010, el Juzgado de lo Contencioso-administrativo número 3 de Pontevedra dictó resolución estimando el recurso contencioso administrativo seguido como Proceso Ordinario nº 350/2008, contra la Resolución de 17 de julio de 2008 de la Junta de Gobierno Local del Concello de Marín que otorgó a una empresa licencia de obras y de instalación para una factoría frigorífica en la zona de servicio del Puerto de Marín, con fundamento en la ilegalidad de la Orden autonómica de 04/02/2005 de aprobación definitiva del Proyecto de Modificación del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Marín, declarando contraria a Derecho la resolución municipal impugnada y anulándola.

Posteriormente, en fecha 26 de enero de 2012, la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Galicia, resolvió desestimar los recursos de apelación interpuestos contra la sentencia dictada en el Procedimiento Ordinario número 350/2008 por el



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por

orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e

Infraestruturas do 19 de xullo de 2013.

Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociación

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

Juzgado de lo Contencioso-Administrativo número 3 de Pontevedra y al mismo tiempo, anular la Orden de la C.P.T.O.P.V., de 4 de febrero de 2005, de modificación del Plan Especial del puerto de Marín.

El alcance de las resoluciones judiciales a las que se ha hecho referencia resulta determinante para la redacción de un Plan Especial, al haber anulado dichas sentencias los anteriores, y por lo tanto, carecer el puerto de un Plan Especial.

Los rellenos a los que se refieren las resoluciones judiciales, están incluidos en el ámbito de delimitación (zona de servicio), marcada en la delimitación de espacios vigente (*Orden FOM/1597/2010, de 4 de junio, por la que se aprobó la modificación del Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de Marín y ría de Pontevedra*).

Desde el punto de vista normativo, en el ámbito de la legislación urbanística, de ordenación del territorio y medio ambiente, debe destacarse la ulterior modificación operada en la Ley 9/2002, de 30 de diciembre, de Ordenación Urbanística y Protección del Medio Rural de Galicia en virtud de la Ley 2/2010, de 25 de marzo, así como la entrada en vigor de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

En concreto, la Ley 9/2002, de 30 de diciembre, de Ordenación Urbanística y Protección del Medio Rural de Galicia regula en su artículo 71 los planes especiales de infraestructuras y dotaciones, contemplando los artículos 86 y 88 las particularidades de la tramitación del planeamiento de desarrollo, normativa complementada por el artículo 145 del Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre régimen del Suelo y Ordenación Urbana, norma que faculta a los organismos que tengan a su cargo la ejecución directa de las obras correspondientes a la infraestructura del territorio, en este caso la Autoridad Portuaria, para redactar planes especiales.

En relación con la legislación portuaria, debe subrayarse la reforma operada en el artículo 18 y concordantes de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, en virtud de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, disposiciones todas ellas hoy derogadas, en virtud del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Dicho texto legal establece en sus artículos 25 y 26, de entre las funciones de las Autoridades Portuarias, la de redactar y formular los planes especiales de ordenación de la zona de servicio del puerto, en desarrollo del planeamiento general urbanístico, así como la función de ordenar los usos de la zona de servicio del puerto, y planificar y programar su desarrollo de acuerdo con los instrumentos de ordenación del territorio y de planificación urbanística.

A mayor abundamiento, el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, define inequívocamente el desarrollo urbanístico de los sistemas generales portuarios en su artículo 56, en los términos que se transcriben a continuación:

**Artículo 56. Articulación urbanística de los puertos.**

**1. Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales**



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Infraestructuras e Territorio

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por

orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras do 19 de xullo de 2013

Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

*de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima, requiriéndose informe previo vinculante de Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros, en los casos en los que pueda verse afectado el servicio de señalización marítima por actuaciones fuera de los espacios antes mencionados, cuando en sus proximidades exista alguna instalación de ayudas a la navegación marítima.*

*2. Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se instrumentará de la forma siguiente:*

*a) La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial.*

*Con carácter previo a la formulación del plan especial o instrumento equivalente que ordene la zona de servicio de un puerto, deberá encontrarse delimitada ésta mediante la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en dicho puerto, no pudiendo extenderse las determinaciones de aquel plan más allá de la zona de servicio así delimitada.*

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

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

*Recibido por la Autoridad Portuaria el contenido del plan especial, ésta lo remitirá a Puertos del Estado a fin de que formule las observaciones y sugerencias que estime convenientes.*

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

*De persistir el desacuerdo, durante un período de seis meses, contados a partir del pronunciamiento negativo de la Autoridad Portuaria, corresponderá al Consejo de Ministros informar con carácter vinculante, previa emisión del citado informe de Puertos del Estado.*

*La aprobación definitiva de los planes especiales a que hace referencia este apartado deberá ser notificada a la Autoridad Portuaria con los requisitos establecidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento*

*Administrativo Común,*

*3. El plan especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre”.*

*Así, la viabilidad y la competencia para la formulación del Plan Especial deviene del apartado 2, del artículo 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante,*



aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y conforme a lo dispuesto en el artículo 83.1 de la Ley 9/2002, de 30 de diciembre, de Ordenación Urbanística y Protección del Medio Rural de Galicia.

Es por ello que el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra, en su sesión ordinaria de 24 de noviembre de 2011, acordó unánimemente formular la tramitación del "Plan Especial de Ordenación del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra", de acuerdo con la normativa indicada.

## 1.2. PLANTEAMIENTO DE ORDENACIÓN DEL PUERTO

El objeto del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Marín, es la ordenación de los terrenos, comprendidos en el ámbito territorial del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra, así como la armonización y coordinación de la ordenación con los espacios urbanos exteriores.

La redacción de este instrumento urbanístico obedece esencialmente a la ausencia de un Plan Especial derivada de las resoluciones judiciales reseñadas, fundamentándose igualmente en las exigencias derivadas de los cambios normativos a los que se ha hecho referencia, operados en materia urbanística, medio ambiental y portuaria, atendiendo su redacción a la imperativa vinculación entre la articulación urbanística del puerto y la delimitación de los espacios y de los usos portuarios vigentes, tras la entrada en vigor de la Orden FOM/1597/2010, de 4 de junio, por la que se aprobó la modificación del Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de Marín y Ría de Pontevedra, delimitación y usos que contempla el nuevo Plan Especial.

En este sentido debe subrayarse la necesaria vinculación entre la articulación urbanística del puerto (Plan Especial) y el instrumento de delimitación de los espacios y usos portuarios, tras la publicación de la Orden FOM/1597/2010, de 4 de junio, por la que se aprobó la modificación del Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de Marín y Ría de Pontevedra, plan que mantiene su vigencia conforme a lo dispuesto en la disposición transitoria sexta del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, surtiendo todos los efectos previstos en dicha norma para la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios. Esta aprobación, determina el establecimiento de las oportunas adaptaciones del planeamiento especial a aquel documento, con la finalidad de articular adecuadamente las prescripciones urbanísticas y las contempladas en el instrumento de delimitación y de usos portuarios vigente.

Por otro lado, la entrada en vigor el 30 de abril de 2006, de Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, determinan que por el órgano ambiental competente deban llevarse a cabo las actuaciones que, en su caso, resulten procedentes.

En este sentido, la Autoridad Portuaria elaboró el "Documento de Inicio" contemplado en la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, conforme a las prescripciones de dicha norma, con el fin de llevar a cabo un proceso completo de evaluación ambiental estratégico específico para detectar la posible existencia de efectos significativos del plan sobre el medio ambiente, "Documento de Inicio" necesario para la toma de decisión, por parte del órgano ambiental competente, sobre la necesidad de llevar a cabo la Evaluación Ambiental Estratégica.

Complementariamente, atendiendo a la exigencia de establecer medidas y previsiones para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los





sistemas generales de transporte terrestre, tal como contempla el artículo 56.3 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre ("...el Plan Especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte..."), este Plan Especial atiende a los cambios operados en los tráficos y a las demandas empresariales de espacios y de servicios evidenciadas en el ámbito del transporte.

La ordenación contemplada en el nuevo Plan Especial, acoge las medidas y las previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre, atiende a los cambios operados en los tráficos y en la tipología de las mercancías, y considera las demandas empresariales de espacios y de servicios en el ámbito del transporte.

La modificación de las conexiones con el sistema general de transporte terrestre por carretera, con especial referencia a los tráficos de elementos, que por sus dimensiones, puedan tener la consideración de transportes especiales, producidas en el hinterland del Puerto de Marín, son contempladas en el nuevo Plan Especial mediante el acondicionamiento de la conexión del puerto con la PO-11; además de una reordenación de la superficie correspondiente a la entrada Oeste del puerto, así como una modificación de la conexión de esta zona con los accesos terrestres existentes, en los términos que acoge el nuevo instrumento de ordenación.

De este modo, la zona de servicio del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra está limitada al Oeste por las instalaciones de la Escuela Naval Militar de Marín, y al Este por la playa de Placeres.

El llamado Puerto Comercial, es decir, las infraestructuras y la zona de servicio del Puerto destinadas principalmente a actividades portuarias comerciales, consta de dos superficies diferenciadas: el puerto comercial tradicional al oeste, próximo a la mencionada Escuela Naval Militar, y el que se puede denominar nuevo puerto comercial, que engloba los muelles de Leirós y de Adolfo Reboredo, en el límite Este del puerto.

El puerto pesquero, así como la zona de varaderos y reparaciones, se encuentran entre las dos zonas comerciales.

Siguiendo la dirección de Oeste a Este geográfico, el Puerto se encuentra estructurado en las siguientes zonas:

#### **1.2.1. MUELLES Y EXPLANADAS COMERCIALES (PUERTO COMERCIAL TRADICIONAL)**

El Puerto Tradicional Comercial de Marín consta fundamentalmente del Muelle Comercial, actualmente denominado Muelle de Ceferino Nogueira, transversal a la línea de costa, con un paseo marítimo adosado a su antiguo atraque Oeste. El atraque Este, de 200 m de longitud de atraque y calados entre 5,5 y 7,00 m en B.M.V.E., aloja la Terminal Cubierta o All Weather Terminal, destinada principalmente a mercancía general.

La separación entre las líneas de atraque Este y el paseo marítimo es de unos 40 m.

Adyacente al arranque desde tierra del antiguo Muelle Comercial de Marín, por su lado Este, se encuentra una explanada de unos 42.000 m<sup>2</sup> que arranca del antiguo Muelle de Ribera y está limitada por un muelle de 280 m de longitud, cuyos primeros 100 m son de calados entre 2 y 3 m en B.M.V.E. y los últimos 180 m con 9 m de calado, denominado Nuevo Muelle Comercial de



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE, TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Infraestruturas e Transportes

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas do 17 de xullo de 2013 e Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociación

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

Marín. El principal destino de este muelle y explanada es la mercancía general convencional, y hasta hace unos años constituyó la terminal de contenedores del puerto, trasladada a día de hoy a la zona de los Muelles de Reboredo.

En la explanada del antiguo Muelle de Ribera se sitúan oficinas de consignatarios de puerto y almacenes de mercancías en régimen de concesión.

Completa esta zona el vial interior de servicio del puerto.

### **1.2.2. VARADEROS**

Al Este de la zona descrita anteriormente hay un tramo de astilleros-varaderos, en un ancho de unos 220 m, en el que se sitúan concesiones de dos empresas dedicadas a la construcción y reparación de buques.

### **1.2.3. MUELLES Y EXPLANADAS DE REPARACIONES**

El Muelle de Reparaciones nº 1, al Oeste de la Dársena Pesquera, consta de dos alineaciones de atraque, en forma de muelle dique con más de 680 m de atraques. Su calado es variable entre los 2,50 m y los 6,00 m en B.M.V.E. Su destino es el atraque de pesqueros para su reparación a flote.

En la explanada de dicho muelle se ubica un edificio para talleres de reparación de buques. También se sitúa en dicha zona el edificio para Escuela-Taller y un edificio de departamentos de armadores.

Entre el Muelle Sur de la Dársena Pesquera y el Muelle de Reparaciones nº 1 se sitúa el Muelle de Reparaciones nº 2, con tres alineaciones de muelles con calados entre 5 y 6 m, y una explanada en forma trapezoidal en la que se ubican departamentos de talleres y de servicios auxiliares. A continuación se encuentra el Muelle Pesquero Sur, de 95 m de longitud y un calado de 3,50 m en B.M.V.E., con un parque de uso urbano, que conforma una pequeña dársena para pesqueros de bajura.

En esta zona se sitúa un edificio de la Dirección General de la Marina Mercante, las oficinas administrativas de la Autoridad Portuaria, así como una concesión destinada a la pesca.

### **1.2.4. MUELLES Y ZONAS PESQUERAS (PUERTO PESQUERO)**

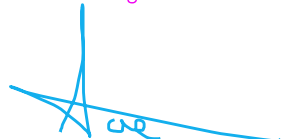
El Puerto pesquero consta de la Dársena Pesquera, con tres alineaciones de atraque, y de la zona de reparación a flote de buques pesqueros, ya descrita.

El Muelle Sur de la Dársena Pesquera, adyacente a la lonja, de 4 m de calado y 220 m de longitud, es la zona de descarga de la pesca fresca.

En el tramo de descarga de pesca fresca se encuentra el pabellón de venta y empaque, con unas dimensiones de 180 m de longitud, por 40 m de ancho, y que consta de la superficie de subasta (lonja), de la zona de circulación, de treinta departamentos de exportadores para la preparación y expedición de pescado fresco y un muelle de carga, existiendo asimismo una oficina del puerto y servicios diversos, así como las instalaciones de la Cofradía de Pescadores de Santa María del Puerto. Al Este de dicho pabellón se sitúa otra instalación de fabricación de hielo.

Paralelamente y por el lado de tierra, se sitúa una edificación que incluye veinticinco departamentos relacionados con la preparación y comercialización de productos de la pesca.

A Xefa de negociado



Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

El Muelle Este, con 160 m, y el Muelle Norte, de 380 m, con calados entre 4,00 y 6,50 m, se destinan principalmente al avituallamiento de buques pesqueros.

Como instalaciones complementarias hay que destacar los Departamentos de Armadores, pertenecientes a la Autoridad Portuaria, y otros dos grupos de Departamentos de Armadores y servicios auxiliares de la pesca en régimen de concesión y autorización, el Tendedero de redes, el Edificio Auxiliar donde se encuentran las oficinas de operaciones portuarias de la Autoridad Portuaria y una cafetería restaurante. En la confluencia del Muelle Norte con el Muelle Este se encuentra el Edificio de Servicios: instalación multiusos ocupada, entre otros, por el Departamento de Ayudas a la Navegación, oficinas de una empresa del servicio de recepción de desechos generados por buques (Marpol), servicios de estiba, servicio de practica, Protección Civil y el servicio de remolcadores y amarradores.

Entre las concesiones administrativas que se encuentran en Puerto Pesquero destacan las otorgadas a diversas empresas frigoríficas y a empresas de servicios auxiliares de la pesca.

El suministro de combustible líquido se efectúa principalmente a través de las instalaciones de dos concesiones administrativas, con depósitos y surtidores. Existe también una instalación de suministro de agua salada mediante un depósito elevado.

Así mismo se sitúa en esta zona una instalación para el servicio de recepción de desechos generados por buques (Convenio MARPOL).

#### **1.2.5. NUEVOS MUELLES Y EXPLANADAS COMERCIALES (NUEVO PUERTO COMERCIAL)**

La nueva zona comercial del puerto dispone actualmente de un muelle denominado como Muelle de Manuel Leirós, con dos zonas de atraque, una de 242 m de longitud y 12 m de calado en B.M.V.E., y la otra de 125 m de longitud y 9 m de calado en B.M.V.E. Se dedica fundamentalmente a la descarga de cereales y piensos, y en menor medida a la descarga de astilla, en la zona de mayor calado; y a la carga/descarga de cemento por instalación especial y a la descarga de pescado congelado, en la zona de menor calado. Dispone de tres grúas sobre carriles, dos de ellas de 16 toneladas y una de 16/30 toneladas de potencia, además de dos grúas automóvil con capacidades de 60 y 140 toneladas.

Paralelamente a este muelle se sitúa el Muelle Comercial Sur, de 160 m de longitud y 9 m de calado, que se destina a la descarga de pescado congelado y fruta con destino a las instalaciones refrigeradas adyacentes a dicho muelle.

La distancia entre ambos muelles es de 320 m con lo que se forma una explanada donde se ubican almacenes de graneles, instalaciones frigoríficas y silos de cemento en régimen de concesión.

Perpendicular a estos dos muelles, y separándolos, se encuentra prácticamente concluido el llamado Muelle Comercial Oeste, que permitirá disponer de más de 280 m de longitud de atraque con 15 m de calado.

Finalmente más al Este, existe una explanada construida a lo largo de los últimos años denominada zona de expansión. En ella, en su extremo oeste, se sitúa el muelle transversal de Leirós, con 150 m de longitud de atraque y 9 m de calado. Su límite norte está conformado por el muelle Adolfo Reboledo, con dos atraques, el nº1 con 250 m de longitud y 12 m de calado y el nº2 con 240 m de longitud y en la actualidad con 14 m de calado. Se encuentran en ejecución las actuaciones necesarias para dotar a estos muelles en gran parte de su longitud



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orden do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestruturas do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xuño de 2019.

A Xefa do Negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

con 15 m de calado, necesarios ante la próxima finalización de la ampliación del canal de Panamá que conllevará una modificación en la tipología de los buques a nivel internacional.

En el extremo Este de la explanada se sitúa el denominado Muelle Este de la zona de expansión que permite disponer de 120 m de atraque con 9 m de calado. En la explanada se sitúa la terminal polivalente, destinada principalmente al tráfico de mercancía contenerizada, el Puesto de Inspección Fronterizo (P.I.F.) y una concesión de almacenamiento y fraccionamiento de mercancías. Así mismo, en el límite sur de la explanada se encuentran las playas de vías ferroviarias.

Al sur de esta explanada se encuentran varias concesiones de almacenamiento y transformación de productos congelados y refrigerados y la entrada principal de tráfico, tanto rodado como ferroviario, al puerto.

En el extremo noreste de la zona de servicio se sitúa el Astillero de Placeres, dedicado a la reparación y construcción de buques pesqueros.

El perímetro exterior de la zona de servicio, en contacto con la fachada urbana, está dedicado en gran parte a paseos públicos, existiendo un parque en el interior de la zona portuaria al que se accede desde un paso inferior.

### 1.3. INFRAESTRUCTURAS

#### 1.3.1. Viales interiores

Viales: El vial principal del Puerto discurre paralelo a su cerramiento entre las dos entradas principales. La primera de las entradas se encuentra en el extremo noreste del Puerto, es la entrada más próxima a Pontevedra. La segunda entrada principal se encuentra en el extremo suroeste del Puerto, es la entrada situada en el Centro Urbano de Marín.

Desde el vial principal se accede a cualquier punto del puerto a través de las conexiones con los viales interiores.

Ferrocarril: Existe una red ferroviaria interior del puerto que une a los Muelles de Leirós con el acceso ferroviario al puerto desde la estación de ADIF de Pontevedra.

#### 1.3.2. Enlaces terrestres

El Puerto está adecuadamente comunicado con la autopista y carreteras nacionales de la zona.

En este sentido hay que señalar que el acceso principal al puerto está comunicado directamente con la autovía de Marín a Pontevedra (PO-11), sin que se vea afectada por tráficos urbanos locales.

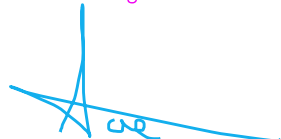
A partir de la PO-11 se conecta con:

La autopista AP-9, con el casco urbano de Pontevedra y su estación de ferrocarril y con la N-550. Desde aquí se tiene un fácil acceso a Portugal, Vigo, Santiago, A Coruña y Lugo.

A su vez desde la AP-9 se comunica con la A-52 permitiendo un adecuado acceso a Ourense y la Meseta.

Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefía de negociado



Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

Desde la puesta en servicio del ramal de acceso ferroviario al puerto en 2002, la red interior del puerto está conectada a través de la estación de ADIF de Pontevedra con la red ferroviaria de interés general (RFIG).

#### 1.4. PLANTEAMIENTOS ANTE LA DEMANDA DE TRÁFICOS

La evolución del Puerto de Marín, para poder satisfacer las necesidades demandadas por los tráficos en el futuro, plantearía la ejecución de unas actuaciones que podrían dividirse en:

- Actuaciones de ampliación de las instalaciones.
- Actuaciones de mejora o sustitución de las actuales.

La necesidad de ampliación de las instalaciones del Puerto viene justificada por los actuales requerimientos, tanto de los tráficos como de la flota mercante, para que se pueda mantener el nivel de tráficos y de cara al futuro incrementar el valor de los servicios aportados a las cadenas logísticas que utilizan el puerto y, de este modo, aumentar la competitividad y el crecimiento sostenible de las empresas e industrias de su zona de influencia.

Las instalaciones no sólo resultan en algún caso insuficientes, sino que las más antiguas no reúnen las condiciones precisas para prestar un servicio adecuado. En concreto, el puerto no dispone actualmente de muelles con calado superior a 14 m (salvo el Muelle Comercial Oeste que dispondrá de 15 m con su entrada en servicio durante el presente ejercicio), lo que imposibilita las escalas de los buques que requieren esas condiciones. Un importante porcentaje de los tráficos del puerto requerirá a corto y medio plazo una flota de buques con una tipología de mayores calados que aprovecharán la ampliación del canal de Panamá.

Además, para emprender las actuaciones portuarias, siempre se tienen presentes los condicionamientos medioambientales y urbanísticos que exige la ubicación en un entorno sensible medioambientalmente y la existencia del núcleo urbano que envuelve la zona de servicio del Puerto.

Es por ello que las actuaciones que a continuación se detallan ya han sido tramitadas medioambientalmente de forma individualizada.

##### 1.4.1. Planteamientos actuales

En una primera fase, las necesidades del puerto pueden agruparse en las siguientes inversiones principales:

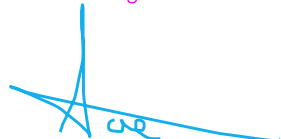
##### 1.4.1.1. Proyecto de Adecuación de Infraestructuras del Sector Comercial del Puerto de Marín

El Proyecto de Adecuación de Infraestructuras del Sector Comercial del Puerto de Marín surge para dar servicio a la demanda de crecimiento de los tráficos.

Este proyecto incluye dos actuaciones:

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado



Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

#### 1.4.1.1.1. Actuación 1. Muelle Comercial Oeste

La presente actuación se encuentra a punto de concluir y cuenta con la preceptiva **Declaración de Impacto Ambiental, publicada en el BOE del 19/9/2009, "Proyecto Básico de Adecuación de Infraestructuras del Sector Comercial del Puerto de Marín"**

Dentro de los tráficos del Puerto de Marín destaca el correspondiente a los graneles sólidos, que ocupa habitualmente un porcentaje sobre el total en torno al 50%, lo que supone del orden de las 850.000 toneladas anuales, con los cereales y piensos como su máximo exponente.

Actualmente este tipo de mercancías se descargan principalmente en el muelle de Leirós nº 2, que dispone de 242 m de longitud de atraque con 12 m de calado. Tanto su longitud como su calado son insuficientes para una importante parte de los buques graneleros.

De esta manera son numerosos los buques graneleros que descargan parte de sus mercancías en otros puertos con calado más adecuado, y completan esas operaciones en Marín, a pesar de disponer de importantes instalaciones de almacenamiento y manipulación de mercancías y una ubicación más cercana a los puntos de consumo finales, con el consiguiente sobrecoste económico.

Además, y de manera puntual, estas instalaciones acogen la descarga de importantes cantidades de astilla, tráfico limitado por la escasa disponibilidad de superficie en las explanadas adyacentes al muelle Leirós.

Las instalaciones en concesión en el puerto destinadas al almacenamiento de graneles sólidos sin instalación especial superan los 18.000 m<sup>2</sup>. Esto ha permitido, en gran parte, la evolución alcanzada en este tipo de tráfico, unido a los importantes medios de manipulación de mercancías que se han mejorado sustancialmente en los últimos ejercicios con la incorporación por la iniciativa privada de dos grúas móviles con capacidades de 60 y 140 toneladas.

Para permitir la gestión de dichos volúmenes y crecimientos futuros es necesario obtener una longitud de atraque próxima a los 300 m, con calado superior a los 12 m actuales.

La única ubicación existente en la zona de servicio del puerto que podía albergar un nuevo atraque próximo a los 300 m de longitud destinado a graneles sólidos, con calado superior a los 12 m actuales, era la escollera situada en el límite oeste de la explanada de los muelles de Leirós; que además se encuentra situado junto a las instalaciones de almacenamiento de graneles.

Dada las tipologías de buques porta graneles existentes en el mercado que se destinan al transporte de cereales y piensos, es necesario que el calado del muelle alcance al menos los 15 m en B.M.V.E. Con este calado se evitarán gran parte de los desvíos parciales de carga a puertos más alejados de los centros de consumo finales (en nuestro caso en la provincia de Ourense y en el noroeste de Castilla-León), con el consiguiente sobrecoste para la economía nacional.



**XUNTA DE GALICIA**

#### 1.4.1.1.2. Actuación 2. Mejora de calados en accesos marítimos a la zona comercial

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

La presente actuación se encuentra actualmente en ejecución de acuerdo con la **DIA publicada en el BOE del 19/9/2009.**

**DILIXENCIA.-** Con la entrada en vigor en la República de Panamá de la Ley 28 de 17 de julio de 2006 que aprobó la propuesta de construcción del tercer juego de esclusas en el Canal de Panamá se modifican las previsiones existentes en cuanto a las tipologías de buques en el tráfico marítimo internacional.

A Xefa de negociación

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA



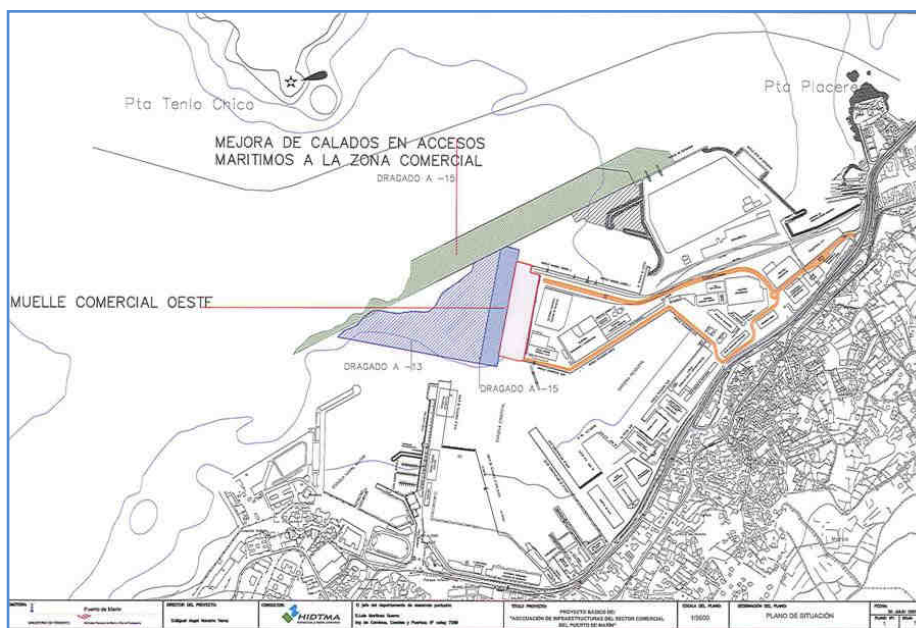
Las obras de ampliación tienen previsto permitir con su puesta en servicio el paso por el canal de buques porta contenedores con calados máximos de 15,20 m en aguas dulces tropicales. Esto conllevará la implantación de porta contenedores de capacidades muy superiores a las que actualmente operan en nuestro puerto.

Es importante significar que en la actualidad ya existen varios tráfico de contenedores transoceánicos que utiliza el Canal de Panamá lo que hace prever que en el futuro optimizará sus buques de acuerdo con los límites técnicos establecidos por su paso por el canal.

En aras de adecuar las infraestructuras existentes destinadas a este tipo de tráfico es necesario dotar a los accesos marítimos y a las zonas de atraque de los muelles de Adolfo Reboredo de un calado adecuado a los futuros buques porta contenedores, por lo que las obras recientemente iniciadas permitirán disponer de calados de 15,00 m en B.M.V.E.

De esta manera el Puerto de Marín dispondrá, en el momento de la puesta en servicio de la ampliación del Canal de Panamá, de unas infraestructuras acordes a los futuros condicionantes del tráfico transoceánico de contenedores.

Las obras comprenden el dragado del canal de acceso y las zonas de atraque del muelle Reboredo nº 2 desde la cota existente de -14,00 m hasta obtener un calado en B.M.V.E. de 15,00 m; así como del canal de acceso y de la zona de atraque del muelle Reboredo nº1 en 100 m de longitud desde la cota de -12,00 m actual hasta el mismo calado definitivo.



Adecuación de Infraestructuras del Sector Comercial del Puerto de Marín.



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

#### 1.4.2. Posibles planteamientos futuros

Secretaría Xeral de Infraestructuras e Transportes

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por orde do Consellero de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras do 16 de xuño de 2013.

Santiago de Compostela, 22 de xuño de 2013

A Xefa da corporación

continuación:

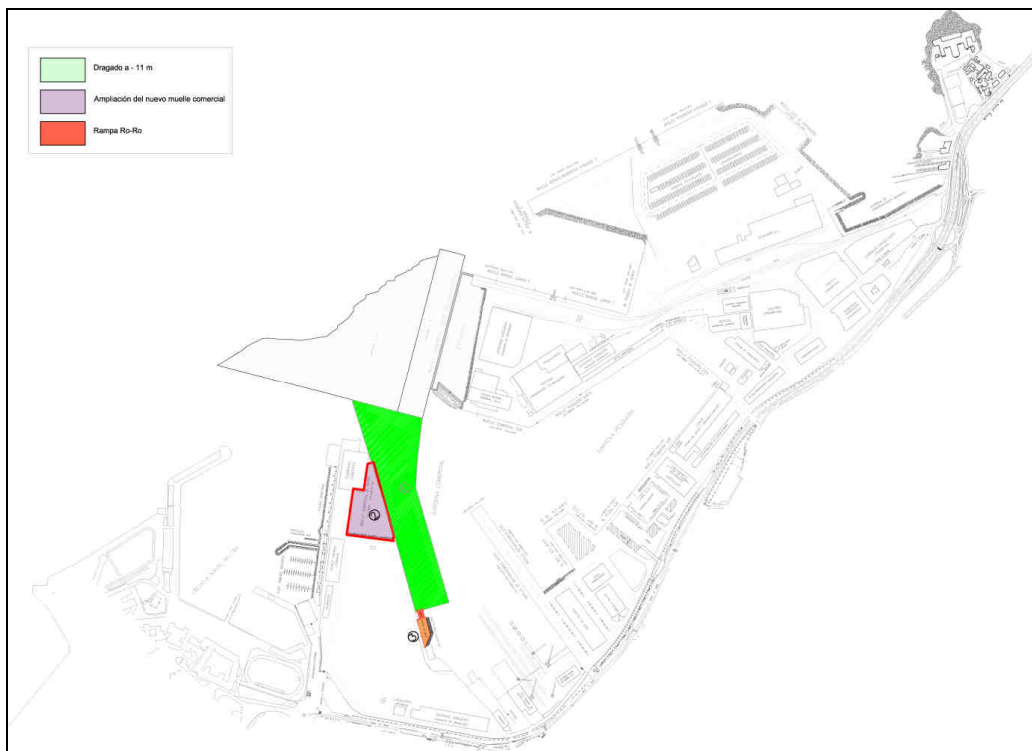
*(Firma manuscrita)*

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA



- Ampliación de la infraestructura portuaria en el nuevo muelle comercial: La Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra necesitará disponer de nuevas infraestructuras de atraque para mercancía general, al haber quedado obsoletas las instalaciones existentes en lo referente de los calados exigidos por la flota actual. Se plantearía prolongar el Nuevo Muelle Comercial de Marín hasta un máximo de 180 m de longitud, con calado de 11 m; además de aumentar hasta ese mismo calado el tramo de muelle actual que dispone tan solo de 9 m, e instalar una rampa móvil para dar servicio a buques Ro-Ro también con calado de 11 m. Estas actuaciones fueron sometidas a declaración de impacto ambiental de acuerdo con la resolución de 14 de abril de 2011 de la Secretaría de Estado de Cambio Climático (BOE de 29 de abril de 2011).



Actuaciones recogidas en el proyecto de Ampliación de infraestructura portuaria en el nuevo muelle comercial.

- Prolongación y aumento de calado en el muelle comercial sur del Puerto de Marín: La Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra se ha planteado disponer de nuevas infraestructuras de atraque para mercancía general refrigerada, principalmente las destinadas a la fruta, al no ser adecuadas las instalaciones existentes en lo referente de los calados y longitudes de atraque exigidos por la flota actual. Todo ello con el objeto de dar respuesta al crecimiento experimentado estos últimos años para estas mercancías así como a los requisitos impuestos por los tráficos ya implantados en el puerto. Por tanto se pretende prolongar el Muelle Comercial Sur, tal y como se contemplaba en la Declaración de Impacto Ambiental publicada en el BOE el 19 de septiembre de 2009, pero con una variación, relativa al calado del muelle, que se ampliará hasta los 11 m.



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documentación de carácter administrativo

orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas do 19 de outubro de 2013.

Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefía de Negocios

Esta actuación no supone obra adicional respecto a la contemplada en la Declaración de

De esta manera se podría disponer, en lo que respecta al Muelle Comercial Sur, de un atraque de aproximadamente 215 m de longitud con 11 m de calado, con un ancho de fosa de atraque de 60 m. La prolongación anterior se completará con la unión de dicho muelle al Muelle Comercial Oeste, actualmente en fase de ejecución, prolongando este último en una longitud de aproximadamente 30 m, quedando así los muelles unidos perpendicularmente. Esta actuación no supone obra adicional respecto a la contemplada en la Declaración de

*(Firma manuscrita)*

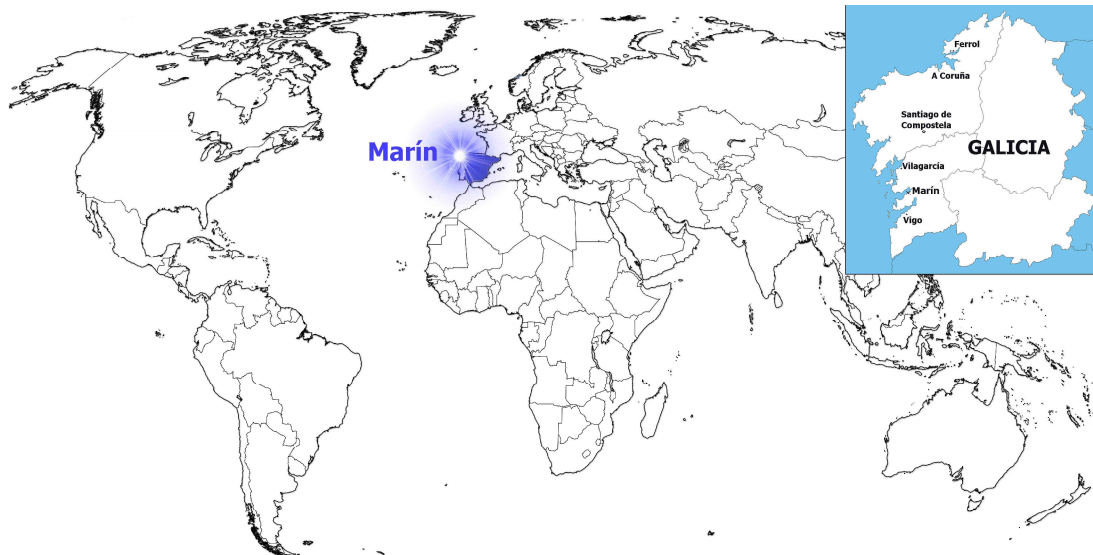
Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

- 2ª Fase de la zona de expansión del puerto: Dársena de Leirós: Con estas obras se plantearían las actuaciones cuya Declaración de Impacto Ambiental fue publicada en el BOE el 16 de septiembre de 2005, y consistirían principalmente en la construcción de un muelle adosado a la escollera existente frente a los Muelles de Leirós con una longitud máxima de 180 m, destinada a buques con mercancía general que operan sus mercancías con destino en la Terminal Polivalente adyacente.

## 2. ENCUADRE GENERAL DEL PUERTO

El Puerto de Marín está ubicado en el noroeste de la Península Ibérica, en el centro geográfico del Eje Atlántico. Se encuentra en aguas de la Ría de Pontevedra, al abrigo de la Isla de Ons. Esto le dota de condiciones excepcionales para realizar todo tipo de operaciones portuarias y cuenta con una óptima derrota de entrada a Europa para las principales rutas internacionales de tráfico marítimo.



El Puerto de Marín cuenta con una superficie de 748.720 m<sup>2</sup> y dispone, por su singular situación con unas condiciones excepcionales para la navegabilidad y maniobrabilidad de los buques. Está en funcionamiento los 365 días del año y su operativa se caracteriza por la calidad, la seguridad y la agilidad en el paso de mercancías. Marín posee con una longitud de atraque total de cerca de 5.000 m y calados máximos de 14 m, si bien, con la entrada en servicio durante el presente ejercicio del Muelle Comercial Oeste se dispondrá de 15 m de calado.

### 2.1. NOTAS HISTÓRICAS

El Puerto natural de Marín posee una amplia bahía que se extiende desde Punta Pesqueira hasta Placeres. La actividad portuaria se constata desde la antigüedad en los vestigios toponímicos de raíz griega y en el miliario de la época romana cuya inscripción hace referencia a su importancia como vía de comunicación marítima.



Hacia mediados del siglo XVIII, la Ría de Pontevedra inicia su despegue comercial e industrial. Su riqueza pesquera explica el establecimiento de numerosas fábricas salazoneras y conserveras junto a otras actividades relacionadas con el mar. En cuanto al movimiento migratorio, Marín es punto de arranque de las nuevas rutas hacia América. La Compañía Transatlántica inauguraba en 1861 un servicio de viaje directo de ida y vuelta a algunos países de América estableciendo una ruta de conexión marítima con el otro lado del Atlántico.

Desde 1868, Marín es Distrito Marítimo de Primera Clase y dispone del servicio de numerosos consulados europeos y sudamericanos debido al importante movimiento comercial y migratorio. En 1883, el Ayuntamiento de Pontevedra solicita que el Puerto de Marín sea Puerto de interés general que fue así calificado el 30 de agosto de 1886. Pronto comienzan las gestiones que darán lugar a la Real Orden de 23 de septiembre de 1907 por la que se crea la Junta de Obras del Puerto y Ría de Pontevedra como entidad responsable de la explotación, conservación y obras de los puertos de Marín, Bueu, Pontevedra y Sanxenxo y el tramo de costa comprendido entre punta Campelo en la costa Norte y punta Penedo en la costa Sur. Por Real Decreto de 19 de diciembre de 1922, la Junta de Obras del Puerto de Pontevedra se transforma en Comisión Administrativa. En 1968, por Orden del Ministerio de Obras Publicas de 8 de abril, y de acuerdo con lo establecido por la Ley 27/1968, de 20 junio, sobre Juntas de Puertos y Estatutos de Autonomía, el organismo pasa a denominarse Junta del Puerto y Ría de Pontevedra. Promulgado el Estatuto de Autonomía de Galicia por la Ley Orgánica 1/1981, de 6 de abril, y en ejecución de la competencia exclusiva asumida por esta Comunidad Autónoma en virtud de su artículo 27.9 en materia de puertos no calificados de interés general por el Estado, puertos de refugio y puertos deportivos, mediante Real Decreto 3214/1982, de 24 de julio, se transfieren a la Junta de Galicia, entre otros, los puertos de Bueu y de Pontevedra que hasta entonces estaban administrados por la Junta del Puerto y Ría de Pontevedra.

Por aplicación de la disposición adicional sexta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se constituye, por transformación de la antigua Junta del Puerto, la Autoridad Portuaria de Marín-Pontevedra, convirtiéndose en uno de los motores económicos más importantes de la zona en la que se ubica.

Finalmente, en virtud de la modificación operada en la normativa portuaria (BOE el 31 de diciembre de 2001), la denominación del puerto de interés general pasa a ser Puerto de Marín y Ría de Pontevedra y la Autoridad Portuaria que lo gestiona, de Marín y Ría de Pontevedra.

## 2.2. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

Las características climáticas del puerto son de tipo oceánico con influencias mediterráneas, por lo que se caracteriza por inviernos suaves y lluviosos, y veranos cálidos ya que las temperaturas no suelen sobrepasar los 30º C. Sus coordenadas geográficas son las siguientes:

❖ Latitud: 42º 24' N | ❖ Longitud: 008º 42' O

En la tabla siguiente se muestran las medias de la temperatura, precipitación, humedad relativa, horas de sol y velocidad del viento, tanto mensual como anual entre el año 2002 y el año 2012:

	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	AÑO
Tª MEDIA (°C)	9,3	9,2	11,9	13,9	16,3	18,5	19,9	20,2	18,7	15,4	11,5	9,9	<b>14,6</b>
PRECIPIT. (l/m²)	187	126	105	104	82	59	35	59	55	219	215	234	<b>123</b>
HUMEDAD (%)	82,9	76,9	72,5	74,0	74,5	73,4	73,5	74,5	78,7	82,6	87,7	87,5	<b>78,2</b>
HORAS SOL (horas)	99	137	176	189	237	249	279	244	210	165	100	84	<b>181</b>
VIENTO (m/s)	1,25	1,45	1,45	1,51	1,46	1,48	1,44	1,38	1,22	1,18	1,22	1,27	<b>1,36</b>



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE, TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento por el que se declara definitivamente por orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas do 19 de xullo de 2013. Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociación

Noemí Prieto Guijo  
CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA



El puerto de Marín consta de cuatro dársenas: dársena de la Escuela Naval, dársena Comercial Oeste, dársena Pesquera y dársena Comercial Este.

- **Dársena de la Escuela Naval.** Limitada por el Dique del Oeste y el dique del Muelle de Ceferino Nogueira. En esta dársena se encuentran, además de las instalaciones propias de la Escuela Naval: un puerto deportivo, adosado en la cara oeste del dique del Muelle Comercial, formado por un contradique de dos alineaciones con escollera, en su interior hay tres pantalanes para embarcaciones de recreo.
- **Dársena Comercial Oeste.** Está formada por el Muelle de Ceferino Nogueira, en la que se encuentra la All Weather Terminal o Terminal Cubierta destinada a mercancía general; una escollera en dirección este de 100 m; el Nuevo Muelle Comercial, que cuenta con una explanada destinada a mercancía general convencional; y al final del Nuevo Muelle Comercial, una escollera con dirección sureste, que finaliza en los varaderos y muelles de los Astilleros de Marín. A continuación y al este de los varaderos, se encuentran el Muelle de Reparaciones y el Muelle de Reparaciones nº 2 con más de 900 m de atraques.
- **Dársena Pesquera.** Comienza con el Muelle Pesquero Sur; sigue la dársena de Bajura (con tres alineaciones); continúa el Muelle Pesquero Sur de 340 m de longitud; el Muelle Pesquero Este, de 160 m; doblando después para formar un muelle de 380 m de longitud, llamado Muelle Pesquero Norte.
- **Dársena Comercial Este.** Esta zona comercial (Nuevo Puerto Comercial) dispone actualmente de un muelle denominado como Muelle de Manuel Leirós, con un atraque de 367 m de longitud. Se dedica fundamentalmente a la descarga de cereales y piensos, en dirección aproximada este-oeste, continúa con el Muelle Comercial Oeste de 283 m de longitud, a punto de concluir su construcción; finalizando en el Muelle Comercial Sur de 160 m de longitud dedicado a la descarga de fruta y pescado congelado. Además del muelle Manuel Leirós en dirección 012º sale el Muelle Transversal Manuel Leirós de 150 m, y a continuación una escollera, formando una dársena uniéndose con el muelle Adolfo Reboredo con unos 500 m de atraques dedicados principalmente a tráfico de contenedores, y termina con el Muelle Este de Expansión de 120 m.

### 2.3. COMUNICACIONES TERRESTRES

Los puertos se localizan en espacios y redes marítimas y terrestres, y, por ello, conviene entenderlos como nodos más que como interfaces. En un modelo económico globalizado, la integración de las cadenas de suministro toma una importancia esencial. En este sentido, la eficiencia de los sectores del transporte y la logística es vital por la estratégica posición española en las redes de transporte transeuropeas y globales.

El Puerto de Marín es un importante nodo logístico en el noroeste peninsular y está dotado de una excelente red de comunicaciones que facilitan la intermodalidad. Así, tiene conexión directa con las principales vías de alta capacidad, aeropuertos y ferrocarril y, por vía



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestruturas do 19 de xullo de 2013.  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociación

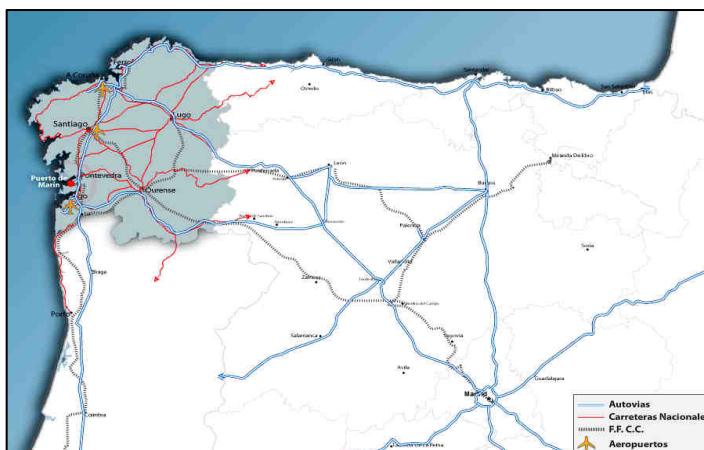
Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

marítima, con cualquier parte del mundo a través de sus líneas regulares y servicios feeder.

El Puerto de Marín tiene conexión directa con la Autopista del Atlántico (AP-9) y con la Autovía Rías Bajas (A-52).

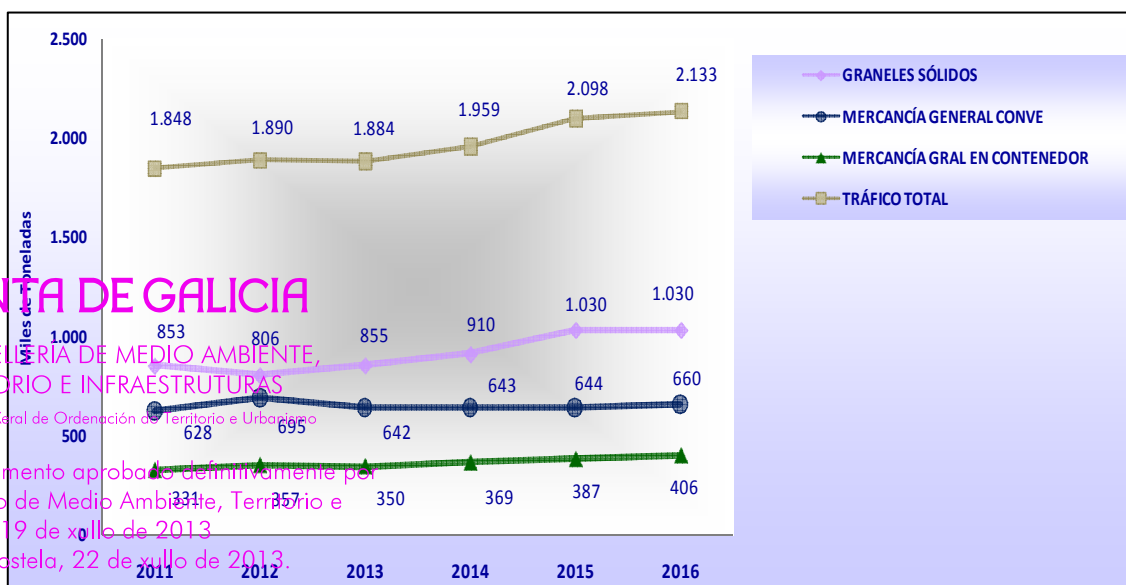
Destaca también por su proximidad a los aeropuertos de Vigo y Santiago. Dispone de red ferroviaria interior y está conectado con la red nacional de ferrocarril a través de la estación de ADIF de Pontevedra lo que ha permitido la captación y fidelización de algunos de los tráficos que se han convertido en estratégicos.



## 2.4. TRÁFICOS PRINCIPALES

El Puerto de Marín cerró el mes de diciembre del ejercicio 2012 con 1.891 miles de toneladas lo que supone un incremento del 2,25% respecto a 2011 y que pone de manifiesto el crecimiento sostenido de sus niveles de actividad iniciado hace algunos años convirtiéndole en uno de los ejes fundamentales en los que se sostiene el crecimiento económico y social del entorno en el que se ubica.

Para los próximos años la actividad portuaria, tiene una oportunidad de crecimiento de sus tráficos actuales con la ampliación del Canal de Panamá, unas obras que duplicarán la capacidad de una infraestructura que capta entre el 5 y el 6% del tráfico mundial y permite el paso de unos 14.000 buques anuales. Este proyecto, que supondrá una modificación de las rutas de navegación, y supondrá variaciones en la capacidad de los buques, implica que Galicia puede convertirse en una puerta comercial de entrada a Europa en la que Marín debe plantear su propio posicionamiento estratégico. La evolución esperada para los próximos años sitúa al tráfico portuario en los dos millones de toneladas en 2015.



A continuación, se muestra el detalle por naturaleza de tráfico:

### ➤ **Tráfico de Cereales y Piensos**

Es la principal mercancía del Puerto de Marín, con un 40,24% sobre el total del ejercicio 2012, siendo la industria agrícola y ganadera la que demanda esta naturaleza de mercancías. El transporte marítimo va poco a poco ganando participación en el transporte de esta mercancía a costa de otros modos de transporte terrestre, especialmente en las adquisiciones que proceden de Europa.

El consumo en Galicia, que se estima por encima de los dos millones de toneladas de piensos y cereales al año se abastece con importaciones y producto nacional procedente de Castilla. Dicho consumo, se distribuye fundamentalmente entre la zona norte (ubicación de explotaciones de ganado vacuno), que consume un 60% y la zona sur (ubicación de explotaciones avícolas y porcinas), que consume el 40% restante.

De acuerdo con lo manifestado en párrafos anteriores, y sin olvidar el carácter estacionario de este tráfico a expensas de lo que suceda con la capacidad de la producción nacional para satisfacer la demanda interna en función de las condiciones meteorológicas, se espera para el periodo 2013-2016, un crecimiento anual en torno a un 6%.

### ➤ **Tráfico de Papel y Pasta**

Es el segundo tráfico en importancia del Puerto de Marín alcanzando las 394 miles de toneladas en 2012, con un porcentaje de participación del 21% sobre el total de dicho ejercicio. Su fabricación se produce en el Complejo Industrial de ENCE ubicado en un terreno de 40 hectáreas, próximo a la Ría de Pontevedra, a 3 kilómetros del Puerto de Marín, exportando a países europeos fundamentalmente el 90% de la producción de pasta de papel. La capacidad instalada actual de producción de la fábrica es de 430.000 t/año. La tecnología empleada (producción de forma íntegra de pasta de eucalipto TCF (Totalmente Libre de Cloro -Totally Chlorine Free-)), es altamente valorada por los productores de tisú y por los fabricantes europeos por sus parámetros de calidad. La compañía es el líder europeo en ventas de celulosa de eucalipto blanqueada (BEKP) procedente 100% de plantaciones forestales que garantizan un origen controlado de la madera.

Otro de los tráficos vinculado a la actividad de ENCE era la importación de madera a través del Puerto de Marín.

Sin duda, la puesta en marcha de la terminal cubierta ha mejorado notablemente el servicio a la mercancía y al buque, al aumentar el tiempo de disponibilidad de atraque y asegurar la calidad del producto cargado independientemente de las condiciones meteorológicas. El Puerto de Marín se ha convertido en el primero de los puertos gallegos en ser incluido en un proyecto de autopistas del mar con el respaldo oficial de la UE, gracias al plan SCAPAMED, promovido por las empresas portuguesas Naveiro Transportes Marítimos y Aquila Shipping, y por la empresa gallega Ceferino Nogueira, S.A. La línea del proyecto Scapamed es de doble dirección. Por una parte, desde los puertos españoles de Marín y de Huelva, y del portugués de Setúbal, se transporta pasta de papel hacia el puerto italiano de Livorno. Por otro lado, desde las terminales italianas de Génova, Piombino y Tarento se traen hasta Portugal productos siderúrgicos con destino a Aveiro y Setúbal.



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Infraestruturas e Transportes

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestruturas do 13 de outubro de 2013  
Santiago de Compostela, 23 de xullo de 2013

A Xefa da Xeraría

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA



### ➤ **Tráfico de Fruta**

El tráfico de Fruta en el Puerto de Marín es uno de los que se ha consolidado como tráfico relevante durante los dos últimos años alcanzando un movimiento anual en 2012 que ha superado las 130 miles de toneladas lo que supone un crecimiento del 104%. A esta circunstancia ha contribuido, la progresiva especialización de las instalaciones de recepción así como los niveles de calidad y excelencia operativa alcanzados que han convertido al Puerto de Marín en un importante referente en el noroeste peninsular para los operadores de este tráfico pasando a formar parte de las redes de distribución a diferentes áreas de consumo nacionales e internacionales.

Las principales líneas de este tráfico son transoceánicas, que han permitido la conexión marítima regular con Puertos de América y Norte de Europa fomentando la generación de negocio en torno a las empresas del puerto de Marín y reforzando la posición competitiva del mismo. La captación de este tráfico, dada la proximidad de puertos competidores en el Norte de Portugal, exige sin duda que el Puerto de Marín ofrezca un servicio diferencial en coste y calidad de servicio que lo haga atractivo frente a otras opciones. Las importaciones de fruta por el Puerto de Marín proceden en su mayor parte de Ecuador y Costa Rica y en menor medida de Chile y Colombia.

### ➤ **Tráfico de Siderúrgicos**

Las descargas de este tráfico proceden fundamentalmente de Europa. En 2012 esta naturaleza de tráfico alcanzó las 194 miles de toneladas lo que supone un crecimiento del 54% respecto a 2011. Una parte de esta mercancía es recepcionada en una instalación en concesión como almacén regulador en el que se produce el corte de bobinas de chapa de acero con destino a empresas del sector del automóvil y una buena parte de ellas salen del recinto portuario por ferrocarril con dirección a diversos puntos de la península.

En la Terminal Cubierta también se producen descargas de esta naturaleza de tráfico que tienen como destino empresas pertenecientes al sector del automóvil.

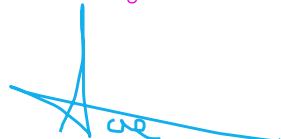
### ➤ **Tráfico de Contenedores**

Este tráfico, tomando como referencia los 20 últimos años, ha experimentado un espectacular crecimiento desde su inexistencia en 1991 hasta sobrepasar los 48.000 TEUS en 2010. Las mercancías contenerizadas más habituales, son en la actualidad, la fruta, la madera, aparatos, herramientas y repuestos, y el pescado congelado las que concentran mayor movimiento.

Este tráfico se ha potenciado con la nueva terminal de contenedores y con la entrada de nuevos operadores que ha permitido diversificar el riesgo de concentración existente hasta 2011.

La captación de nuevas líneas transoceánicas y la entrada de una línea feeder que opera con Canarias a través de Algeciras, permite mejorar las expectativas para los próximos años. En este punto, conviene señalar, que tras la ampliación del Canal de Panamá, las terminales gallegas pueda convertirse en el canal de entrada a Europa de los grandes portacontenedores asiáticos que lo atravesarán. Marín lo podrá hacer de forma complementaria a los Puertos del Norte que aún tienen pendiente las conexiones ferroviarias a los Puertos Exteriores.

A Xefa de negociado



Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

### ➤ **Tráfico de Piezas Eólicas**

En otra naturaleza de tráfico, como es el de Aparatos, Herramientas y repuestos hasta hace poco prácticamente inexistente, el Puerto de Marín está convirtiéndose en un gran centro distribuidor de aerogeneradores y componentes eólicos. En 2012 este tráfico alcanzó las 65 miles de toneladas con un crecimiento del 39,47% respecto a 2011.

### ➤ **Tráfico de Pesca Congelada**

Es uno de los tráficos que cuenta con mayor impacto en la generación de empleo directo gracias al asentamiento en la zona de un importante número de empresas relacionadas con el tratamiento y procesamiento de pescado congelado. El Puerto de Marín se ha afianzado en los últimos años como un importante centro logístico en este sector en el que se desarrollan actividades de aprovisionamiento, elaboración, transformación y distribución contando actualmente con unos 250.000 m<sup>3</sup> de cámaras frigoríficas y diversas instalaciones de transformación. La tendencia para los próximos años es la de un crecimiento moderado como mercancía contenerizada y el mantenimiento del tráfico actual como mercancía convencional.

En materia de tráficos portuarios, podemos concluir:

- ✓ Continuidad en la forma de presentación del tráfico de mercancías en el Puerto de Marín entre los Gráneles Sólidos y Mercancía General aunque la mercancía general ya se hace en 2012 con un 57% de la participación en el tráfico total del Puerto.
- ✓ Progresiva diversificación de tráficos y operadores.
- ✓ Ampliación de operadores en servicios marítimos regulares y nuevas líneas transoceánicas que permiten posicionar al Puerto de Marín como una de las puertas de entrada directa a Europa.
- ✓ Consolidación de tráficos captados en ejercicios precedentes como la fruta, los siderúrgicos o los componentes eólicos con la aparición de nuevos servicios o ampliación de los existentes.
- ✓ Progresiva participación del ferrocarril en el tráfico portuario que ha permitido ampliar el hinterland del Puerto.



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

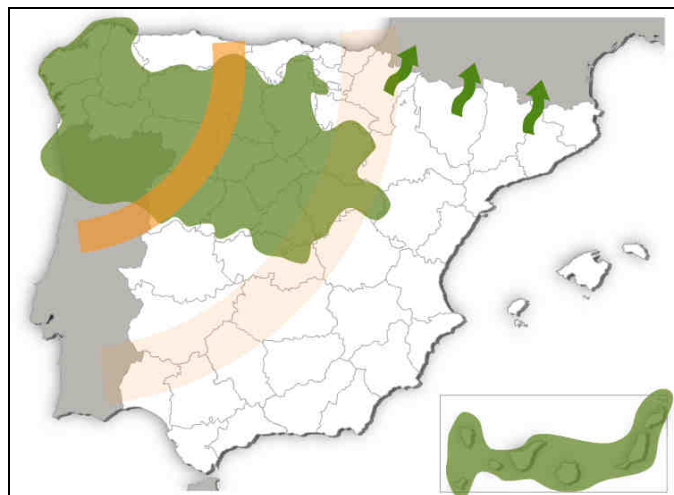
A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

## 2.5. HINTERLAND Y FORELAND

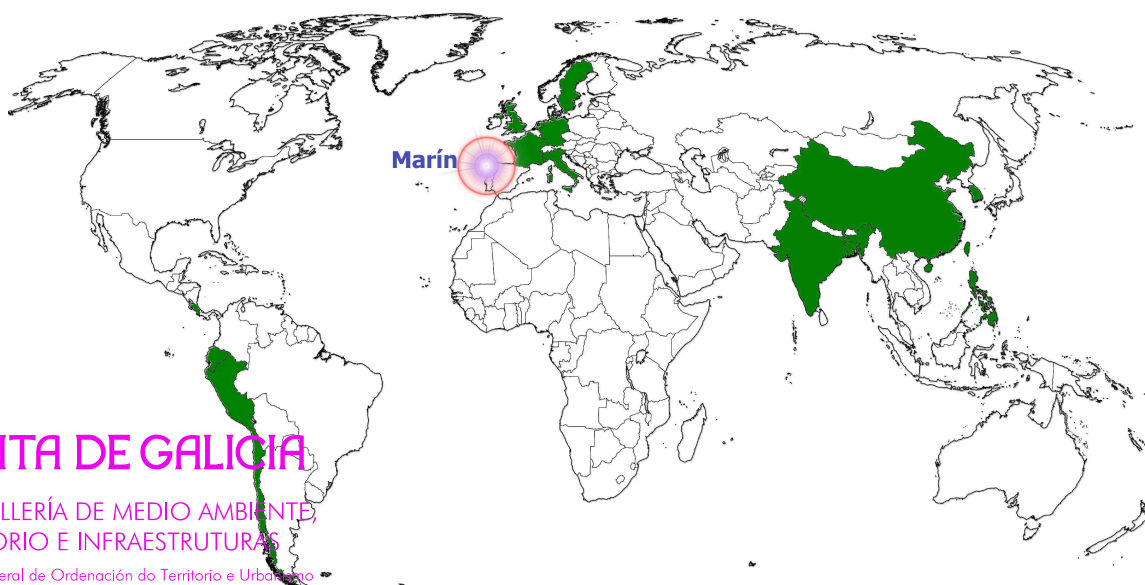
### 2.5.1. Hinterland



Como se observa en el gráfico, el Hinterland del Puerto de Marín es bastante amplio geográficamente aunque se concentra en el entorno más próximo en términos cuantitativos (Galicia, Norte de Portugal y Castilla-León).

### 2.5.2. Foreland

#### 2.5.2.1. Foreland: Exportación



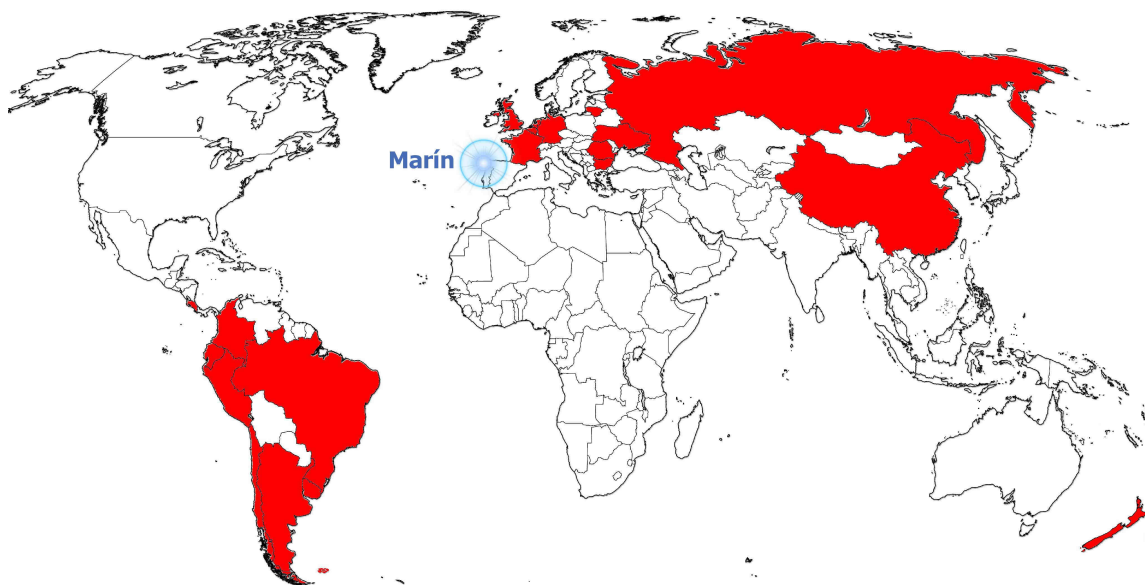
DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas do 19 de xullo de 2013

Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo  
CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

### 2.5.2.2. Foreland: Importación



El Foreland de importación se concentra fundamentalmente en Europa, seguido muy de cerca con América del Sur y cerrando con una pequeña cuota en Asia.

### 2.6. RELACIONES PUERTO-CIUDAD

En lo que se refiere a las relaciones Puerto-Ciudad, la Autoridad Portuaria ha planificado el desarrollo de diversas iniciativas que permitan contribuir a una mejora de la imagen percibida por la sociedad del Puerto, así como a una óptima implicación Puerto-Ciudad en aquellas zonas exentas de explotación portuaria. Ente ellas destaca el desarrollo de Planes de Comunicación que acerquen el conocimiento y realidad del Puerto a su entorno así como las cesiones de espacios no afectos a la explotación portuaria al uso ciudadano (Parque de Cantodarea y Paseo Marítimo) y el acercamiento urbano de la nueva sede administrativa que facilita la relación directa de clientes y usuarios con la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra.

La Autoridad Portuaria también colabora activamente con el desarrollo educativo y profesional de los jóvenes del entorno facilitando desde hace varios años la realización de prácticas en sus instalaciones a estudiantes de ciclos de formación profesional, integrándolos en las áreas funcionales que se corresponden con sus estudios, a fin de que puedan adquirir una visión práctica y experiencia en un entorno de trabajo real.



**XUNTA DE GALICIA**

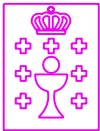
CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo  
CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA



# XUNTA DE GALICIA

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

### 3. RELACIÓN CON OTROS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

#### 3.1. PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS

El 23 de diciembre de 1997 se aprobó mediante Orden Ministerial, el Plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Marín-Pontevedra (BOE núm. 18 de 21/01/1998).

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria acordó, en fecha 19 de diciembre de 2003, la "Nueva definición de la zona de servicio portuaria (zonas I y II de agua) y la desafectación de la lámina de agua de las mejilloneras", propuesta que consistía esencialmente en una reducción de la zona II de aguas y la desafectación del servicio portuario de cinco áreas o espacios marítimos que, pasaron a integrarse en el dominio público marítimo terrestre; posteriormente, atendiendo a las recomendaciones efectuadas por el Organismo Público Puertos del Estado en fecha 16 de diciembre de 2005, se procede a la modificación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios reduciéndose la zona II para la desafectación de la lámina de agua correspondiente a los polígonos de bateas, y completándose con otras reducciones adicionales en las que se incluyeron espacios de pequeños calados que resultaban innecesarios para las operaciones portuarias.

La Orden FOM/1597/2010, de 4 de junio, aprobó la modificación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra.

La necesaria articulación urbanística del puerto (Plan Especial), con el instrumento de delimitación de los espacios y usos portuarios, determina que se establezcan en el nuevo Plan Especial las oportunas adaptaciones, con la finalidad de concertar adecuadamente las prescripciones urbanísticas con las de delimitación y de usos vigente.

El presente Plan Especial se ajusta así a los criterios y a los objetivos del Plan de Utilización aprobado mediante la Orden FOM/1597/2010, de 4 de junio y a los usos establecidos en el mismo.

#### 3.2. PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

El Puerto de Marín y Ría de Pontevedra constituye un puerto de interés general que se rige por su legislación específica en atención a la sustantividad y peculiaridad de este tipo de infraestructura; su regulación urbanística, a través del Plan Especial, no está condicionada por las determinaciones del planeamiento territorial. No obstante, en la redacción del presente Plan Especial, prima la voluntad de alcanzar el máximo consenso posible con los diferentes planes territoriales y de infraestructura generados por las administraciones supramunicipales.

Los planes de ordenación del territorio son instrumentos de naturaleza compleja (técnica, jurídica y económica, pero también política), mediante los cuales las Administraciones públicas diseñan y despliegan su propia política de ordenación del territorio.

Esta política de ordenación del territorio, tal como se practica hoy en día, es el resultado de la experiencia acumulada en Europa y Norteamérica desde la Segunda Guerra Mundial, y que cristaliza en la Carta Europea de 23 de mayo de 1983. Se define allí la ordenación del territorio como «la expresión espacial de la política económica, social, cultural y ecológica de toda sociedad».

Desde un punto de vista normativo, la ordenación del territorio no contaba antes de la Constitución de 1978 más que con las someras referencias de la Ley del Suelo a los Planes



XUNTA DE GALICIA

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Infraestruturas e Territorio

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por

orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e

Infraestruturas do 19 de xullo de 2013

Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

Directores Territoriales de Coordinación y a los Planes de Conjunto, ambos de escaso uso, y a las Normas Subsidiarias Provinciales.

Esta escasa regulación previa permitió a las Comunidades Autónomas asumir esta competencia con libertad para definir su contenido. Hoy todas ellas cuentan con leyes de ordenación del territorio muy similares, que pretenden colmar las insuficiencias de los sistemas de planificación local y sectorial ya existentes, en cuanto al tratamiento de los problemas de ámbito superior al municipio y a la coordinación de las actividades sectoriales con incidencia sobre el territorio.

La legislación autonómica concibe los planes de ordenación del territorio como un escalón o nivel superior al urbanístico, ya que aquí el ámbito es supramunicipal, reservándose su tramitación y aprobación, sin perjuicio de la potestad de otras administraciones y de los particulares para promoverlos.

Se recoge a continuación una sucinta relación de las determinaciones de los diferentes documentos de planificación territorial.

### 3.2.1. Directrices de Ordenación del Territorio (DOT)

La Ley 10/1995, de 23 de noviembre, de ordenación del territorio de Galicia, configuró las directrices de ordenación del territorio como un instrumento de carácter global, expresión de la política territorial, que debía constituir un marco general de referencia, estableciendo las pautas espaciales de asentamiento de las actividades, de acuerdo con las políticas sociales, económicas y culturales emanadas de la comunidad, integrando, si es el caso, las emanadas desde el Estado, así como las propuestas que surjan desde las entidades locales.

Mediante Decreto 19/2011, de 10 de febrero, se aprobaron definitivamente las directrices de ordenación del territorio de Galicia (DOT), que tienen como finalidad básica definir un modelo territorial para Galicia, que permita orientar las actuaciones sectoriales, dotándolas de coherencia espacial y de las referencias necesarias para que se desarrollen de acuerdo con los objetivos generales de la política territorial de Galicia, conformando una acción de gobierno coordinada y eficaz.

En el marco de la Ley 10/1995, de 23 de noviembre, las Directrices constituyen el instrumento que ofrece la visión global de la ordenación territorial de Galicia y sirven como referencia para el resto de las figuras de planificación y para las actuaciones que desarrollen tanto las Administraciones como los particulares.

Dentro de los objetivos de la estructura básica del modelo territorial que proponen las DOT se incluyen los espacios portuarios como infraestructuras orientadas a apoyar la consolidación del modelo territorial que colabora en la vertebración y articulación de todo el territorio. Dentro de las determinaciones obligatorias de las DOT en el apartado 1.2 se plantea como objetivo lograr una mayor integración de Galicia con los ámbitos que lideran el desarrollo europeo y aprovechar las oportunidades asociadas a una ubicación singular en la fachada atlántica europea. En esa dirección se sitúa el desarrollo del Plan Especial portuario en concreto, en el desarrollo de las obras necesarias para facilitar las escalas de los buques que requieren nuevas condiciones de calado y mayor superficie de atraque, almacenaje y distribución, dado los cambios en la tipología de tráfico nacionales e internacionales que están demandando.

Dentro del apartado 3 dedicado a las determinaciones y normas para el desarrollo y ordenación de los asentamientos de las áreas empresariales y de las actividades productivas en el subapartado 3.3.2 las determinaciones orientativas de las DOT inciden en prever plataformas logísticas asociadas entre otros a los puertos de interés general del Estado y a la necesaria



XUNTA DE GALICIA

CONSELLEIRO DE MEDIO AMBIENTE, TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas do 14 de Maio de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de Maio de 2013

A Xefa de Gabinete

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA



conexión ferroviaria con el espacio portuario; de esta manera, el Plan Especial y el puerto asumen las determinaciones orientativas de las DOT como propias, ya que el Plan Especial pretende también la mejora de la plataforma logística y del tráfico de contenedores, disponiendo de conexión ferroviaria.

En el apartado 4.4.1 se incide en la titularidad estatal del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra, con referencias a las conexiones ferroviaria y viaria con vías de alta capacidad; en esa dirección, el Plan Especial plantea como una de las obras a incorporar, la nueva conexión del Puerto con la PO-11.

En el apartado 4.4.3 las DOT obligan a preservar espacios en el ámbito portuario para las actividades relacionadas con el transporte marítimo, pesca y actividades náutico-deportivas que el Plan Especial regula y define en sus determinaciones.

En el apartado 4.4.4 de las DOT se incide en que los puertos no se consideren como simples nodos de intercambio modal sino que generen actividades relacionadas con el propio intercambio asociadas a plataformas logísticas. Uno de los objetivos del Plan Especial es precisamente la ampliación de la dársena y de la superficie dedicada a la implantación de actividades logísticas.

Así pues el Plan Especial se sitúa en concordancia plena con las DOT asumiendo no solo las directrices obligatorias que las DOT proponen sino también las principales directrices orientativas.

### 3.2.2. Plan de Ordenación del Litoral de Galicia (POL)

Mediante el Decreto 20/2011, do 10 de febreiro, se aprobó definitivamente el Plan de Ordenación do Litoral de Galicia.

El Plan de Ordenación del Litoral (POL) es un instrumento de ordenación territorial que tiene por objeto, de conformidad con el artículo 2º da Ley 6/2007, de 11 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación del territorio y del litoral de Galicia, establecer los criterios, principios y normas generales para la ordenación urbanística de la zona litoral, basada en criterios de perdurabilidad e sustentabilidad, así como la normativa necesaria para garantizar la conservación, protección y puesta en valor de las zonas costeras. De entre las funciones del POL, subrayar la concreción en el ámbito litoral, de criterios globales para la ordenación de los usos del suelo, la regulación de actividades y la fijación de los criterios generales de protección del medio litoral, estableciendo un marco básico de referencia para la integración de políticas territoriales y actuaciones urbanísticas, teniendo en cuenta la sostenibilidad de los recursos naturales del litoral, logrando una óptima coordinación de actuaciones territoriales y urbanísticas entre las Administraciones que operan sobre el litoral y su contorno terrestre (Administraciones Central, Autonómica y Local) bajo el previo y obligado respeto a las competencias administrativas de cada parte y de los mecanismos de coordinación en vigor.

En relación con el POL, el ámbito del Plan Especial se encuentra en el Área continua de Ordenación y enclavado dentro de la Unidad de Paisaje Litoral de Marín D-1 Vertientes de pendiente moderada.

Consultado el plano de gestión del POL "BI-07", el POL incide en el ámbito del Plan Especial, como área continua de ordenación (Se adjunta en el ISA a nivel de planos la información relativa en el plano 17398-ISA-003: Interacción con otros planes y programas).

De acuerdo con el artículo 18.a) del D 20/2011, de 10 de febreiro (POL), el Puerto de Marín y Ría de Pontevedra constituye un sistema general territorial, por lo que se regirá por su



XUNTA DE GALICIA

CONSELLEIRO EN CARTELA, TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Infraestruturas e Territorio

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas do 19 de xullo de 2013

Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2010.

A Xefa de Negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

legislación específica (art 72.1). Así mismo, se localiza en un espacio de Ordenación, por lo que se regirá por los principios generales precisados en el artículo 37 del POL, y por tratarse de un área de actividad industrial y/o económica, se estará a lo indicado en el artículo 77 de dicha norma.

### **3.2.3 Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) y Plan Sectorial de Ferrocarriles (PSF)**

La puesta en marcha del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2005-2020 (PEIT), aprobado por el Gobierno en julio de 2005, se articula mediante una serie de planes sectoriales, intermodales o de concertación territorial. Estos planes deben ser desarrollados por los diferentes Centros Directivos y Empresas Públicas del Ministerio de Fomento, a partir de los objetivos y directrices establecidos en el PEIT. El Plan Sectorial de Ferrocarriles (PSF), coordinado por la Dirección General de Ferrocarriles, con la colaboración de ADIF, RENFE y FEVE, es el elemento fundamental del desarrollo de la planificación ferroviaria propuesta por el PEIT. Las directrices recogidas en el PEIT son:

- Consolidación de la reforma del sector y desarrollo del nuevo modelo ferroviario.
- Promoción de una "función central" del ferrocarril en los corredores más importantes.
- Contribución a la accesibilidad del conjunto del territorio.
- Establecimiento de una red de altas prestaciones, diseñada sobre todo para tráfico mixto.
- Reducción del tiempo total del viaje en el transporte ferroviario interurbano.
- Aumento de la participación del ferrocarril en el transporte de carga en media y larga distancia.
- Definición de una red ferroviaria de mercancías.
- Definición de una estrategia para el cambio de ancho en la red convencional.
- Mantenimiento del nivel de seguridad del transporte ferroviario.
- Definición de un sistema de mantenimiento integral y preventivo de la red ferroviaria.
- Establecimiento de planes de conservación y modernización de la red ferroviaria convencional.
- Definición de las grandes actuaciones en el medio urbano para mejorar la inserción del ferrocarril.

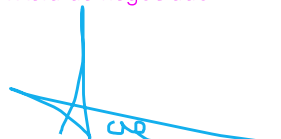
- Se completarán las redes de cercanías y se modernizará su material móvil. En el aspecto institucional, se promoverá una mayor participación en su gestión de las CCAA y Autoridades de Transporte.

- Definición de un nuevo marco para el desarrollo de los servicios ferroviarios de ámbito regional.

- Establecimiento de horizontes temporales intermedios para el desarrollo del Plan, mediante la elaboración de planes sectoriales ferroviarios.

- Puesta en valor del patrimonio público de las líneas cerradas en desuso.

A Xefa de negociación



Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

El PSF definirá los programas de actuación en infraestructuras ferroviarias y el esquema futuro de servicios ferroviarios, hallándose en la actualidad en tramitación de la evaluación ambiental estratégica (el documento de referencia se emitió en 2007) por lo que no hay información disponible. Sin embargo la Ley 37/2003 del sector ferroviario; En relación al artículo 36 apartados 1 y 2 determina que las infraestructuras ferroviarias de los ámbitos de los puertos de interés general serán administradas por las autoridades portuarias.

*"Artículo 36. Régimen aplicable.*

*1. Las infraestructuras ferroviarias que, en cada momento, existan en el ámbito de los Puertos de Interés General y estén conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General, formarán parte de ésta desde que así se establezca mediante Orden del Ministerio de Fomento.*

*2. La Autoridad Portuaria de cada puerto de interés general ejercerá respecto de las infraestructuras ferroviarias existentes en los puertos de interés general, las funciones que se atribuyen al administrador de infraestructuras ferroviarias en los párrafos a, b, c, d, e, j, k, l y o del apartado 1 del artículo 21."*

De manera que se le atribuyen a la autoridad portuaria distintas competencias y funciones de administrador de la red ferroviaria. En el artículo 9 de la norma referido a la utilización de las zonas de servicio ferroviarios y en el artículo 10 de la misma otorgan a la administradora de las infraestructuras la capacidad de planificación del espacio ferroviario.

### 3.2.4. Plan Auga

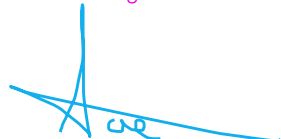
En el Plan se presentan como objetivos principales:

- Garantizar las necesidades actuales y futuras de abastecimiento de agua potable a todos los núcleos de población superior a 50 habitantes de Galicia.
- Planificar las infraestructuras de captación, regulación, transporte, tratamiento y distribución necesaria para corregir las situaciones de infradotación de caudales, garantizando el suministro incluso en periodos de sequía.
- Planificar el tratamiento de las aguas para adecuar su calidad a los recursos de la normativa sanitaria vigente.
- Planificar las infraestructuras necesarias de interconexión entre sistemas de abastecimiento, con el fin de que los recursos estén a disposición del máximo número de usuarios.
- Proponer medidas dirigidas a una gestión más eficaz e eficiente de los sistemas de abastecimiento.
- Proponer instrumentos y medidas para fomentar el uso racional y de ahorro del agua.

- Ordenar, elaborar y tratar adecuadamente la información obtenida, y disponer de las herramientas informáticas necesarias para gestionar las inversiones futuras en infraestructuras de abastecimiento.

Según el Plan Auga, se detecta una insuficiencia de capacidad del Sistema de Abastecimiento de Pontevedra (que suministra al Puerto de Marín) y se proponen unas actuaciones que tal y como se indica en el plan serán solventadas con la solución propuesta en el proyecto que actualmente está redactando ACUANORTE.

A Xefa de negociado



Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

### 3.2.5. Plan Hidrológico Galicia-Costa

El Plan Hidrológico Galicia Costa hace referencia dentro del apartado de ámbito territorial y planificación donde la cuenca intracomunitaria Galicia-Costa se divide hidrológicamente en diecinueve Sistemas de Explotación o zonas que a su vez se subdividen en subzonas y áreas:

Dentro de las áreas contempladas como Área 3 se encuentra el río Lérez y la Ría de Pontevedra.

El Plan Hidrológico Galicia-Costa define en su contenido diversas cuestiones que pueden interactuar con el Plan Especial. Su contenido incluye.

- Inventario de los recursos hidráulicos.
- Los usos y demandas existentes y previsibles.
- Los criterios de prioridad y de compatibilidad de usos, así como el orden de preferencia entre los distintos usos y aprovechamientos.
- La asignación y reserva de recursos para usos y demandas actuales y futuras, así como para la conservación y recuperación del medio natural.
- Las características básicas de calidad de aguas y de ordenación de los vertidos de aguas residuales.
- Las normas básicas sobre mejoras y transformaciones en regadíos que aseguren el mejor aprovechamiento del conjunto de recursos hidráulicos y terrenos disponibles.
- Perímetros de protección y las medidas para la conservación y recuperación del recurso y el entorno afectado.
- Los planes hidrológicos forestales y la conservación de suelos que serán realizados por la Administración.
- Directrices para recarga y protección de acuíferos.
- Las infraestructuras básicas requeridas por el Plan.
- Los criterios de evaluación de los aprovechamientos energéticos y la fijación de los condicionantes requeridos para su ejecución.
- Los criterios sobre estudios, actuaciones y obras para prevenir y evitar los daños por inundaciones, avenidas otros fenómenos hidráulicos.

En relación con los apartados precedentes que se enumeran del plan el ámbito del Plan Especial del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra solo podría afectar en el apartado referido a las obras para evitar daños derivados de avenidas, pero dado el ancho de ría en el que se sitúa el puerto no se afecta a las posibles avenidas ya que se encuentra a una distancia de 2.200 m de la desembocadura del Río Lérez. La anchura de la desembocadura es de 415 m y el ancho de la Ría en el ámbito del Plan Especial es de 2.500 m. Con respecto al río Lameira y al pequeño regato que desemboca en la zona portuaria en el anejo III estudio hidrológico del ISA se realiza un estudio detallado del sistema.

A nivel de inventario de recursos, el Sistema que nos atañe es el Sistema de Explotación río Lérez y Ría de Pontevedra, que está constituido por la cuenca del río Lérez y Ría de Pontevedra y consta de una superficie total de 625,24 km<sup>2</sup> con los afluentes principales los ríos Almofrei y



XUNTA DE GALICIA

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Medio Ambiente e Territorio

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por

orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e

Infraestruturas do 17 de xullo de 2013

Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2019.

A Xefa de Negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

Castro y el eje del sistema como principal proveedor de recursos hidráulicos. La población total de este sistema de explotación asciende a 162.163 habitantes, concentrándose la mayor parte en la desembocadura del río Lérez, donde se encuentra la ciudad de Pontevedra y en ambas márgenes de la ría, quedando la zona interior con una baja densidad poblacional. Los núcleos de población más importantes son Sanxenxo y Portonovo en la margen Norte y Marín y Bueu en la margen Sur.



Sistema de Explotación río Lérez y Ría de Pontevedra. Fuente: Borrador PHGC

De igual forma se estiman las demandas totales del agua según su uso (Unidades de demanda Urbana UDU y Unidades de Demanda Industrial UDI) para, finalmente, asignar los recursos disponibles, teniendo en cuenta las prioridades de uso establecidas en la demarcación hidrográfica de Galicia Costa:

- Abastecimiento de la población y usos asimilables a domésticos.
- Usos ambientales.
- Regadíos y usos agrarios.
- Usos industriales para la producción de energía eléctrica.
- Otros usos industriales.
- Acuicultura.
- Usos recreativos.
- Navegación y transporte acuático.
- Otros usos no ambientales.

La asignación realizada en el Sistema de Explotación Río Lérez y Ría de Pontevedra resulta:

- UDU Bueu: Se asignan 1.39 hm<sup>3</sup>/año procedentes del río de Frade y de la masa de agua subterránea Interior Sur.
- UDU Cerdedo: Se asignan 0.27 hm<sup>3</sup>/año procedentes del río Lérez y de la masa de agua subterránea Interior Sur.

A Xefa de negociación

- UDU Marín: Se asignan 2.47 hm<sup>3</sup>/año procedentes de la ETAP Lérez que toma agua del río Lérez y de la masa de agua subterránea Interior Sur.
- UDU Poio: 2.48 hm<sup>3</sup>/año procedentes de la ETAP Lérez que toma agua del río Lérez y de la masa de agua subterránea O Morrazo- Pontevedra.
- UDU Pontevedra: 10.25 hm<sup>3</sup>/año procedentes de la ETAP Lérez.
- UDU Sanxenxo: 3.56 hm<sup>3</sup>/año procedentes de la ETAP Lérez y del río Umia.

Para el resto de demandas urbanas (Campo Lameiro, Cotobade y Forcarei) se asignan 1.35 hm<sup>3</sup>/año del sistema.

En cuanto a demandas industriales, como en el caso del Puerto de Marín, se asignan:

- Para UDI ENCE 12.69 hm<sup>3</sup>/año de la ETAP Lérez do río Lérez y para la UDI P.E. Castiñeiras 0.14 hm<sup>3</sup>/ano del río Frades.
- Para el resto de demandas industriales: 0.29 hm<sup>3</sup>/año de recursos superficiales y subterráneos del sistema.

También se establecen las siguientes reservas en el sistema:

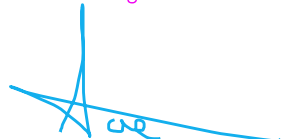
- Reserva en el río Lérez de 1.200 l/s (37.84 hm<sup>3</sup>/año) en Cotobade para atender la demanda urbana de Pontevedra y Vilaboa.
- Reserva en el río Lérez de 21 l/s (0.66 hm<sup>3</sup>/año) a la altura del concello de Cotobade para atender la demanda urbana de Cotobade.
- Reserva en el río Lérez de 6 l/s (0.19 hm<sup>3</sup>/año) a la altura del concello de Forcarei para atender la demanda urbana de Forcarei.
- Reserva en el río Rego de Cancela de 2 l/s (0.06 hm<sup>3</sup>/año) a la altura del concello de Poio para atender la demanda urbana de Poio.

Actualmente se está redactando el proyecto "Nuevo abastecimiento de agua a Pontevedra y a su ría" que, con un presupuesto estimado de 41,66 millones de euros, incluye entre otras actuaciones la ampliación de la ETAP del Lérez. Por lo tanto, en la situación actual el sistema se halla próximo a su límite de capacidad, tal y como se indica en el propio PHGC, aunque si el proyecto de nuevo abastecimiento de agua a Pontevedra se ejecuta se ampliaría la capacidad del sistema y se solucionarían estos problemas.

Adicionalmente el PHGC recoge una serie de actuaciones de mejora entre las que se encuentran la ejecución de un depósito de retención y la ejecución del colector del río Lameira y la mejora de la EDAR de Placeres (tratamiento terciario), se identifican los cauces fluviales y se cuantifica el recurso hídrico, también incluye planos que definen las laminas de inundación asociadas al río Lameira. Al respecto, en el estudio hidrológico que se anexa al Informe de sostenibilidad ambiental son aspectos que se tienen en cuenta, y como se puede observar, dada la naturaleza del Plan Especial no se considera que tenga especial incidencia, ya que con respecto a la situación actual la aprobación del Plan Especial no incrementaría la presión sobre el sistema, salvo a través de la autorización de nuevas instalaciones en el ámbito, que en función de la tipología de la industria implantada a futuro (la ocupación del puerto no es del 100%) podría variar ligeramente, aunque no sería significativo.

Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado



Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA



### 3.2.6. Plan de saneamiento de Galicia 2000-2015

El Plan de Saneamiento surge a partir de la necesidad de revisar y actualizar el Plan de Saneamiento de 1994 para ajustarlo a la realidad actual. Tanto el primitivo Plan como el presente tienen como primer objetivo dar cumplimiento a la Directiva Europea 91/271 de 21 de mayo de 1991 sobre el tratamiento de las aguas residuales urbanas. Esta directiva obliga a los siguientes tratamientos y plazos:

- 1 de Enero de 1999
  - Instalación de sistemas colectores en aglomeraciones que representan más de 10.000 habitantes-equivalentes en zonas sensibles.
  - Tratamiento terciario de los vertidos procedentes de aglomeraciones urbanas que representan más de 10.000 habitantes-equivalentes en zonas sensibles.
- 1 de Enero de 2001
  - Instalación de sistemas colectores en aglomeraciones que representan más de 15.000 habitantes-equivalentes.
  - Tratamiento secundario para todos los vertidos procedentes de aglomeraciones que representan más de 15.000 habitantes-equivalentes, excepto los vertidos en zonas costeras de menos de 150.000 habitantes-equivalentes que podrán tener un tratamiento primario.
- 1 de Enero de 2006
  - Instalación de sistemas colectores en aglomeraciones que representan entre 2.000 e 15.000 habitantes-equivalentes.
  - Tratamiento secundario para todos los vertidos procedentes de aglomeraciones que representan entre 10.000 e 15.000 habitantes-equivalentes, excepto los vertidos en zonas costeras que podrán tener un tratamiento primario.
  - Tratamiento secundario para os vertidos en aguas dulces o estuarios procedentes de aglomeraciones que representan entre 2.000 e 10.000 habitantes-equivalentes, excepto los vertidos en zonas menos sensibles que bastará con tratamiento primario.
  - Tratamiento adecuado de todos los vertidos procedentes de aglomeraciones urbanas que representan menos de 10.000 habitantes-equivalentes y se viertan en aguas costeras.
  - Tratamiento adecuado de todos los vertidos procedentes de aglomeraciones urbanas que representan menos de 2.000 habitantes-equivalentes y se viertan en aguas dulces y estuarios.



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

Por outro lado, los Planes Hidrológicos, señalan los objetivos de calidad a nivel e uso de agua para abastecimiento urbano, uso de baño y de vida piscícola en los ríos de Galicia y el alcance mínimo que debe tener un Plan de Saneamiento. Concretamente en el Plan Hidrológico se señala que la población mínima a planificar dentro de un Plan de Saneamiento es de 100 habitantes.

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por

orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras do 19 de xullo de 2013.  
En la zona de Costa será de obligado cumplimiento la Orden del 29 de Julio de 1993 que fija como objetivo de calidad la garantía de baño en la zona de playas y las de cultivo de moluscos. Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

En el Plan se analiza en detalle cada uno de los núcleos de más de 100 habitantes, proponiendo su conexión a las diferentes aglomeraciones, bien sean estas ya existentes o bien propuestas de nueva creación.

Por tanto el Plan de Saneamiento tendrá vinculación con el Plan Especial en el puerto en la medida que se proponen actuaciones para la mejora y ampliación del saneamiento del sistema Pontevedra-Marín al cual como se indicó anteriormente está conectado el Puerto. Como se indicó anteriormente el desarrollo del Plan Especial no supondrá un incremento de los caudales vertidos al sistema de saneamiento. El saneamiento del mismo está garantizado en la actualidad y en todo caso será mejorado con las actuaciones previstas en el Plan de Saneamiento y en otros proyectos no recogidos en el Plan y previstos por Augas de Galicia como la renovación del interceptor general de Marín y del bombeo de Lonja.

### 3.2.7. Plan de movilidad y ordenación viaria estratégica 2009-2015. Plan MOVE

El Plan de movilidad y ordenación viaria estratégica 2009-2015, Plan MOVE 2009-2015 tiene entre otros, como principales objetivos, los de completar la articulación de la red de infraestructuras de transporte de Galicia con el exterior y la conexión entre los principales ejes interiores, además de garantizar que el 80% de la población se sitúe a menos de 10 minutos de una Vía de Altas Prestaciones. Dentro de los objetivos estratégicos que se plantean están el adecuar el transporte en los medios urbanos, mejorando la accesibilidad a los diferentes ámbitos funcionales del territorio, entre los que se encuentran las áreas portuarias. El plan fija objetivos de obras en distintos lugares de la Geografía gallega y establece horizontes temporales de ejecución de las mismas.

Asimismo el plan divide el programa de actuación según al tipo de viario al que afecte, programa de vías de altas prestaciones, programa de vías estructurantes, programa de vías complementarias, programas de actuaciones de apoyo, programa de actuaciones en medios urbanos, programas de mantenimiento y conservación, programas de seguridad vial y programas de I+D+I y mejora de la integración paisajística de las carreteras.

Dentro del programa de vías de altas prestaciones y con horizonte temporal del 2013 sitúa la actuación de la Variante de Marín (Treito 1: Variante de la PO-546 en el término municipal de Pontevedra entre O Regueiriño y la PO-11) con una longitud de 4,4 km y una inversión de 25.447.385 euros. La actuación incidirá en el buen desarrollo y conectividad del puerto con la estructura global de transportes por carretera de Galicia.



Variante de Marín



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

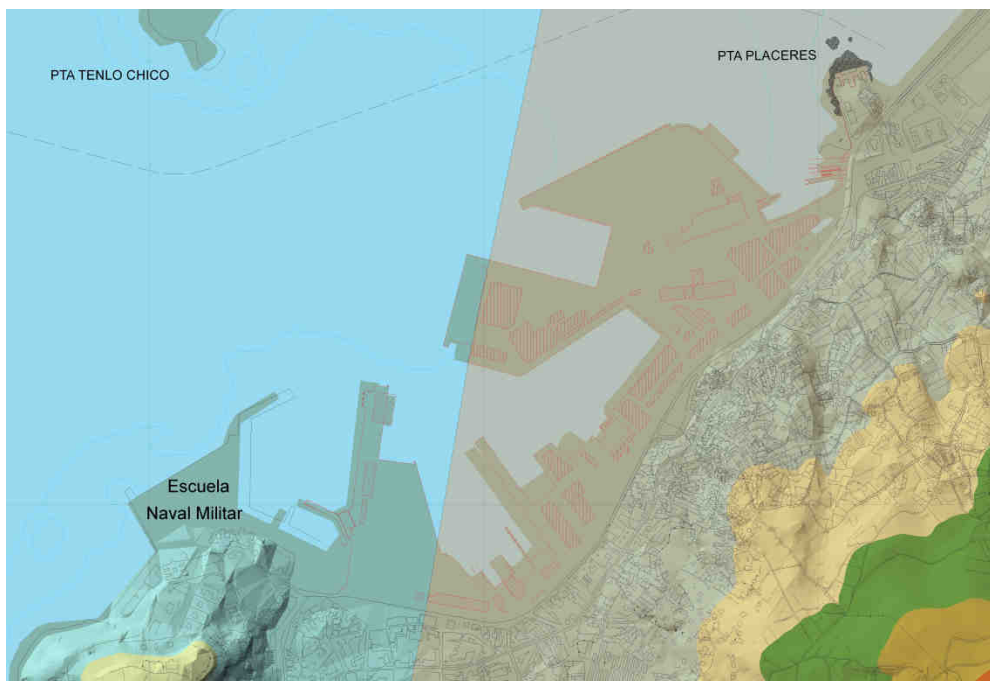
A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

### 3.2.8. Plan director del Aeropuerto de Vigo

Según la información obtenida de la Dirección General de Aviación Civil de la Secretaría de Estado de Transportes del Ministerio de Fomento, la huella aérea del Aeropuerto de Vigo afecta al ámbito del Plan Especial en la superficie de aproximación intermedia de ILS de 600 m por lo que se recabó informe respecto de la afectación del Plan Especial.



Huella aérea Aeropuerto de Vigo. Fuente ISA.

En virtud de dicho informe, la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, a la vista de la normativa aplicable al sector y a las servidumbres aeronáuticas, establece el régimen de autorizaciones sectoriales para la ejecución de determinadas construcciones, estructuras e instalaciones, incluyéndose en la documentación del Plan Especial la normativa aplicable, así como un plano de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Vigo.

### 3.2.9. Plan de gestión de residuos urbanos de Galicia 2010-2020

El Plan de gestión de residuos urbanos de Galicia 2010-2020 fue aprobado en Consello de la Xunta en fecha de 13 de enero de 2011. El Plan, además de objetivos de índole cualitativa recoge una serie de objetivos cuantitativos:

- A nivel de prevención: Estabilizar la generación en una primera fase y conseguir una reducción del 10% respecto a 2009 en la generación per cápita de residuos en 2020.
- A nivel de valorización material: Referidos a 2020 y para materia orgánica, vidrio y papel, cartón y envases: Reducción del 25%, 60% y 50% respectivamente o 55% de la fracción total de envases. Para otras fracciones: 20% de valorización material de otras fracciones en el flujo de residuos y voluminosos y 65% para residuos especiales. En conjunto un mínimo de un 30% valorización total en 2020.
- A nivel de valorización energética: Incremento de la valorización energética.
- A nivel de eliminación: Disminución progresiva de residuos sin tratar en vertedero controlado hasta llegar al 100% de tratamiento en 2017.



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2019.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

Para cumplir con estos objetivos el programa contempla una serie de líneas estratégicas de actuación que permitan alcanzar estos objetivos como, por citar algunos ejemplos, un Plan de mejora de las recogidas selectivas actuales o la construcción de nuevas plantas de tratamiento.

Respecto al Plan Especial del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra no presenta especial incidencia ya que la separación selectiva de la fracción urbana de los residuos producidos en el ámbito ya están garantizados en este momento y, aunque de cara al futuro, en las que se prevé un aumento de tráfico, y por lo tanto es probable un aumento de la fracción de residuos urbanos, no se espera que sea necesario tomar medidas que tengan relación alguna con el Plan de Gestión de Residuos Urbanos.

### **3.2.10. Plan estratégico Grupo de Acción Costera Ría de Pontevedra**

Los Grupos de Acción Costera constituyen un programa europeo desarrollado por la Xunta de Galicia cuyo objetivo último es la implementación de una estrategia de abajo a arriba para el desarrollo del eje 4: Desarrollo Sostenible de zonas de Pesca del Fondo Europeo de Pesca. Las prioridades estratégicas que define el programa operativo español para el desarrollo integrado de las zonas costeras en el periodo 2007-2013 están enfocadas a ayudar a las comunidades y zonas pesqueras para que creen nuevas fuentes de ingresos sostenibles y de calidad de vida. Para ello, se subvenciona la iniciativa de proyectos, como el Plan estratégico grupo de acción costera ría de Pontevedra, que se constituye como asociación. En este caso el ámbito de actuación es la zona 6: Ría de Pontevedra.

Los proyectos aprobados pueden consultarse por internet:

<http://www.accioncosteira.es/?q=es/proyectos/1>; siendo la mayoría de ellos dirigidos a la dinamización turística de las rías gallegas.

### **3.2.11. Plan de ordenación de los recursos naturales de las Illas Atlánticas**

El Plan de ordenación de los recursos naturales de las Illas Atlánticas fue aprobado a través del Decreto 274/1999, de 21 de octubre; posteriormente la ley 15/2002 declararon el ámbito como Parque Nacional Marítimo-Terrestre y es a través del Decreto 23/2006 del 16 de febrero, por el que se define la gestión del Parque Nacional a través de tres órganos: La Junta rectora, El Padronado y El Director-Conservador.

En relación al Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de las Illas Atlánticas; este establece una serie de limitaciones generales y específicas así como una zonificación de carácter preliminar en:

- Zona con edificaciones existentes: integrada por los núcleos de población y las áreas colindantes directamente relacionadas con ellos.
- Zona de uso especial: ocupadas por infraestructuras e instalaciones permanentes dedicadas a la gestión del parque.
- Zona de uso moderado: en la que el mantenimiento de las actividades tradicionales y el desarrollo del uso público.
- Zona de uso restringido: donde el acceso y desplazamientos de los visitantes estarán permitidos, aunque sometidos a ciertas limitaciones, y podrán desarrollarse usos tradicionales con restricciones específicas.
- Zona de reserva: en la que no se permitirá, con carácter general, el acceso de los visitantes, y las actuaciones y usos se limitarán a las directamente vinculadas con la investigación, seguimiento y recuperación de sus valores ambientales.



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Infraestruturas

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orden do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestruturas do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociación

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

Define adicionalmente unos criterios de referencia para la regulación de las actividades compatibles a nivel de: Actividades pesqueras y marisqueras, agricultura y ganadería, edificaciones e infraestructuras, turísticas y recreativas y población residente. En todo caso la zonificación y los usos permitidos deberán ser desarrollados a través del Plan Rector de Usos y Gestión que todavía no ha sido aprobado definitivamente. La protección que se otorga al Parque Nacional de las Islas Atlánticas no afectan al ámbito del Plan Especial, el ámbito del Parque Natural se desarrolla sobre 4 entornos bien definidos:

- Archipiélago de las Cíes.
- Archipiélago de Ons y Onza.
- Archipiélago de la isla de Sálvora e islotes de su entorno.
- Isla de Cortegada, Malveires y otras islas próximas.

El ámbito territorial del Parque Nacional es el contemplado en el artículo 2 de la Ley 15/2002 de 1 de julio, por el que se declara el Parque Nacional marítimo terrestre de las Islas Atlánticas de Galicia, dentro de los límites que se establecen en el anexo de la norma.

La modificación de la Ley 15/2002 de 1 de julio por el que se declara el Parque Nacional marítimo terrestre de las Islas Atlánticas de Galicia (BOE nº 313 de 31 de diciembre de 2002) afecta a la poligonal de protección definida sobre las islas de Ons y Onza, por lo que sigue sin afectar al ámbito del Plan Especial.

Si bien la no afectación directa sobre el ámbito de las Islas Atlánticas no se produce, cabría la posibilidad que la protección alterase o dificultase la circulación marítima en el acceso al Puerto de Marín. No es el caso ya que la distancia entre la protección de los ámbitos que más afectan a la entrada de la Ría de Pontevedra que son los del Archipiélago de las Cíes y el Archipiélago de Ons y Onza. La distancia entre los espacios protegidos es de 7.411 m por lo que no dificulta el tráfico marítimo de acceso al Puerto de Marín y a su Ría.

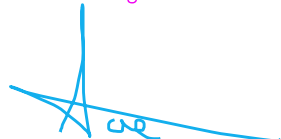
### 3.2.12. Plan de recuperación del escribano palustre

El escribano palustre es un ave vinculada en su hábitat a los humedales costeros existentes entre A Coruña y Pontevedra, en particular los estuarios del Tambre y el Ulla. El nombre científico de la especie es *Emberiza schoeniclus subsp. lusitanica*.

Los censos de escribano palustre en Galicia se centran en 13 humedales costeros de las provincias de A Coruña y Pontevedra. En la actualidad se contabilizaron un total de 56 machos, lo que comparando con los datos recogidos durante en 1999 y 2001 existe un descenso de población que va desde el 23 al 100% hasta 2005, lo que sin duda representa un importante retroceso, de tal modo que la especie se incluye dentro de la categoría "en peligro de extinción" en el Catálogo Gallego de especies amenazadas; justificación de redacción del Plan de Recuperación. Entre los factores que explican esta regresión poblacional están:

- Elevada tasa de depredación de nidos debido a la fragmentación del hábitat.
- Molestias en época de reproducción (abril-junio) y cambios en nivel del agua (cambio climático).
- Factores intrínsecos asociados al pequeño tamaño de la población.

A Xefa de negociado



Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA



- Cualquier actividad que favorezca la fragmentación, destrucción o degradación de su hábitat como: intensificación de los trabajos agrícolas, cambios en la gestión de los mismos, cortas de vegetación especialmente en épocas sensibles.

El objetivo fundamental del Plan de Recuperación es invertir la tendencia demográfica regresiva hasta alcanzar por lo menos, duplicar el tamaño efectivo de la población, alcanzar la recuperación en aquellas localidades de reproducción conocidas que se perdieron y se limiten su riesgo de extinción en un horizonte de 50 años.

El propio Plan zonifica el ámbito en tres categorías: Área de distribución potencial, área de presencia y áreas prioritarias de conservación.

Como área de distribución potencial el Plan incluye todos los humedales costeros de Galicia presentes entre la línea de costa y 15 km al interior. El área de presencia está constituida por los límites de los 12 humedales citados y finalmente las áreas prioritarias de conservación (APC) incorporan los enclaves con vegetación de carrizo, espadaña y juncos donde se reproduce y alimenta la especie.

En relación al Puerto de Marín, según el mismo señalar que figura dentro del área de distribución potencial pero el área de presencia más cercana se encuentra en el ayuntamiento de Sanxenxo a una distancia aproximada medida sobre plano de aproximadamente 15 km, mientras que por informaciones remitidas por el Concello de Pontevedra se indica la presencia del escribano palustre en el ENIL Xunqueira de Alba situado unos 5 km aguas arriba del Puerto de Marín por lo que no se considera que el Plan Especial del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra tenga una especial relación con el Plan de Recuperación del escribano palustre.

### 3.2.13. Plan director Red Natura 2000

El Plan director de Red Natura ha sido expuesto durante el año 2011 a exposición pública, por lo que es previsible su próxima aprobación; estableciendo un conjunto de medidas de planificación y gestión para los lugares que integran la Red Natura 2000 en la Comunidad Autónoma de Galicia.

El Plan Director nace con carácter complementario en aquellos espacios naturales protegidos que poseen instrumentos de ordenación y gestión específicos: Plan de ordenación de los recursos naturales, Plan rector de uso y gestión y Plan de conservación; este es el caso del Parque Nacional das Illas Atlánticas.

En su articulado el Plan dispone un sistema jerarquizado de zonas como herramienta básica para la planificación y gestión de los componentes de la biodiversidad a fin de asegurar los objetivos de conservación y usos sostenible de los recursos naturales en cada espacio protegido y por tanto, en la Red Natura 2000 en Galicia. Para ello establece tres unidades de zonificación:

- Área de protección: Incluye aquellas zonas que tiene un gran valor desde el punto de vista conservativo, constituidos por una porción significativa de hábitats prioritarios, hábitats de interés comunitario o bien núcleos de población y hábitats de interés para la conservación.
- Área de conservación: Incluye territorios con un valor de conservación medio y alto, con una porción variable de hábitats, en buen estado de conservación en lo relativo a naturalidad y biodiversidad, consistiendo la principal diferencia con el área de protección en estas áreas se integran en un territorio con un nivel importante de humanización, en el que existe una porción significativa de hábitats de interés

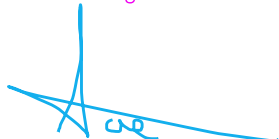


**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

A Xefa de negociado



Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA



comunitario cuya composición, estructura y dinámica está íntimamente ligada al mantenimiento de los sistemas de aprovechamiento tradicional.

- Área de uso general: El área de uso general comprende territorios con un valor de conservación medio o bajo en los que predominan los medios seminaturales con reducida naturalidad y medios sinantrópicos desvinculados en su mayoría de los de los sistemas de explotación tradicional.

A partir de la zonificación establecida, el Plan establece una serie de exclusiones de actividades y usos prohibidos, permitidos y autorizables en función de la zona en la que se pretenda ejecutar; que a continuación se describen:

- Actividades excluidas: Nuevas actividades extractivas (minería) a cielo abierto; proyectos de parques eólicos nuevos salvo repotenciaciones, proyectos de producción de energía hidráulica y/o energía fotovoltaica excepto los proyectos de modificación de instalaciones fotovoltaicas existentes. En general también se considera la Red Natura como área de exclusión para nuevas actividades industriales, incompatibles con los objetivos de conservación de la Red Natura 2000.
- Usos prohibidos: Aquel contrario a los objetivos de conservación de la Red Natura 2000 y que por lo tanto tenga una afección significativa sobre la integridad del espacio natural o sobre el estado de conservación de los componentes clave para la biodiversidad (hábitats y especies protegidas).
- Usos autorizables: Constituyen usos autorizables los siguientes:
  - Aquellas actividades directamente relacionadas con la salud humana y la seguridad pública o con razones imperiosas de interés público de primer orden o que puedan ser consideradas como acción positivas de primordial importancia para el medio ambiente.
  - Aquellos que bajo determinadas condiciones y tras la obtención de las correspondientes autorizaciones de los organismos y administraciones competentes, así como la autorización expresa del organismo autonómico competente en materia de conservación de la naturaleza, pueden ser ejecutados al ser considerados compatibles con los objetivos de conservación del espacio y los componentes clave de la biodiversidad.
  - Actividades que sin tener una relación directa con la gestión del espacio natural o sin ser necesario para esta, puedan afectar de forma significativa al citado lugar, ya sea individualmente o en combinación con otros planes y proyectos.
  - Cuando, de acuerdo a la legislación vigente, las actividades permitidas o autorizables en el presente plan se deban someter a autorización de organismos de la administración distintos del competente en materia de conservación de la naturaleza, se entenderá que estas entidades serán competentes para la expedición de la autorización, si bien estarán afectadas por las condiciones establecidas en el Plan.

- Usos permitidos: Se consideran usos permitidos aquellas actividades de carácter tradicional que sean compatibles con la protección del espacio natural y todos aquellos no incluidos en los grupos de actividades prohibidas o sujetas a autorización ni contemplados en la normativa específica del plan: Agricultura, ganadería, Silvicultura, Pesca, marisqueo, acuicultura, etc.

En la siguiente tabla se muestran la distribución de la superficie de cada espacio natural próximo al Puerto de Marín.



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestruturas do 19 de xullo de 2013

Santiago de Compostela, 22 de setembro de 2013

A Xefía de Unidade

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

	Área de protección	Área de conservación	Área de uso general
LIC Río Lérez	0	149,4	0
LIC Cabo Udra	0	620,5	2,5
ZEPA Illa de Ons	670,3 ha	228,7 ha	16,8 ha

Superficie por área de zonificación Red Natura.

En el anejo V del Informe de Sostenibilidad Ambiental se realiza un estudio de afección a la Red Natura 2000 en cumplimiento de la Ley 42/2007 en la que se observa que no se produce un efecto sobre la Red Natura 2000 por lo que el Plan Director no tendría una incidencia directa con respecto al Plan Especial.

### 3.2.14. Plan director de acuicultura litoral

En el Consello de la Xunta que tuvo lugar en fecha de 9 de febrero de 2012 se aprobó impulsar el Plan Director de acuicultura y se autorizó la emisión de una orden que establezca el régimen vigente en lo relativo a las instalaciones de acuicultura en tierra, que afecta a aquellas instalaciones en ámbito terrestre salvo en zonas de protección intermareal y costera, demás espacios en que el uso esté recogido como incompatibles, de acuerdo con el POL o el régimen específico de conservación del espacio natural de que se trate, hasta que entre en vigor el Plan Director de la Acuicultura Litoral.

El Plan Director de Acuicultura Litoral, cuya aprobación definitiva estaba prevista para 2012, regula la instalación de infraestructuras acuícolas, estableciendo cuatro categorías:

- Zonas I y II: Las consideradas de menor valor ambiental; pudiendo tramitarse las solicitudes en estas zonas sin la necesidad de evaluación de impacto ambiental salvo que la instalación tenga una capacidad superior a las 500 t.
- Zonas III y IV: Las de mayor valor ambiental quedando pendiente su regulación hasta la aprobación definitiva del Plan Director de Acuicultura Litoral. No se dispone por tanto de información relativa a las exigencias que serán exigibles, pero en todo caso, todo parece indicar que serán proporcionales al nivel de protección ambiental de cada zona.

En ese sentido el Plan Director de Acuicultura Litoral y la orden conjunta de la Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras y la Consellería do Medio Rural e do Mar aprobada desarrollan las directrices recogidas en el Plan de Ordenación del Litoral en lo relativo al sector acuícola.

El Plan Director de Acuicultura Litoral y la Estrategia Gallega de Acuicultura presentan una clara relación ya que el Puerto de Marín, tal y como puede observarse en la siguiente imagen se encuentra dentro de la zona I, motivo por el cual se podrían ejecutar actividades acuícolas en el ámbito del puerto, sin perjuicio de las de carácter de "auxiliares de acuicultura" previstas en el artículo 4.8 de la Ley 11/2008, de 3 de diciembre, de pesca de Galicia.



**XUNTA DE GALICIA**  
 CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
 TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
 orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
 Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
 Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo  
 CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA



Zonificación Estrategia Gallega de Acuicultura. Fuente: Intecmar.

### 3.2.15. Planificación de los sectores de la electricidad y gas (2010-2020)

La Planificación de los sectores de electricidad y gas 2012-2020, después de consultada la Web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, se encuentra en fase de redacción del Informe de Sostenibilidad Ambiental. Consultado el documento de inicio por ser el único documento disponible se observa que el inicio de la elaboración de la planificación de los sectores de electricidad y gas para el horizonte 2012-2020, ha tenido lugar formalmente a través de la Orden ITC/734/2010, de 24 de marzo, publicada en el Boletín Oficial del Estado de 26 de marzo, por la que se inicia el procedimiento para efectuar propuestas de desarrollo de la red de transporte de energía eléctrica, de la red básica de gas natural y de las instalaciones de almacenamiento de reservas estratégica de productos petrolíferos. Mediante esa orden, se convoca a los sujetos del sistema eléctrico, a los sujetos del sistema gasista, Comunidades Autónomas y promotores de nuevos proyectos de generación eléctrica a la realización de propuestas de desarrollo de las redes de transporte de energía eléctrica y de la red básica de gas natural, así como a la aportación de la información necesaria para llevar a cabo el proceso de planificación.

El objetivo de la Planificación es garantizar la sostenibilidad energética dado que la estructura de generación eléctrica registrará un cambio importante en el período de previsión, continuando el proceso de cambio, ya iniciado en los últimos años, del tradicional peso dominante del carbón y la energía nuclear al predominio del gas natural y las energías renovables, que entre las dos supondrían en 2020 casi el 75% del total de generación. En el año 2020 la generación con renovables alcanzaría el 35,5% de la generación bruta total, lo que permitiría el cumplimiento de los objetivos europeos de 2020 referentes a energía final. Para ello y en función de las aportaciones la planificación segrega por un lado energía eléctrica y por otro gas, aunque en ambos casos el objetivo es garantizar la seguridad y la calidad del abastecimiento. Las infraestructuras eléctricas deben cumplir alguna de las siguientes funciones:

- Resolver problemas de evacuación de la generación:

- Régimen ordinario.

- Régimen especial.

- Realizar apoyo a mercado y a nuevos consumidores.

A Xefade negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

- Reforzar los grandes ejes entre Comunidades Autónomas (mallado de la red).
- Reforzar las conexiones internacionales, así como infraestructuras asociadas a ellas.

Respecto de las infraestructuras gasistas, deben cumplir alguna de las siguientes funciones específicas:

- Satisfacer la demanda en situaciones de punta del sistema.
- Extender el suministro de gas a todas las Comunidades Autónomas y capitales de provincia.
- Conseguir un reparto flexible de la forma de aprovisionamiento (GNL o gas natural), que optimice el mercado y garantice el suministro.
- Adecuar las capacidades de regasificación a las necesidades del sistema.
- Ampliar las conexiones internacionales existentes y desarrollar nuevas conexiones, así como las infraestructuras asociadas a ellas.
- Incrementar la capacidad de almacenamiento que permita garantizar la seguridad de suministro y asumir la variabilidad estacional convencional y eléctrica con gas natural.

Con respecto a la planificación de la que se desconocen las medidas exactas, el Puerto de Marín es sin duda por una parte un gran consumidor de energía por las empresas que se encuentran implantadas dentro de su ámbito, por lo que podrían ser necesarias infraestructuras eléctricas y de gas adicionales y por otro lado, como instalación portuaria puede servir de vía de entrada de ciertas materias primas empleadas para la producción de energía. Con respecto al Plan Especial, las compañías suministradoras han justificado la suficiencia de las redes existentes por lo que en principio no existiría una especial interacción con esta planificación.

### 3.2.16. Plan sectorial de ordenación de las áreas empresariales de Galicia

El Plan sectorial de áreas empresariales en tramitación asume la división funcional que proponen las DOT y prevé para el Área Funcional de Pontevedra las siguientes implantaciones de parques empresariales:

Identificador del área empresarial	Nombre del Área Empresarial	Area funcional	Comarca	Ayuntamiento
36002051	Parque empresarial de Barro Meis (SUI-2)	Pontevedra	Pontevedra	Meis
36004011	Parque empresarial de Bueu-Castiñeiras-Ampliación (PEIM)	Pontevedra	PO Morrazo	Bueu-Cangas
36015011	Parque empresarial de A Ran-Cuntis	Pontevedra	Caldas	Cuntis
36026011	Plataforma logística de Marín	Pontevedra	O Morrazo-Pontevedra	Marín-Pontevedra
36029011	Parque empresarial Marín-Moaña	Pontevedra	O Morrazo	Marín-Moaña
36038012	Nova delimitación PS-11 Ampliación do Parque empresarial de O Campiño	Pontevedra	Pontevedra	Pontevedra
36043013	Ampliación do parque empresarial de A Reigosa	Pontevedra	Pontevedra	Ponte Caldelas
36056011	Parque empresarial de Valga	Pontevedra	Caldas	Valga
36058011	Parque logístico Pontevedra-Vilaboa	Pontevedra	Pontevedra	Pontevedra-Vilaboa
36060022	Parque empresarial de O Pousadoiro Ampliación ( Fases II y III)- Vilagarcía de A	Pontevedra	O Salnés- Caldas	Vilagarcía de Arousa- Caldas de Reis

Parques empresariales en el área funcional de Pontevedra.

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Infraestruturas

En el documento III de la Memoria en el apartado 3.4.1 del Plan sectorial de áreas empresariales de Galicia se hace referencia a la importancia del Puerto de Marín dentro del Área funcional de Pontevedra, significándolo como uno de los principales en movimiento porcentual de tráfico de mercancías por ferrocarril. La creciente actividad del puerto genera unas necesidades de suelo para el alojamiento de actividades logísticas industriales que el plan estima en 500.000 m<sup>2</sup> de suelo que sitúa en el entorno inmediato al puerto. Como áreas



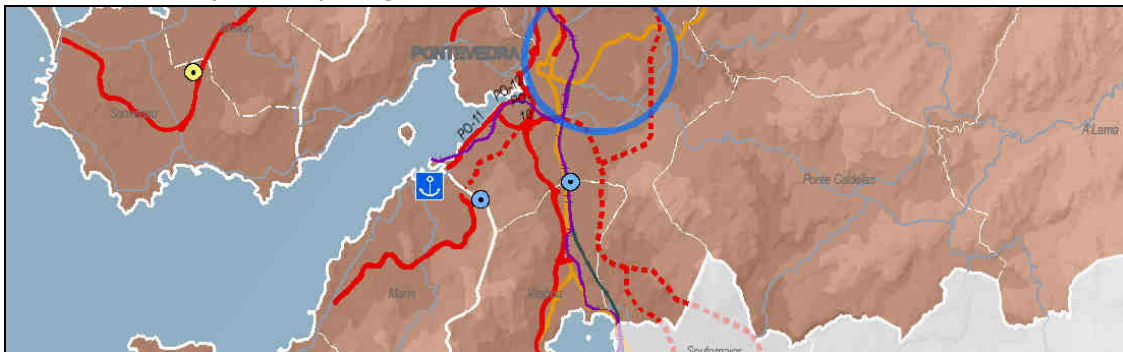
XUNTA DE GALICIA

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas do 14 de maio de 2019.

A Xefa de Impresión

Noemí Prieto Guijo  
CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

empresariales relacionadas directamente con la actividad portuaria el Plan de Ordenación de Áreas Empresariales propone las áreas de la "Plataforma logística de Marín" de 167.618 m<sup>2</sup> de reserva de suelo, y el "Parque logístico Pontevedra-Vilaboa" de 430.704 m<sup>2</sup> de suelo.



Área Funcional del Pontevedra (D03\_05\_1 Área funcional de Pontevedra).

En el extracto de del Plano del Área funcional de Pontevedra (D03\_05\_1 Área funcional de Pontevedra) se sitúan las dos áreas empresariales previstas mencionadas; Con lo que se relaciona la implantación portuaria con las necesidades de suelo empresarial que genera coordinándose así las actuaciones de carácter sectorial portuario con las actuaciones que se prevén desde el Plan Sectorial de Ordenación de las Áreas empresariales de Galicia.

### 3.3. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL

El ámbito terrestre de la zona de servicio del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra se extiende a dos municipios (Marín y Pontevedra).

El artículo 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, establece que *"Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima..."*

Desde el punto de vista del planeamiento urbanístico municipal en relación con la Modificación del Plan de Utilización de los espacios y portuarios del Puerto de Marín y la Ría de Pontevedra aprobado mediante la Orden FOM/1597/2010, de 4 de junio, dentro de cuyos límites se desarrolla el Plan Especial, cabe señalar lo que sigue:

- ❑ La prevalencia de la nueva zona de servicio sobre los Planes Generales de Marín y de Pontevedra que deben adaptar sus límites al Plan de Utilización.

- ❑ La diferente información que muestran los vigentes Planes generales del Ayuntamiento de Marín y el de Pontevedra en relación al límite del Término municipal (los distintos planes generales reflejan distintos límites del término municipal).



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE, TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por

orde do Conselleiro de Infraestruturas do 19 de xullo de 2013.  
A continuación se recoge de manera sucinta la situación actual del planeamiento urbanístico municipal que afecta a la zona de servicio del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra.

Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

### 3.3.1. Pontevedra

El Plan General de Ordenación Urbana del Concello de Pontevedra, aprobado el 18 de diciembre de 1989, establece, en relación al sistema general portuario, las siguientes determinaciones específicas:

*"Artículo 79 - Definición:*

*El sistema general portuario está constituido por el Puerto de Pontevedra y Estribela, así como su entorno portuario.*

*El régimen de los espacios portuarios se ajustará a lo dispuesto en la legislación especial en la materia. Se respetará además lo que por razones urbanísticas y en ejercicio de las competencias atribuidas por la Ley del Suelo, se establece en estas Normas y en los Planes que desarrollan las determinaciones de este Plan General".*

*"Artículo 80 - Usos:*

*Dentro del área portuaria de Estribela, se admiten los usos de: industrial, almacén, oficinas y las demás directamente relacionadas con las funciones del Puerto, respecto al transporte, almacenaje y distribución. Con respecto al antiguo puerto de Pontevedra ciudad, los de usos recreativos.*

*La ordenación del conjunto portuario de Estribela, partirá de la elaboración de un Plan Especial que tendrá las siguientes determinaciones:*

*1.-Adecuada conexión del recinto portuario con el espacio urbano exterior de Estribela, adecuando sus bordes a una transparencia visual ordenada, una accesibilidad clara y una mejora ambiental de las zonas del borde urbano.*

*2.-Se establecerán las futuras actuaciones portuarias, estableciendo indicadores que permitan contemplar en todo momento las posibles variaciones consubstanciales con una ciudad sometida a grandes variaciones en su uso y funcionamiento.*

*3.-Se regularán las edificaciones a realizar estableciendo las limitaciones pertinentes en función de la posición respecto al conjunto.*

*4.-Se concretará la participación de las dos Administraciones: Municipal y Portuaria en las mejoras de la zona.*

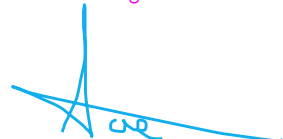
*5.-El Plan Especial, será abordado por la Junta de Obras del Puerto de acuerdo con el Concello".*

El Plan General vigente de Ordenación Urbana de Pontevedra está afectado parcialmente por las sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Galicia de 21/10/1993, de 06/05/1993, y de 08/10/1993, que no inciden en el ámbito de Plan Especial.

El Plan General vigente contempla el ámbito del puerto como suelo remitido al desarrollo del futuro Plan Especial del Puerto, tal y como se recoge en el plano 020 de Ordenación del PXOM: Estribela, Ordenación y Alineaciones.

La normativa del Plan General vigente establece para el sistema portuario determinaciones a través de los artículos 79 y 80. Debido a la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y a las sucesivas actualizaciones de normativa estatal, relacionadas con la planificación en el ámbito portuario y que limita al plan a clasificar dichas

A Xefa de negociado



Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA



zonas como Sistema General Portuario, las normas y determinaciones que articula el Plan General vigente de Ordenación Urbana de Pontevedra no son de aplicación.

Con posterioridad al Plan General se ha aprobado un PERI en el ámbito contiguo a puerto denominado P.E.R.I. de Etribela (Aprobación Definitiva 16/02/2007) que refleja un límite de la zona de servicio portuaria que no se corresponde con la vigente normativa.

El Plan General de Pontevedra clasifica la zona de servicio del puerto como suelo urbano. Toda vez que dicho Plan General es un planeamiento no adaptado a la Ley 9/2002, de 30 de diciembre, de ordenación urbanística y protección del medio rural de Galicia (LOUG), en virtud de la disposición transitoria primera de dicha norma, apartado b), resulta de aplicación lo dispuesto en la LOUG para suelo urbano consolidado, por reunir las condiciones exigidas en su artículo 12.a).

### 3.3.2. Marín

El nuevo Plan General de Ordenación Municipal del Concello de Marín, aprobado definitivamente por Orden de la Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de 27 de junio de 2012 (DOG núm. 130, de 9 de julio), determina lo siguiente:

*"O actual Porto de Marín réxese por un Plan especial tramitado e aprobado definitivamente durante o desenvolvemento das fases anteriores, polo que o actual documento recolle os seus límites, clasificando o dito ámbito como Solo Urbano e cualificándoo como Sistema Xeral Portuario, todo isto en virtude do sinalado no artigo 18 da Lei 27/1992 e Sentenza do Tribunal Constitucional.*

*Art. 36. Sistema Xeral Portuario.*

*Sinalouse como tal o porto actual coa súa zona de servizo, ao igual que o porto deportivo de Aguete, debéndose desenvolver mediante o correspondente Plan Especial.*

*Art. 217. Uso Portuario.*

*Corresponde aos terreos situados na zona do porto de Marín e ría de Pontevedra e Aguete. O desenvolvemento deste terreos, de confomidade co disposto no artigo 18 da Lei 27/1994, do 24 de novembro, dos Portos do Estado e da Mariña Mercante, efectuarase a través dun Plan especial, estando o do porto de Marín e ría de Pontevedra aprobado definitivamente, e, por tanto, de aplicación plena (Orde do 4 de febreiro de 2005. DOG nº 31, do 15-02-2005)."*

El nuevo Plan General Ordenación Urbana de Marín se acomoda íntegramente a la normativa vigente de puertos, reflejando el ámbito como sistema General Portuario y adaptándose sustancialmente a la delimitación que fija la Modificación del Plan de Utilización de los espacios portuarios del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra (P.U.E.P.).



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

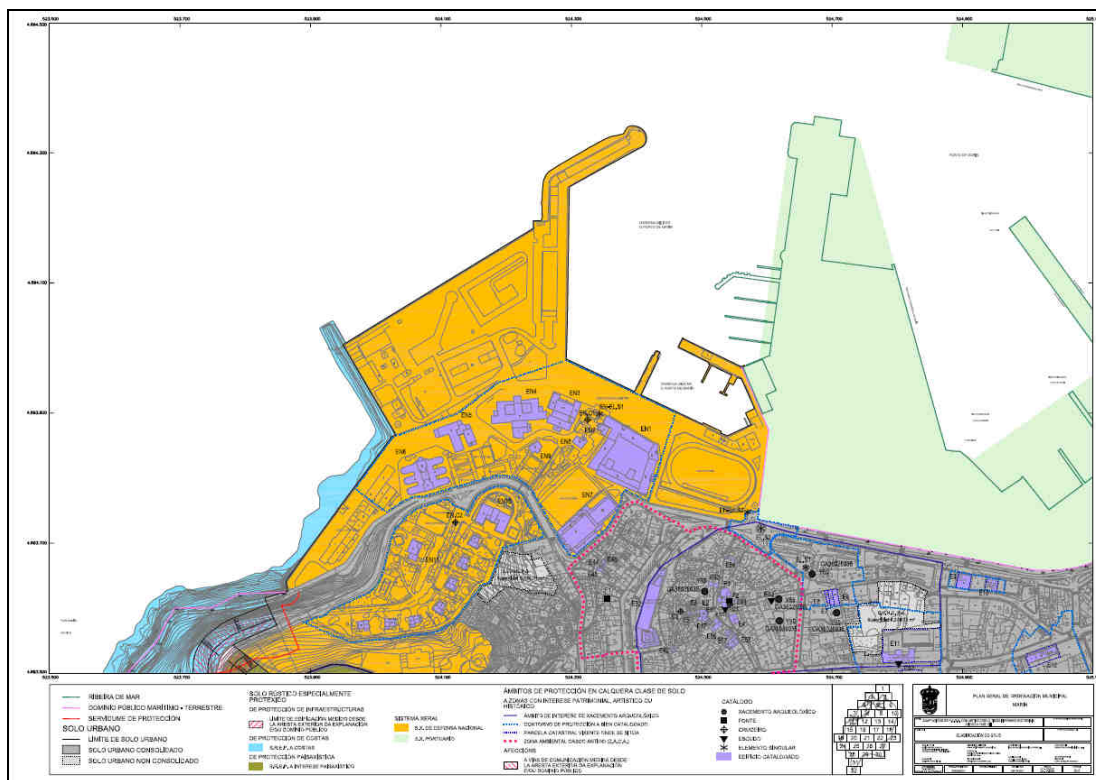
El Plan General de Ordenación Municipal de Marín califica la zona de servicio del puerto como suelo urbano consolidado.

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

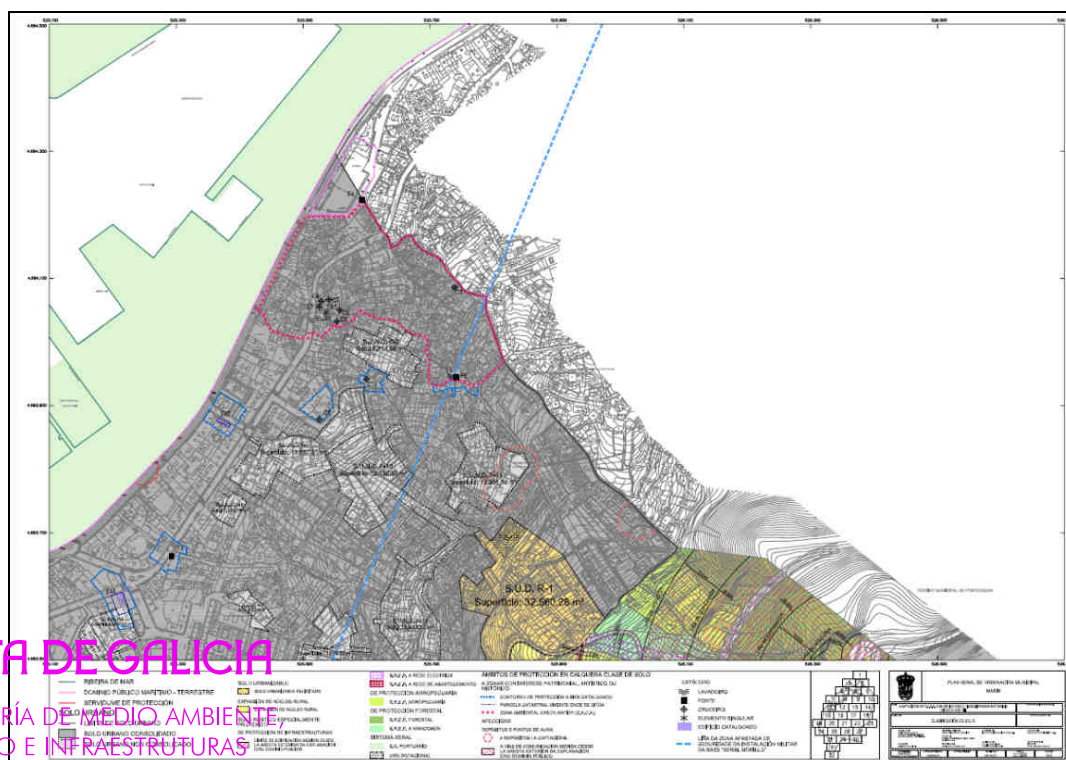
A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

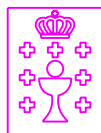
CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA



Extracto del plano de ordenación "clasificación del suelo 02".



Extracto del plano de ordenación "clasificación del suelo 03".



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por orde do Concelleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

*[Handwritten signature]*

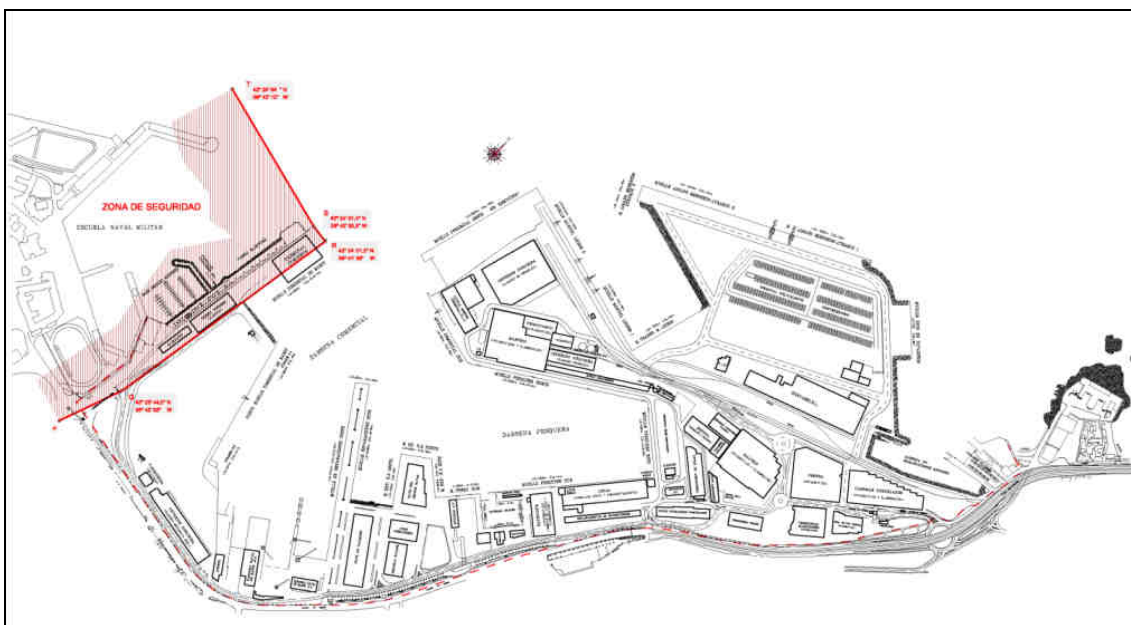
Noemí Prieto Guijo  
CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

### 3.4. ZONA DE SEGURIDAD

La Ley 8/1975, de 12 de marzo, de zonas e instalaciones de interés para la Defensa Nacional, estableció las limitaciones sobre los derechos sobre bienes situados en dichas zonas del territorio nacional con la finalidad de salvaguardar los intereses de la Defensa Nacional y la seguridad y eficacia de sus organizaciones e instalaciones, siendo desarrollada dicha norma mediante el Real Decreto 689/1978, de 10 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de ejecución de la Ley 8/1975, de 12 de marzo.

A los efectos prevenidos en la normativa indicada, la Orden 71/1981, de 5 de mayo, estableció la zona próxima de seguridad de la instalación militar de la Escuela Naval de Marín, determinada por el espacio terrestre y marítimo en dicha orden delimitado.

El Plan General de Ordenación Urbana de Marín incorpora el Plano de la zona de seguridad militar de la Escuela Militar de Marín de conformidad con lo dispuesto en la Orden 71/1981 de 5 mayo por la que se señala la zona de seguridad de la Escuela Naval Militar de Marín.



Zona de seguridad de la Escuela Naval Militar de Marín.



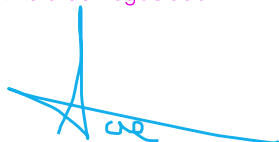
**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

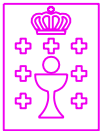
Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado



Noemí Prieto Guijo  
CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA



# XUNTA DE GALICIA

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

## 4. CRITERIOS Y OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL

### 4.1. ÁMBITO DE ACTUACIÓN

El ámbito del Plan Especial se circunscribe a los terrenos de la zona de servicio del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra, configurada inicialmente a través del Plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Marín-Pontevedra, aprobado por Orden Ministerial de 23 de diciembre de 1997.

Dicho Plan delimitaba la zona de servicio portuaria, establecía las áreas funcionales del puerto, caracterizadas por los usos permitidos en cada una de ellas, y preveía la necesidad de nuevas infraestructuras.

Mediante la Orden FOM/1597/2010, de 4 de junio, se aprobó la modificación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra, vigente al día de la fecha, estableciendo el límite terrestre y la delimitación de la zona de aguas.

De esta manera, el ámbito espacial de ordenación del presente Plan Especial está constituido por los terrenos de la zona de servicio del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra, con las variaciones producidas y adecuada a la topografía actual, ajustándose al Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra vigente, excluyéndose, no obstante, del ámbito de ordenación, la lámina de agua.

Dentro de este ámbito, las determinaciones del Plan Especial resultan vinculantes y prevalecen sobre cualquier otro instrumento de planificación urbanística.

### 4.2. CARÁCTER DEL DOCUMENTO

Un puerto comercial y pesquero es un espacio dinámico y cambiante que exige una gran capacidad de adaptación a las variables circunstancias del mercado, con escasos márgenes temporales entre la toma de decisiones y su puesta en marcha efectiva. Las zonas portuarias deben adaptarse continuamente a los cambios que se producen en las exigencias del tráfico marítimo en cuanto a las dimensiones de las áreas de descarga, estacionamiento, utillaje, etc. y a los requerimientos de almacenaje, manipulación y logística por parte de las empresas que desarrollan su actividad en el puerto.

En este sentido, mientras la planificación urbanística tiende a definir la configuración física y la imagen definitiva y final de las ciudades, especialmente en los ámbitos residenciales, la planificación de los espacios portuarios debe, necesariamente, ser más cauta, estableciendo escenarios generales de ordenación y buscando mecanismos que flexibilicen su adecuación. De ahí que, en general, para la racionalización del espacio portuario se adopte un tipo de planificación flexible que, bajo ciertas limitaciones, permita la adaptación de las previsiones de ordenación iniciales a las necesidades que puedan ir surgiendo como consecuencia de cambios internos a la propia actividad.

Ello no evitará que en un escenario cambiante como éste haya que recurrir a modificaciones puntuales de Plan Especial, que ajustarán sus determinaciones a los cambios que se vayan produciendo, dentro del planteamiento general establecido en este documento.

En los espacios para los que el Plan Especial no establece la obligatoriedad de estudios de detalle, el desarrollo de las determinaciones del Plan Especial se realizará mediante la redacción



XUNTA DE GALICIA

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Infraestruturas

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestruturas do 17 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de setembro de 2013

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

y construcción de los proyectos de urbanización y de los proyectos de obras ordinarios, tanto sean estos de edificación, como de infraestructuras.

Dichos proyectos, que cumplirán estrictamente las determinaciones normativas del Plan Especial, requerirán, en su caso, el otorgamiento de las oportunas concesiones, licencias o autorizaciones de la Autoridad Portuaria o del Ayuntamiento correspondiente, de acuerdo con la legislación vigente y con lo previsto en las ordenanzas de este Plan.

### 4.3. CRITERIOS GENERALES ORIENTADORES DEL PLAN ESPECIAL

El Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra, aprobado por Orden FOM/1597/2010, de 4 de junio, contiene uno de los elementos claves del modelo funcional del puerto, la distribución espacial de los usos, en la medida en que ésta supone, de hecho, una asignación de funciones a las distintas áreas.

El modelo hacia el que tiende el Puerto de Marín y Ría de Pontevedra a través de su Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, pasa por la concentración y especialización de sus actividades al objeto de optimizar las operaciones que en el puerto se realizan.

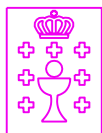
El Plan de Utilización plantea por tanto una opción portuaria concreta y un modelo espacial asociado a la misma, que trata de maximizar las oportunidades que ofrece la zona de servicio.

Dado que el Plan de Utilización contiene ya, en germen, las líneas maestras para la futura organización y funcionamiento del puerto, corresponde al Plan Especial concretar su desarrollo mediante la concepción de una ordenación espacial que permita dotar de la mayor eficiencia al puerto, resolviendo los posibles conflictos que, del entorno o desde su propia complejidad interna, pudieran derivarse.

En definitiva, el objetivo principal del Plan Especial sería la concepción y el desarrollo de una ordenación espacial del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra para incrementar su eficiencia, mejorando igualmente la relación puerto-ciudad.

Este objetivo principal puede desarrollarse en los siguientes objetivos generales:

- ✓ Establecer una ordenación de la zona de servicio que permita un óptimo funcionamiento de las actividades portuarias, al mismo tiempo que garantice la satisfacción de aquellas exigencias urbanas tradicionalmente resueltas sobre la zona de servicio o, incluso, la de otras nuevas, siempre que éstas no perturben o hipotequen a la propia función portuaria.
- ✓ Asignar una calificación del suelo, un marco de determinaciones urbanísticas y un procedimiento administrativo, que permitan al puerto desarrollar en sus espacios las funciones que por ley tiene encomendadas.
- ✓ Dotar a las áreas específicas del puerto comercial y pesquero de un tamaño, una disposición de usos y una ordenación adecuadas a su función, capaces de atraer y dar cabida a las actividades a ellas asociadas.
- ✓ Abrir la zona de servicio a la localización de actividades de valor añadido no convencionales, pero coherentes con un puerto de tercera generación, cuya existencia pueda redundar en la debida respuesta a las necesidades de tráficos futuros, en términos de innovación y excelencia.



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Infraestruturas

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de outubro de 2013

A Xefa de negociación

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA



#### 4.4. TRATAMIENTO DE LAS CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES

Tal y como se ha señalado, la entrada en vigor el 30 de abril de 2006, de Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, determinan que, por el órgano ambiental competente, deban llevarse a cabo las actuaciones que resulten procedentes en relación con el Plan Especial.

Por ello, tras la adopción unánime, por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, en su sesión ordinaria de 24 de noviembre de 2011, del acuerdo de formular la tramitación del "Plan Especial de Ordenación del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra", por el organismo se elaboró el "Documento de Inicio" contemplado en la Ley 9/2006, de 28 de abril, conforme a las prescripciones de dicha norma, con la finalidad de llevar a cabo un proceso completo de evaluación ambiental estratégica específica, para detectar la posible existencia de efectos significativos del plan sobre el medio ambiente; el "Documento de Inicio" resulta necesario para la toma de decisión, por parte del órgano ambiental competente, sobre la necesidad de llevar a cabo la Evaluación Ambiental Estratégica.

Así, las variables ambientales serán tenidas en cuenta en las propuestas de ordenación incluidas en el presente Plan Especial, al objeto de minimizar el impacto de las actividades portuarias en el entorno.

Mediante Resolución de 24 de abril de 2012, la Secretaría Xeral de Calidade e Avaliación Ambiental de la Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras, acordó someter el Plan Especial al procedimiento de EAE, cuya primera instancia se concreta en la elaboración del "Documento de referencia" (DR), por la administración ambiental, en el que se establece la amplitud, el nivel de detalle y grado de especificación del "Informe de sostenibilidad ambiental" (ISA), que será elaborado por la Autoridad Portuaria de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, según los criterios contenidos en el DR, integrándolo en el Plan Especial.

Ya en otro orden, la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra cuenta en su organigrama con un área específica destinada al medio ambiente, y en materia de infraestructuras, en cumplimiento de la normativa vigente, somete sus intervenciones a evaluación del impacto ambiental, en su consideración de instrumento jurídico administrativo, de carácter preventivo, destinado a la protección del medio ambiente, con el que se pretende preservar los recursos naturales y controlar el ejercicio de actividades que puedan implicar efectos negativos para el medio ambiente.

En lo relativo a las mercancías peligrosas, hay que indicar que se cumple lo dispuesto en el Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, y que de acuerdo con lo dispuesto en el mismo, tanto desde Capitanía Marítima como desde la Autoridad Portuaria se aprueba la entrada de mercancías peligrosas.



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA



# XUNTA DE GALICIA

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

## 5. DESCRIPCIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA

### 5.1. NIVELES DE ORDENACIÓN

El presente Plan Especial establece la ordenación de la zona de servicio portuaria través de tres niveles: el Esquema Director, la calificación pormenorizada del suelo y la definición de unas ordenanzas para los diferentes sectores que el propio plan determina.

#### 5.1.1. Esquema Director

El Esquema Director define la estructura funcional de la zona de servicio y sus conexiones con el exterior.

Para ello, el presente Plan Especial ha adoptado una serie de usos globales tomando como referencia los establecidos en la Modificación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra, aprobado definitivamente por la Orden FOM/1597/2010, de 4 de junio. Estos usos son los siguientes:

- Uso comercial.
- Uso pesquero.
- Uso complementario de construcción y reparación naval.
- Uso náutico-deportivo.
- Uso redes de comunicaciones.
- Usos vinculados a la interacción puerto-ciudad.

#### 5.1.2. Calificación del suelo

Se entiende por Calificación del Suelo el conjunto de determinaciones que definen la ordenación detallada de la zona de servicio, asignándole usos pormenorizados. Su función es establecer una disposición espacial de los diferentes elementos e instalaciones que coexisten en la zona de servicio, de cara a optimizar el aprovechamiento del suelo y resolver adecuadamente los flujos de vehículos y personas.

Para la calificación del suelo se utiliza la definición de alineaciones y la asignación de usos pormenorizados.

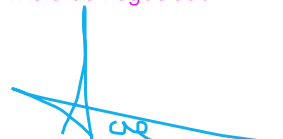
Se entiende por alineaciones todas aquellas determinaciones que establecen una línea de separación entre el uso público y el posible uso privado, amparado en los títulos de utilización regulados en la normativa portuaria.

Se definen como Usos Pormenorizados cada uno de los usos concretos a los que se destinan los sectores y subsectores en que la ordenación descompone la superficie de la zona de servicio del puerto.

Los usos pormenorizados en el presente Plan Especial son los siguientes:

- Maniobra y manipulación de mercancías.
- Almacenaje y actividades logísticas.
- Industrial.

A Xefa de negociado



Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

- Servicios y equipamientos portuarios.
- Socio-cultural, deportivo y espacios libres.
- Náutico-deportivos.
- Infraestructuras y servicios.
- Red Viaria.
- Red Ferroviaria.

En general, un uso global de los establecidos por el Esquema Director se concreta mediante la calificación del suelo en una serie de usos pormenorizados. Entre ellos predomina el que refleja la actividad principal a que se refiere el uso global, pero sin ser exclusivo. En un sector con un uso global asignado pueden determinarse no sólo usos pormenorizados auxiliares, como los de aparcamientos, etc., sino usos pormenorizados específicos distintos del global, aunque normalmente en menor medida.

### 5.1.3. Ordenanzas para cada sector

Las Ordenanzas para cada sector tienen por objeto completar la ordenación detallada de la zona de servicio mediante la asignación a cada sector o subsector de una serie de condiciones urbanísticas. Entre ellas se han seleccionado:

- Las condiciones de uso.
- Las condiciones de edificación.
- Las condiciones para el estacionamiento.
- Las condiciones de desarrollo.
- Las condiciones paisajísticas.

## 5.2. ESQUEMA DIRECTOR

El Esquema Director considerado en el presente Plan Especial, contiene una disposición de usos globales, comunicaciones y recintos, que se resume en los siguientes apartados.

### 5.2.1. Disposición de los usos globales

El presente Plan Especial divide el ámbito del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra en varios sectores y subsectores de uso pormenorizado, tomando como base el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios.

- **Uso Comercial:** Incluye las superficies dedicadas al tráfico portuario comercial, lo que constituye el núcleo fundamental de la actividad del puerto.
- **Uso Pesquero:** Incluye las superficies dedicadas a la actividad pesquera.

- **Uso Complementario:** Incluye las zonas del puerto que están especializadas en la Construcción y Reparación Naval.



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestruturas do 19 de xullo de 2013.  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

- Uso Náutico-deportivo: incluye la zona del puerto adyacente a los pantalanes para embarcaciones menores.
- Uso Redes de comunicaciones: engloba a la red ferroviaria y a los viales principales del puerto que permiten las comunicaciones tanto interiores como con el exterior de los vehículos, personas y mercancías.
- Usos vinculados a la interacción puerto-ciudad: Engloba diversos ámbitos que configuran varias zonas destinadas principalmente al uso público.
- La distribución de usos globales asignados al ámbito corresponde al siguiente cuadro:

Usos globales Superficie	%
<b>Comercial y pesquero</b>	<b>61</b>
<b>Redes de comunicaciones</b>	<b>23</b>
<b>Complementario de Reparación y Construcción Naval</b>	<b>10</b>
<b>Interacción Puerto-Ciudad y náutico-deportivos</b>	<b>6</b>

Cuadro de Usos Globales.

Con esta definición de usos globales predominan los usos portuarios comerciales y pesqueros, destacando el importante peso de las redes de comunicaciones y el peso relativo de los usos complementarios de reparación y construcción naval y de los vinculados a la interacción Puerto-Ciudad y náutico-deportivos.

### 5.2.2. Recintos de acceso controlado

Es importante significar la existencia de una gran parte de la superficie de la zona de servicio del puerto, cuyo acceso se encuentra en la actualidad controlado.

Este control, se efectúa, tanto a vehículos como a personas, a través de un sistema de puertas peatonales y barreras de control de paso de vehículos a lo largo del cierre portuario, dejando fuera de este control las zonas de usos vinculados a la interacción puerto-ciudad.

Este recinto de acceso controlado en la actualidad verá incrementado su ámbito de actuación en otras zonas interiores del puerto de acuerdo con el "Plan de Protección del Puerto de Marín", y con las consideraciones de las autoridades competentes en materia de seguridad.

### 5.2.3. Comunicaciones y accesos

Una de las principales fortalezas del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra estriba en sus conexiones viarias y ferroviarias.

El Puerto está adecuadamente comunicado con la autopista y carreteras nacionales de la zona.

En este sentido hay que señalar que el acceso principal al puerto está comunicado directamente con la autovía de Marín a Pontevedra (PO-11), sin que se vea afectada por tráficos urbanos locales.

A partir de la PO-11 se conecta con:

La autopista AP-9, con el casco urbano de Pontevedra y su estación de ferrocarril y con la N-550. Desde aquí se tiene un fácil acceso a Portugal, Vigo, Santiago, A Coruña y Lugo.



**XUNTA DE GALICIA**

**CONSELERÍA DE MEDIO AMBIENTE, TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS**

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por orde do Concelleiro de Pontevedra en sesión de Infraestructuras do 19 de xullo de 2013

Santiago de Compostela, 19 de xullo de 2013.

A Xefía de Registo

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

A su vez desde la AP-9 se comunica con la A-52 permitiendo un adecuado acceso a Ourense y la Meseta.

La definición del sistema viario general y principal, determinada en planos, contiene los trazados y características geométricas de la red viaria rodada que garantiza el acceso de vehículos a las distintas zonas del espacio portuario.

La definición del sistema viario secundario, contenida indicativamente en planos de ordenación, será adaptada por la Autoridad Portuaria en función de las competencias en la explotación portuaria.

Los espacios viales incorporados a los cantiles, muelles y escolleras serán adaptados con flexibilidad a las necesidades del servicio en cuanto a la incorporación de carriles ferroviarios o de grúas, pantalanés, rampas o terminales de carga, descarga y transbordo; admitiéndose la adaptación del borde con una holgura de hasta 10 m.

Desde la puesta en servicio del ramal de acceso ferroviario al puerto en 2002, la red interior del puerto está conectada a través de la estación de ADIF de Pontevedra con la red nacional.

La disposición indicativa del tendido de vías férreas se adaptará al desarrollo de las actividades y a las necesidades de servicio, y discurrirá a lo largo de la zona de servicio del Puerto, incorporándose preferentemente al sistema viario y a los sectores en los que el planeamiento permita el uso ferroviario. La Autoridad Portuaria coordinará con los responsables ferroviarios la racionalización y mejor utilización de las playas de vías portuarias, así como el trazado de las fases de la red ferroviaria interior pendientes de ejecución, que se definirán en los consiguientes proyectos de construcción.

#### 5.2.4. Aparcamientos

El sistema viario se dimensiona y ordena para atender el estacionamiento de vehículos automóviles y de transportes vinculados a la funcionalidad portuaria y a las necesidades de los usuarios y trabajadores del Puerto; independientemente de que en cada sector se establecen unos estándares mínimos en función del uso concreto de cada actuación edificatoria a desarrollar.

#### 5.2.5. Servicios

Los servicios existentes se grafían con carácter orientativo en los Planos de Información. Cualquier actuación a desarrollar deberá adecuarse a las redes existentes, procurando ajustar su trazado a las zonas de viales y aparcamientos descubiertos.

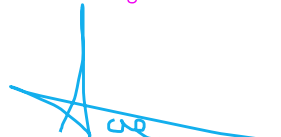
### 5.3. PROPUESTA DE ORDENACIÓN PARA CADA UNA DE LOS SECTORES

El presente Plan Especial se divide en una serie de sectores y subsectores de normativa particular, atendiendo a criterios homogéneos de usos, tipologías, continuidad física, etc. La relación de áreas es la siguiente:

■ Sector 1: Sector vinculado al tráfico de pasajeros, mercancías e instalaciones pesqueras.

■ Sector 2: Sector vinculado a la construcción, reparación, mantenimiento de embarcaciones, y almacenamiento de mercancías.

A Xefa de negociado



Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA



- Sector 3: Sector de equipamiento dotacional, zonas de esparcimiento, paseos marítimos espacios libres e instalaciones náutico-deportivas.
- Sector 4: Sector de redes viarias y zonas de maniobra, aparcamientos y servicios.

### **5.3.1. Ordenación del Sector 1: Sector vinculado al tráfico de pasajeros, mercancías e instalaciones pesqueras**

#### **➤ Descripción y estado actual**

El sector S.1 se desarrolla a lo largo de toda la zona de servicio, dividiéndose en 11 subsectores.

Los subsectores S.1.1 y S.1.2 se sitúan en la zona comercial de Marín, disponiendo de los muelles comerciales denominados Muelle Ceferino Nogueira donde se sitúa la Terminal Cubierta, y el Nuevo Muelle Comercial de Marín.

Además de la Terminal Cubierta en estos dos subsectores se encuentran ubicados tres almacenes cerrados destinados a mercancía general, edificaciones de suministro eléctrico, oficinas de consignatarios y una amplia superficie de almacenamiento descubierto que en la actualidad se utiliza para el depósito de piezas de mercancía de diversa tipología.

Esta zona del puerto limita con el Paseo Marítimo en su extremo oeste y por una superficie destinada a la integración puerto-ciudad en su extremo sur.

Los subsectores S.1.3 y S.1.10 engloban las superficies situadas en el entorno de la dársena pesquera, destinada principalmente a instalaciones relacionadas con la pesca fresca y congelada; así como el entorno de la dársena de Placeres destinada a embarcaciones menores de pesca fresca.

En estos subsectores se sitúan la lonja y los departamentos de exportadores, diversos edificios destinados a departamentos de armadores de pesca y actividades auxiliares, superficies cubiertas y descubiertas para reparación y construcción de redes, concesiones destinadas al almacenamiento y transformación de pesca fresca y productos alimenticios congelados y refrigerados, edificios de operadores portuarios, actividades acuícolas y auxiliares de acuicultura, instalaciones de suministro de combustible a buques, cafetería y edificios administrativos.

En el subsector S.1.4 se ubican diversas concesiones de pesca y mercancía congelada, tanto para su almacenamiento como transformación y elaboración.

El subsector S.1.5 se encuentra en la zona denominada de los muelles de Leirós; su actividad principal es el tráfico de graneles sólidos. Para ello dispone de diversas concesiones de almacenamiento de graneles; además de una instalación de almacenamiento de mercancía congelada y refrigerada. Para estos intercambios de mercancías existen varios muelles en este subsector: los Muelles de Leirós y el Muelle Comercial Sur.

El subsector S.1.6 está ocupado por una concesión de almacenamiento y fraccionamiento de mercancías, el Puesto de Inspección Fronterizo (P.I.F.) y las playas de vías de la red ferroviaria interior del puerto.

El subsector S.1.7 se corresponde con la zona de los muelles de Adolfo Reboredo y el denominado Muelle Este de la zona de Expansión. En esta zona se sitúa la terminal polivalente, destinada principalmente al tráfico de mercancías contenerizadas.



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Infraestruturas

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por

orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e

Infraestruturas do 17 de xuño de 2013

Santiago de Compostela, 17 de xuño de 2013

A Xefada de Signatura

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

En cuanto al subsector S.1.8, actualmente en construcción, dispondrá del Muelle Comercial Oeste destinado principalmente a mercancías en granel, así como a mercancía general.

El subsector S.1.9 se encuentra situado entre el sector S.2 y el subsector S.3.2 (parque Público de Cantodarea). Se regula el desarrollo de esta zona con destino a actividades relacionadas con las mercancías, compatibles con la fachada urbana.

En el subsector S.1.11 se ubica una superficie en autorización destinada al desguace de buques.

#### ➤ **Criterios y objetivos generales de ordenación**

En coherencia con los acuerdos adoptados, los principales criterios y objetivos de ordenación para esta área son los siguientes:

- Mantenimiento y mejora de la actual actividad portuaria comercial y pesquera mediante una eficaz utilización de los espacios disponibles.
- Compatibilización de la actividad comercial portuaria con el entorno urbano más próximo.

#### ➤ **Descripción de la ordenación propuesta**

En este ámbito el Plan Especial fija unas alineaciones, zonificación de usos y parámetros urbanísticos coherentes con las instalaciones ya existentes.

Se prevén especiales limitaciones en las condiciones de edificación en el desarrollo de los subsectores S.1.2, y S.1.9 y S.1.10, dada su proximidad al centro urbano.

### **5.3.2. Ordenación del Sector 2: Sector vinculado a la construcción, reparación, mantenimiento de embarcaciones y almacenamiento de mercancías**

#### ➤ **Descripción y estado actual**

El sector S.2 se subdivide en tres subsectores, en función de los usos desarrollados.

Por una parte el subsector S.2.1 está conformado por los astilleros y varaderos destinados principalmente a la construcción y reparación de embarcaciones. Dispone de dos zonas diferenciadas espacialmente, la situada en el sur del puerto frente a la fachada urbana donde se sitúan dos concesiones de construcción y reparación de buques; y otra concesión en la zona nordeste del puerto ocupada por la concesión de un varadero.

En el subsector S.2.2 se ubican los edificios destinados a talleres, departamentos de armadores y actividades auxiliares de la pesca y el centro de formación náutico-pesquera de la Aixola.

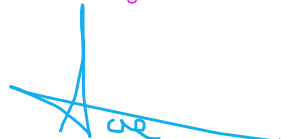
El subsector S.2.3 está conformado por los muelles de reparaciones nº1 y nº2 y sus explanadas adyacentes, donde además se sitúa el edificio administrativo de la Autoridad Portuaria y un edificio destinado a talleres y actividades auxiliares.

#### ➤ **Criterios y objetivos generales de ordenación**

Los principales criterios y objetivos de la ordenación son los siguientes:

- Mejora de las actividades destinadas a la construcción y reparación naval, al objeto de posibilitar un desarrollo adecuado.

A Xefa de negociación



Noemí Prieto Guijo

- Favorecer una mejor integración entre estas actividades y el espacio urbano circundante.

#### ➤ **Descripción de la ordenación propuesta**

En este ámbito el Plan Especial fija unas alineaciones, zonificación de usos y parámetros urbanísticos coherentes con las instalaciones ya existentes.

Se prevén especiales limitaciones en las condiciones de edificación en el desarrollo de los subsectores S.2.1 y S.2.2, dada su proximidad al centro urbano.

### **5.3.3. Ordenación del Sector S.3: Sector de equipamiento dotacional, zonas de esparcimiento, paseos marítimos, espacios libres e instalaciones náutico-deportivas.**

#### ➤ **Descripción y estado actual**

Constituye la práctica totalidad del perímetro de la zona de servicio del puerto, en su contacto con el entorno urbano.

En este sector se identifican dos subsectores. El subsector S.3.1 en la superficie oeste de la zona de servicio del puerto; donde se sitúa el Paseo Marítimo en la dársena militar de la escuela Naval Militar de Marín, con los pantalanes de embarcaciones menores y la zona de entrada al puerto desde el centro urbano de Marín.

En cuanto al subsector S.3.2 engloba todo el paseo que circunda el puerto, a lo largo de la Avenida de Ourense; además del denominado Parque de Cantodarea, al que se accede desde dicha avenida por un paso inferior peatonal.

#### ➤ **Criterios y objetivos generales de ordenación**

Los principales criterios y objetivos de la ordenación son los siguientes:

- Posibilitar la construcción de instalaciones de equipamiento comunitario, cultural, comercial, deportivo o social.
- Dar respuesta a los problemas de aparcamiento del entorno.
- Favorecer una mejor integración entre la actividad portuaria y el espacio urbano circundante.
- Posibilitar una mejora en el acceso al puerto desde el centro urbano de Marín.

#### ➤ **Descripción de la ordenación propuesta**

En este ámbito el Plan Especial fija unas ordenanzas coherentes con las instalaciones ya existentes, que se deberán desarrollar mediante el correspondiente estudio de detalle.

Se establecen limitaciones en condiciones de edificación y en los usos pormenorizados, especialmente en el subsector S.3.2 de manera que se priorice su carácter de espacio libre.

### **5.3.4. Ordenación del Sector S.4: Sector de Redes viarias y zonas de maniobra, aparcamientos y servicios**

#### ➤ **Descripción y estado actual**

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

Comprende los viales que comunican las diversas zonas del puerto, para permitir el transporte interior de mercancías y usuarios. Así mismo incluye las vías ferroviarias de acceso a las diferentes zonas del puerto, tanto las existentes como las previsiones de ampliación de esta red; incluyendo las zonas destinadas a aparcamiento de vehículos y las zonas de maniobra asociadas a las operaciones de carga y descarga de mercancías.

#### ➤ **Criterios y objetivos generales de ordenación**

Los criterios y objetivos para la ordenación coinciden básicamente con los establecidos para el sector de:

- Accesibilidad interior de los tráficos rodados y ferroviarios a las distintas zonas del puerto.
- Disponibilidad de superficies de aparcamiento para los usuarios de las instalaciones portuarias.
- Posibilitar la adecuación del vial principal de entrada al puerto para las dimensiones de los transportes especiales que acceden y salen del mismo; así como mejorar el acceso al puerto desde la Plaza de España de Marín.
- Posibilitar la llegada de la red ferroviaria a los distintos puntos de intercambio modal de mercancías.

#### ➤ **Descripción de la ordenación propuesta**

El Plan Especial fija para este sector unos usos pormenorizados y las ordenanzas coherentes con el desarrollo de las comunicaciones en el puerto.

### **5.4. CUADRO SÍNTESIS DE SECTORES, SUPERFICIES Y USOS GLOBALES**

A continuación se recoge una relación de los diferentes sectores con su superficie y uso principal. Las superficies indicadas se refieren únicamente a los espacios incluidos dentro de la zona de servicio portuaria.

Sector	Superficie	Uso global
Sector 1: Sector vinculado al tráfico de pasajeros, mercancías comerciales e instalaciones pesqueras	461.351 m <sup>2</sup>	Portuarios comerciales y pesqueros
Sector 2: Sector vinculado a la construcción, reparación, mantenimiento de embarcaciones y almacenamiento de mercancías	72.089 m <sup>2</sup>	Portuarios Complementarios de reparación y construcción naval
Sector 3: Sector de equipamiento dotacional, zonas de esparcimiento, paseos marítimos, espacios libres e instalaciones náutico-deportivas	45.842 m <sup>2</sup>	Vinculados a la interacción puerto-ciudad y náutico-deportivos
Sector 4: Sector de redes viarias y zonas de maniobra, aparcamientos y servicios	169.438 m <sup>2</sup>	Redes de comunicaciones



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE, TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 61 de la Ley 9/2002, de 30 de diciembre, de ordenación urbanística y protección del medio rural de Galicia, se incorpora el Catálogo o Inventario de Yacimientos Arqueológicos en relación con los elementos situados a un 1 km del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra.

código	Nome	CONCELLO	PARROQUIA LUGAR	UTM_X	UTM_Y
GA36026009	Petroglifo de Sete Espadas	Marín	San Jorge de Mogor Sete Espadas	523.810	4.692.395
<p><b>Descrición elemento:</b></p> <p>Gravados rupestres realizados sobre un afloramento de granito fino, buzado cara o suroeste e con unhas dimensións nos seus eixos maiores de 4,10 m. de NE-SW e 2,30 m. de N-S.</p> <p>Presenta dúas combinacións de círculos concéntricos con cazoleta central e apéndice ós que se apegan na súa parte inferior semicírculos recheos de cazoletas. Dispersos polo panel, aparecen outros círculos sinxelos e incompletos con cazoleta central e trazos soltos.</p> <p>Os motivos principais están compostos respectivamente por agrupacións de cinco e seis círculos concéntricos, con uns diámetros externos de 56 e 70 cm. e conservan uns sucus de 2-3 mm. de profundidade e un ancho de 1-2 cm.</p> <p><b>Altitude:</b> 108 m.s.n.m</p>					
<p><b>Ubicación fisiográfica:</b> Ladeira oeste do couto de Sete Espadas</p>			<p><b>Tipoloxía:</b> gravadora ó aire libre</p> <p><b>Adscrición cultural:</b> Idade do Bronce</p>		
<p><b>Estado de conservación:</b> Erosión natural.</p> <p>Sobre a beira este do afloramento foi construído un muro.</p>			<p><b>Nivel de protección:</b></p> <p>Declaración Monumento Histórico Artístico. Decreto 3741/74 (BOE 10-3-1975)</p> <p>Declaración xenérica de B.I.C. art. 40.2 de la Lei de 16/85 del Patrimonio Histórico Español.</p>		

CONSELLERIA DE MEDIO AMBIENTE  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

rectangular. Con posterioridade

[illegible]

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

<p>Pódese sinalar polo menos, a existencia de cinco concheiros: tres na ladeira oriental e dous na occidental. Nunha sondaxe realizada sobre un destes depósitos da fase romanizada, foron recollidos restos de mugel (Vázquez Varela 1976), de "bos taurus" e ovicápridos (Vázquez Varela 1973).</p> <p>No extremo occidental do recinto superior do castro se localiza o petroglifo de A Subidá, que recolleemos en ficha independente. En algúns sectores do afloramento deste recinto superior foi constatada a presenza de gravados modernos (motivos figurados, circulares con radio, estrelliformes, ou simplemente graffitis con nomes).</p> <p><b>Altitude:</b> 184 m.s.n.m</p>	
<b>Ubicación fisiográfica:</b> Cerro	<b>Tipoloxía:</b> Asentamento fortificado <b>Adscrición cultural:</b> Idade do Ferro-Romana.
<b>Estado de conservación:</b> Gravemente alterado por actividade agrícola e forestal, actividades extractivas e escavacións furtivas	<b>Nivel de protección:</b> Inventariado.

código	Nome	CONCELLO	PARROQUIA LUGAR	UTM_X	UTM_Y
GA36026010	Petroglifo de A Subidá	Marín	San Jorge de Mogor A Subidá	524.000	4.692.450
<p><b>Descrición elemento:</b></p> <p>Petroglifo situado no medio dun estreito sendeiro que descende do recinto superior pola súa ladeira oeste.. O repertorio está composto por círculo concéntrico incompleto (podería ser unha espiral), cazoletas e trazos soltos. Os gravados atópanse bastante alterados e os sucros son pouco profundos 3-4 mm. e con un ancho de 1,5 cm.</p> <p><b>Altitude:</b> 184 m.s.n.m</p>					
<b>Ubicación fisiográfica:</b> Ladeira oeste do Castro da Subidá			<b>Tipoloxía:</b> Gravado ó aire libre <b>Adscrición cultural:</b> Idade do Bronce		
<b>Estado de conservación:</b> Soporte cortado nun dos seus extremos. Erosión recente na súa cara sureste. Alterado por traballos de cantería e erosionado recentemente súa superficie pola rodada dun tractor			<b>Nivel de protección:</b> Declaración Monumento Histórico Artístico. Decreto 3741/74 (BOE 10-3-1975) Declaración xenérica de B.I.C. art. 40.2 de la Lei de 16/85 del Patrimonio Histórico Español.		

código	Nome	CONCELLO	PARROQUIA LUGAR	UTM_X	UTM_Y
GA36026017	As Xesteiriñas	Marín	San Jorge de Mogor As Xesteiriñas	524.251	4.692.611
<p><b>Descrición elemento:</b></p> <p>Dispersión cerámica localizada nos marxes dunha pista que une Cidrás con Sequelo al NE. do Castro de A Subidá, e no entorno das fincas coñecidas como "As Xesteiriñas".</p> <p>A pista recentemente asfaltada e reavivada deixou na súa marxe esquerda (en sentido de baixada) un pequeno talude que na súa parte mais alta non supera 1,50 m. Se localizan neste corte cerámica galaico-romana, fragmentos de tégula e ánfora acompañados de abundante derrubio de pedra e algunha estrutura. No recoñecemento do xacemento, foi detectada a presenza de restos de cerámica galaico-romana, preferentemente de tonalidades grises, nunha ampla área en torno ó eixo da pista.</p> <p><b>Altitude:</b> 110 m.s.n.m</p>					
<b>Ubicación fisiográfica:</b> Franco noreste do Coto de Sete Espadas			<b>Tipoloxía:</b> Asentamento romano <b>Adscrición cultural:</b> Romano		
<b>Estado de conservación:</b> Alterado polo paso da nova pista de Cidrás a Sequelo.			<b>Nivel de protección:</b> Inventariado		



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA



código	Nome	CONCELLO	PARROQUIA LUGAR	UTM_X	UTM_Y
GA36026025	Complexo rupestre de Mogor P1	Marín	San Jorge de Mogor Praia de Mogor	523.320	4.692.845

**Descrición elemento:**

O complexo rupestre de Mogor localízase ó SW da Barriada de Pescadores de Mogor, na inflexión final da ladeira que pecha polo este a praia do mesmo nome. O conxunto está realizado sobre un afloramento granítico de gran groso que forma o substrato natural da pendente.

Esta importante estación, oi "acondicionada" nos anos oitenta para ser visitada masivamente. Para elo, foron habilitadas unhas ramplas metálicas por cada un dos tres grupos principais, ás que se accede por un sendeiro con lastros e dende as que se obtén unha mellor visión dos motivos.

Nunha conxunción de factores desafortunados, a estación atópase no intre da súa catalogación gravemente danada pola acción antrópica: o remarcado continuo sobre os gravados, tanto con instrumentos metálicos, pedras, ladrillos ou pintura; o tránsito incontrolado e constante de persoas sobre as rochas e os motivos; incendios que teñen ocasionado termoclasas e desconchados do soporte e todo elo unido ó abandono xeral do lugar, crearon unha alteración tan acusada que nalgúns casos coma en Pedra dos Mouros algúns motivos practicamente teñen desaparecido; sendo mais visibles as gravados contemporáneas.

O complexo rupestre de Mogor, está composto por tres grupos individualizados.

Grupo 1 – Pedra dos Mouros

Grupo 2 – Pedra do Laberinto

Grupo 3 – Pedra dos Campiños

Grupo 1. Pedra dos Mouros

Varias laxas diacadasas co unha superficie de panel de 4 m (N-S) e 6,60 (E-W). Os motivos principais están representados por combinacións de círculos concéntricos de distintos tamaños, a maioría con pedúnculo, interrelacionados entre si por diversos trazos (o diámetro dos círculos de 52 cm. o maior e de 14 cm. o menor), círculos sinxelos, dúas combinacións pseudolaberínticas e un cérvido. O ancho dos sucus oscila entre 1 e 3 cm. e a súa profundidade entre 0 e 5 mm.

**Bibliografía:**

García Alén, A. y Peña Santos, A. de la. 1981. Grabados rupestres de la provincia de Pontevedra. A Coruña: Fundación Barrié. Pg:71.

Sobrino Buhigas, R. 1935. Corpus Petroglyphorum Gallaeciae.

Filgueira Valverde, J. y García Alén, A. 1953. Materiales para la carta arqueológica de la provincia de Pontevedra. Museo de Pontevedra. Pg.91.

Sobrino Lorenzo-Ruza, R. Inventario Nacional de Sitios Arqueológicos. N.A.H. nº 100. Pg.189.

**Altitude:** 30 m.s.n.m

**Ubicación fisiográfica:** Ladeira suave que descende cara á praia

**Tipoloxía:** Gravado ó aire libre

**Adscripción cultural:** Idade do Bronce

**Estado de conservación:** Alteracións producidas por actividade antrópica.

Destrucións producidas pola actividade dos canteiros.

Erosión natural.

**Nivel de protección:** Declaración Monumento Histórico Artístico. Decreto 3741/74 (BOE 10-3-1975)Declaración xenérica de B.I.C. art. 40.2 de la Lei de 16/85 del Patrimonio Histórico Español..

código	Nome	CONCELLO	PARROQUIA LUGAR	UTM_X	UTM_Y
GA36026026	Petroglifo de Godalleira	Marín	San Jorge de Mogor Godalleira	523.712	4.693.213

**Descrición elemento:**

Petroglifo realizado sobre unha rocha granítica de gran medio-fino; con uns eixos de 2,90 m (NW-SE) e 2 m. (NE-SW), inclinada ó oeste e un bo estado de conservación.

Os grabados representados consisten nunha combinación principal de círculos concéntricos con cazoleta central e tipo pseudolaberíntico, composta de sete círculos e 62 cm. de diámetro exterior; dúas combinacións a ambos lados do motivo central unha delas incompleta con diámetros entre 20-30 cm., unha cuarta combinación máis pequena que as anteriores e varios círculos e trazos curvilíneos incompletos. Os bordes da rocha atópanse cubertos de vexetación e terra, polo que os motivos poderían continuar por baixo desta cobertera.

**Altitude:** 40 m.s.n.m



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento controlado e validado en completa  
orde do Conselloiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestruturas do 11 de maio de 2013.  
Santiago de Compostela, 22 de xuño de 2013.

A Xefade negociado

*(Handwritten signature)*

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

<b>Ubicación fisiográfica:</b> Próximo á ruptura de pendente cara á praia de Portocelo.	<b>Tipoloxía:</b> Gravado ó aire libre <b>Adscripción cultural:</b> Idade do Bronce
<b>Estado de conservación:</b> non se aprecia	<b>Nivel de protección:</b> Declaración Monumento Histórico Artístico. Decreto 3741/74 (BOE 10-3-1975) Declaración xenérica de B.I.C. art. 40.2 de la Lei de 16/85 del Patrimonio Histórico Español.

código	Nome	CONCELLO	PARROQUIA LUGAR	UTM_X	UTM_Y
GA36026027	Petroglifo de Laxe da Eira dos Mouros	Marín	San Jorge de Mogor Poboado de Pescadores de Mogor	523.279	4.693.022
<b>Descrición elemento:</b> O petroglifo atópase sepultado baixo o recheo de construción e aterrazamento do miradoiro que da acceso á barriada de pescadores pola súa beira este (1960 aprox.). A situación puntual é incerta (unha das informantes o sitúa baixo o cruceiro situado na rotonda do miradoiro mentres outros dos informantes o sinalan uns 20 m. ó sur do anterior no arranque do camiño dende o miradoiro á praia), aínda que coinciden, en que este, se ben cuberto, sigue intacto. A laxe de grandes dimensións, plana, inclinada ó sur e usada para moer o centeo, antes da construción da barriada. O repertorio figurativo estaría composto preferentemente por círculos concéntricos, igual que os de Mogor, e algún "escudo" <b>Altitude:</b> 30 m.s.n.m					
<b>Ubicación fisiográfica:</b> Estribación NW de Monte das Penizas.			<b>Tipoloxía:</b> Gravado ó aire libre <b>Adscripción cultural:</b> Idade do Bronce		
<b>Estado de conservación:</b> Cuberto por un aterramento			<b>Nivel de protección:</b> Declaración xenérica de B.I.C. art. 40.2 de la Lei de 16/85 del Patrimonio Histórico Español.		

código	Nome	CONCELLO	PARROQUIA LUGAR	UTM_X	UTM_Y
GA36026029	Chan do Monte	Marín	San Jorge de Mogor Chan do Monte	523.890	4.693.348
<b>Descrición elemento:</b> O xacemento situado nun cerro aplanado, con amplo dominio visual sobre o val costeiro de Marín ó que descende en acusada pendente. Achados superficiais de dúas cerámicas de posible adscripción calcolítico-bronze. Fragmentos de panza, sen decoración, localizada na ladeira NE do monte. Na mesma cota, pero ó NW, restos de fundición probablemente actuais. Este hábitat aportou os seguintes materiais: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Hacha pulimentada atopada por D. Carlos Paratcha na pequena altura onde se atopa a granxa dos PP.Taules. Ten 10,5 cm. de longo por 4,5 cm. na súa parte mais ancha e 3 cm. na mais estreita. O material parece ser gneis pizarroso. O filo consérvase ben, aínda que o pulido se conserva algo tosco. En paradoiro descoñecido.</li> <li>2. Metade dunha hacha pulimentada, atopada trala propiedade do pintor Sr. Torres, en xullo de 1958. En paradoiro descoñecido.</li> <li>3. Muíño de gran tamaño. Perdido. Referencia de D. Carlos Paratcha.</li> <li>4. Un hacha pulimentada.</li> </ol> <b>Bibliografía:</b> Castro Fernández, J.A. 1981. La arqueología local... E.M.P. XXXV. Pontevedra. Castro Fernández, J.A. El paleolítico y neolítico-megalítico del ayuntamiento de Marín. Catálogo de restos hallados y estado e la cuestión. Separata de la Biblioteca de Marín. Px.14. <b>Altitude:</b> 82 m.s.n.m					
<b>Ubicación fisiográfica:</b> Estribación setentrional do coto de Sete Espadas.			<b>Tipoloxía:</b> material <b>Adscripción cultural:</b> Calcolítico Idade do Bronce		
<b>Estado de conservación:</b>			<b>Nivel de protección:</b> Inventariado		



**XUNTA DE GALICIA**  
**CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE, TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS**

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

**DILIXENCIA.-** Documento aprobado definitivamente por orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociación

Noemí Prieto Guijo  
CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

código	Nome	CONCELLO	PARROQUIA LUGAR	UTM_X	UTM_Y
<b>GA36026030</b>	<b>Praia de Portecelo</b>	<b>Marín</b>	<b>San Jorge de Mogor Praia de Portecelo</b>	<b>523.600</b>	<b>4.693.330</b>
<p><b>Descrición elemento:</b></p> <p>Posible emprazamento dunha vila romana, arrasada na súa práctica totalidade con ocasión das obras da ampliación da estrada Marín-Praia de Mogor e a construción de vestiarios na Praia de Portecelo. As obras, levadas a cabo nos anos 50, deixaron ó descuberto numerosos restos arqueolóxicos: Basas de columna; moedas, cerámica (Bouza Brey). Entre os materiais depositados na Biblioteca de Marín destacamos: fragmentos de cerámica común romana e sigillata; un later de 30 x 30 cm. (aprox.) e varios fragmentos de ánfora e tégula.</p> <p>Segundo referencias dos veciños en ocasións son visibles os restos dun embarcadero asolagado, detalle que estaría en consonancia co propio topónimo do lugar e que levou nos anos oitenta a unha prospección subacuática (Peña Santos 1984), do fondo mariño inmediato á praia. Non se localizaron restos procedentes da destrución da vila.</p> <p>Examinado o entorno (terrazas superiores á praia) e os cortes inmediatos ás instalacións, o resultado é infructuoso en canto ó recoñecemento de posibles restos/estruturas; sen embargo, proporcionou varios fragmentos cerámicos no talude setentrional da praia.</p> <p><u>Bibliografía:</u></p> <p>Pérez Losada, F. 1991. Galicia. Historia I. Pg: 439-441.</p> <p>Naviero López, J. 1991. El comercio romano en el NW peninsular. A Coruña: Museo Arqueológico de San Antón. Px.89.</p> <p>Peña Santos, A. de la. 1984. Primeras prospecciones arqueológicas en el litoral de la provincia de Pontevedra. Pontevedra Arqueológica I. Pontevedra. Px.215.</p> <p>Patiño, R. 1984. Primeros resultados del Plan de Investigación Arqueológica Subacuática del Museo Provincial de Pontevedra. Revista Arqueológica nº 35. Px. 29.</p> <p><b>Altitude:</b> 5 m.s.n.m</p>					
<b>Ubicación fisiográfica:</b> Praia			<b>Tipoloxía:</b> vila romana <b>Adscripción cultural:</b> Romana		
<b>Estado de conservación:</b> posiblemente arrasado nos anos 50. Gravemente alterado por pistas e estradas e construcións varias.			<b>Nivel de protección:</b> Inventariado		

código	Nome	CONCELLO	PARROQUIA LUGAR	UTM_X	UTM_Y
<b>GA36026034</b>	<b>Petroglifo de Laxe</b>	<b>Marín</b>	<b>San Xulián de Marín de Arriba Laxe</b>	<b>525.502</b>	<b>4.693.243</b>
<p><b>Descrición elemento:</b></p> <p>As insculpturas, dadas actualmente por desaparecidas (García Alén e Peña Santos 1981), poderían situarse no interior dunha propiedade particular, baixo un alpendre antigo, ó borde NE da canteira. Segundo a súa dona, o alpendre ten o solo de rocha e con gravuras. Na actualidade non pode ser visitado por atoparse o alpendre cheo de pedra para a construción.</p> <p>As referencias bibliográficas recollidas (Carlos Paratcha), apuntan a unas gravuras moi borrosas, de tres combinacións de círculos concéntricos con burato central e cazoletas. Outra referencia sen autor (Museo de Pontevedra), sinala a presenza dun único grupo de cazoletas, cérvidos e un podomorfo.</p> <p><u>Bibliografía:</u></p> <p>García Alén, A. y Peña Santos, A. de la. 1981. Grabados rupestres de la provincia de Pontevedra. A Coruña: Fundación Barrié. Px. 70.</p> <p>Filgueira Valverde, J. y García Alén, A. 1959. Adiciones a la Carta Arqueológica de la Provincia de Pontevedra. E.M.O. Pontevedra. Px. 46-47.</p> <p><b>Altitude:</b> 50 m.s.n.m</p>					
<b>Ubicación fisiográfica:</b> Franco de estribación			<b>Tipoloxía:</b> Gravado ó aire libre <b>Adscripción cultural:</b> Idade do Bronce		
<b>Estado de conservación:</b> non pode evaluarse			<b>Nivel de protección:</b> Declaración xenérica de B.I.C. art. 40.2 de la Lei de 16/85 do Patrimonio Histórico Español.		



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo  
CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

código	Nome	CONCELLO	PARROQUIA LUGAR	UTM_X	UTM_Y
GA36026035	Vila romana da rúa Real	Marín	Santa María de Porto Vila Real	524.600	4.693.600
<p><b>Descrición elemento:</b></p> <p>Se designa co nome de Vila romana da Rúa Real, unha serie de achados de material arqueolóxico recuperado no entorno do antigo casco urbano de Marín.</p> <p>O achado da rúa Real, se circunscribe a un depósito existente nos fondos da Biblioteca Municipal de Marín sen nº de rexistro.</p> <p>Non ten referente de localización, contexto nin características do achado.</p> <p>Os materiais, conservados en precarias condicións, están representados por fragmentos de cerámica galaico-romana; pivotes, asas e fragmentos de ánfora; fragmentos de tégula con dixitacións; fracciones de later (grososores entre 5,5 e 7,5 cm.) con restos de morteiro amarelento e unha tenaza de metalurxia en mal estado.</p> <p>Nos xardíns do centro urbano, situado a uns 75 m. ó NE da rúa Real, atopáronse en 1965 ó acometer as obras do tendido telefónico e a unha profundidade de 1,5 a 2 m. fragmentos de tégulas, ánforas e cerámica.</p> <p>Ó igual que o achado anterior, a nota bibliográfica non aporta maior información.</p> <p>Na prolongación da liña telefónica baixo a rúa Rueda (distante uns 150 m. da rúa Real) a unha profundidade de 80 cm., atopouse un "piso de ladrillos" asentados sobre argamasa.</p> <p>As condicións da noticia son semellantes ás anteriores.</p> <p>Durante a construción do cine Avenida (hoxe desaparecido), apareceron ó realizar as gabias de cimentación tégulas, cerámica e un fragmento de ánfora. O achado se localiza uns 50 m. ó sur do primeiro.</p> <p>Ó demoler o antigo Priorato, atopáronse restos de cerámicas romanas, cerámica castreña e tégulas.</p> <p>Na Ponte Zapal, antiga ponte de pontóns que salva o Lameira, foi recuperado un gran bronce de Adriano (117-138 d.C). Neste lugar atopáronse dúas ou tres moedas de prata, tamén romanas sen identificar.</p> <p>Sen localización pero sempre en referencia ó antigo casco urbano, foi recollido o seguinte monetario:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bronce de Laureano.</li> <li>2. Bronce de Teodosio.</li> <li>3. Gran bronce de Gordiano Pío.</li> <li>4. Medalla circular con la representación de Roma.</li> <li>5. Mediano de bronce de Magencio.</li> <li>6. Mediano de bronce de Claudio.</li> <li>7. Mediano de Bronce de Graciano.</li> </ol> <p>As condicións naturais do emprazamento e os restos arqueolóxicos recuperados apuntan á presenza dun asentamento galaico romano baixo o antigo centro urbano de Marín.</p> <p><b>Altitude:</b> 10 m.s.n.m</p>					
<b>Ubicación fisiográfica:</b> Pequena elevación en la desembocadura del río Lameira.			<b>Tipoloxía:</b> vila romana <b>Adscripción cultural:</b> romana		
<b>Estado de conservación:</b> non pode evaluarse			<b>Nivel de protección:</b> Inventariado		

código	Nome	CONCELLO	PARROQUIA LUGAR	UTM_X	UTM_Y
GA36026052	Complexo rupestre de Mogor P2	Marín	San Jorge de Mogor Praia de Mogor	523.262	4.692.827
<p><b>Descrición elemento:</b></p> <p>O complexo rupestre de Mogor, está composto por tres grupos individualizados.</p> <p>Grupo 1 – Pedra dos Mouros</p> <p>Grupo 2 – Pedra do Laberinto</p> <p>Grupo 3 – Pedra dos Campiños</p> <p>Grupo 2. Pedra do Laberinto.</p> <p>Laxe con unhas dimensións de 9,20 m. (NW-SE) e 4,30 m (NE-SW), inclinada ó este.</p> <p>O motivo principal está composto por unha gran combinación laberíntica con cazoleta central e pedúnculo (75 cm. de diámetro). O suco oscila entre 1 e 3 cm. de ancho e unha profundidade entre 3 e 8 mm. O seu trazado está remarcado con pintura sintética roxa.</p> <p>O redor do elemento principal, aparecen círculos concéntricos con cazoleta central, con ou sen pedúnculo (diámetro maior de 35 cm. e o menor de 20 cm.) O suco ten un ancho entre 1 e 3 cm. e unha profundidade entre 2 y 5 mm.</p> <p>A Xefía de Negociado de bibliografía.</p>					

<p>García Alén, A. y Peña Santos, A. de la. 1981. Grabados rupestres de la provincia de Pontevedra. A Coruña: Fundación Barrié. Pg:71.</p> <p>Sobrino Buhigas, R. 1935. Corpus Petroglyphorum Gallaeciae.</p> <p>Filgueira Valverde, J. y García Alén, A. 1953. Materiales para la carta arqueológica de la provincia de Pontevedra. Museo de Pontevedra. Pg.91.</p> <p>Sobrino Lorenzo-Ruza, R. Inventario Nacional de Sitios Arqueológicos. N.A.H. nº 100. Pg.189.</p> <p><b>Altitude:</b> 20 m.s.n.m</p>	
<b>Ubicación fisiográfica:</b> Ladeira que descende cara á praia	<p><b>Tipoloxía:</b> Gravado ó aire libre</p> <p><b>Adscripción cultural:</b> Idade do Bronce</p>
<p><b>Estado de conservación:</b> Alteracións producidas por actividade antrópica.</p> <p>Destrucións producidas pola actividade dos canteiros.</p> <p>Escombreira</p> <p>Erosión natural</p>	<p><b>Nivel de protección:</b></p> <p>Declaración Monumento Histórico Artístico. Decreto 3741/74 (BOE 10-3-1975)</p> <p>Declaración xenérica de B.I.C. art. 40.2 de la Lei de 16/85 del Patrimonio Histórico Español.</p>

código	Nome	CONCELLO	PARROQUIA LUGAR	UTM_X	UTM_Y
GA36026053	Complexo rupestre de Mogor P3	Marín	San Jorge de Mogor Praia de Mogor	523.252	4.692.862
<p><b>Descrición elemento:</b></p> <p>O complexo rupestre de Mogor, está composto por tres grupos individualizados.</p> <p>Grupo 1 – Pedra dos Mouros</p> <p>Grupo 2 – Pedra do Laberinto</p> <p>Grupo 3 – Pedra dos Campiños</p> <p>Grupo 3. Pedra dos Campiños.</p> <p>Gravado sobre unha única laxa con dimensións de 4,40 m. (N-S) e 2,10 (E-W), buzada ó SW. e de superficie plana. O seu único motivo é un laberinto, similar ó do grupo 2, pero sen cazoleta central nin pedúnculo. O diámetro exterior da combinación é de 65 cm. O ancho do suco está aproximadamente entre 1 e 2 cm. e a profundidade entre 0 e 3 mm. Atópase mais deteriorado que o grupo 2, con pegadas de canteiro na súa parte este e remarcado pola pintura roxiza.</p> <p><b>Bibliografía:</b></p> <p>García Alén, A. y Peña Santos, A. de la. 1981. Grabados rupestres de la provincia de Pontevedra. A Coruña: Fundación Barrié. Pg:71.</p> <p>Sobrino Buhigas, R. 1935. Corpus Petroglyphorum Gallaeciae.</p> <p>Filgueira Valverde, J. y García Alén, A. 1953. Materiales para la carta arqueológica de la provincia de Pontevedra. Museo de Pontevedra. Pg.91.</p> <p>Sobrino Lorenzo-Ruza, R. Inventario Nacional de Sitios Arqueológicos. N.A.H. nº 100. Pg.189.</p> <p><b>Altitude:</b> 23 m.s.n.m</p>					
<b>Ubicación fisiográfica:</b> Ladeira que descende cara á praia		<p><b>Tipoloxía:</b> Gravado ó aire libre</p> <p><b>Adscripción cultural:</b> Idade do Bronce</p>			
<p><b>Estado de conservación:</b> Alteracións producidas por actividade antrópica.</p> <p>Destrucións producidas pola actividade dos canteiros.</p> <p>Escombreira</p> <p>Erosión natural</p>		<p><b>Nivel de protección:</b></p> <p>Declaración Monumento Histórico Artístico. Decreto 3741/74 (BOE 10-3-1975)</p> <p>Declaración xenérica de B.I.C. art. 40.2 de la Lei de 16/85 del Patrimonio Histórico Español.</p>			



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE, TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Organización do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por orde do Conselloiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas do 17 de xuño de 2013.

Santiago de Compostela, 22 de xuño de 2013.

A Xefa de Negociación

código	Nome	CONCELLO	PARROQUIA LUGAR	UTM_X	UTM_Y
GA36038A06	Aras de Lourizán	Pontevedra	San Andrés de Lourizán Iglesia	528	4.697
<p><b>Descrición elemento:</b></p> <p>Segundo as referencias: "En el lugar de la Iglesia y a ambos lados de la carretera Pontevedra-Marín se hallaron dos aras dedicadas a Vestio Alonjevo, un fragmento anepígrafe y un tosco relieve representando una figura bicorne, con los brazos extendidos y las manos abiertas. Las aras con inscripción aparecieron, una en el paramento interior de la cocina de la vivienda de Avelina Varela Villanueva, otra en el alpendre de la casa de Domingo Bermúdez; en la pared de la casa de Antonio Bermúdez, el fragmento anepígrafe. El relieve en el muro de la finca de Montero Ríos" (Filgueira Valverde y García Alén).</p>					

<p><b>Bibliografía:</b>  Filgueira Valverde, J. Y García Alén, A. Carta arqueológica de la provincia de Pontevedra". Museo de Pontevedra VIII 1954-56: 185.  Filgueira Valverde, J y D'Ors, A. 1955. Inscripciones romanas de Galicia III. Museo de Pontevedra e Instituto padre Sarmiento 1955, pgs. 48-50 y 96.  Peña Santos, A. de la. 1988. Los orígenes de Pontevedra, del libro "Pontevedra: Planteamiento histórico y urbanístico". Diputación de Pontevedra, pg.15.  A situación no mapa é aproximada, realizada a partir das referencias citadas.  Autores como Peña Santos sinalan a existencia nesta zona dunha "villa" costeira dedicada ó aproveitamento dos recursos mariños.</p>	
<b>Altitude:</b>	
<b>Ubicación fisiográfica:</b>	<b>Tipoloxía:</b> <b>Adscripción cultural:</b> Romano
<b>Estado de conservación:</b>	<b>Nivel de protección:</b> .

código	Nome	CONCELLO	PARROQUIA LUGAR	UTM_X	UTM_Y
<b>GA36038A07</b>	<b>Alrededores Centro Forestal de Lourizán</b>	<b>Pontevedra</b>	<b>San Andrés de Lourizán Lourizán</b>	<b>528</b>	<b>4.696</b>
<p><b>Descrición elemento:</b>  Segundo as referencias: "Con motivo de las obras del ferrocarril al puerto de Marín, muy cerca de la finca que fue de D. Eugenio Montero Ríos, se encontraban una falera visigótica (?) y una arqueta formada por cuatro piedras, con sesenta monedas romanas del Bajo Imperio, aparte restos de edificaciones" (Filgueira Valverde e García Alén).  "En el lugar de Placeres, al hacer las obras del ferrocarril a Marín, se encontraron monedas romanas en gran número y al parecer pequeños bronce" (Filgueira Valverde e García Alén).  "Castro. Sobre el palacio de Montero Ríos, hoy la Diputación Provincial, hallazgos de cerámica" (Filgueira Valverde e García Alén). A prospección deste lugar non confirmou a existencia dun castro nas inmediacións da finca de Montero Ríos.  <b>Bibliografía:</b>  Filgueira Valverde, J. Y García Alén, A. Carta arqueológica de la provincia de Pontevedra". Museo de Pontevedra VIII 1954-56: 185-186; 208 y 139.  Gran Enciclopedia Galega 19: 203-204.  Fichas de la Dirección Xeral do Patrimonio Artístico de la Xunta de Galicia.  Peña Santos, A. de la. 1988. Los orígenes de Pontevedra, del libro "Pontevedra: Planeamiento histórico y urbanístico". Deputación Provincial. Px.15  A situación no mapa é aproximada, realizada a partir das referencias citadas.  Autores como Peña Santos sinalan a existencia nesta zona dunha "villa" costeira dedicada ó aproveitamento dos recursos mariños.</p>					
<b>Altitude:</b>					
<b>Ubicación fisiográfica:</b>			<b>Tipoloxía:</b> <b>Adscripción cultural:</b> Romano		
<b>Estado de conservación:</b>			<b>Nivel de protección:</b> .		



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA



código	Nome	CONCELLO	PARROQUIA LUGAR	UTM_X	UTM_Y
GA36038036	Xacemento de Castro/ Carballeira do Castro	Pontevedra	San Andrés de Lourizán Pozo- Frixeiro	526.815	4.694.955
<p><b>Descrición elemento:</b> Segundo as referencias: "<i>Freixeiro. Monte do Castro: En la ladera S o SE junto a la casa de "Tixeiras", cara ó ano 1939, ó minar o monte para plantar eucaliptos nunha finca propiedade de Salvador Pereira, apareceron tumbas rectangulares de laxes de pedra, con cuberta de grosos ladrillos, un entregado no museo en 1957 por José Moreira Pumar. Tamén fragmentos de tégalas (Ficheiro Museo de Pontevedra).</i>" Aínda que o topónimo "castro" podería suxerir connotacións arqueolóxicas de certo tipo de emprazamentos, a prospección do lugar non proporcionou ningún dato que puidese indicar a súa existencia. <u>Bibliografía:</u> Fichas de la Dirección Xeral do Patrimonio Artístico de la Xunta de Galicia Filgueira Valverde, J. y García Alén, A. 1959. Carta arqueológica de la provincia de Pontevedra XIII: 95-96. Archivo del Museo de Pontevedra. <b>Altitude:</b> 60 m.s.n.m.</p>					
<b>Ubicación fisiográfica:</b> Ladeira con caída cara ó N-NW e ría de Pontevedra.			<b>Tipoloxía:</b> sepulcro <b>Adscripción cultural:</b> Romano/medieval		
<b>Estado de conservación:</b> Posible destrución parcial por las construcións			<b>Nivel de protección:</b> Inventariado		

código	Nome	CONCELLO	PARROQUIA LUGAR	UTM_X	UTM_Y
GA36038038	Pedra do Casal	Pontevedra	San Andrés de Lourizán San Andrés	527.873	4.695.717
<p><b>Descrición elemento:</b> O petroglifo é unha referencia de Alén e Peña Santos que dice que no entorno do centro de Lourizán hai un petroglifo con dous círculos moi desgastados. Só se puido observar a presenza dun círculo moi deteriorado. Para comprobar a existencia do outro, ou de máis gravados, sería necesario realizar unha intervención para limpar a vexetación e un estudo nocturno con luz. Na ficha elaborada por Montserrat García en 1988 dícese que segundo as referencias "<i>en un camino, sobre la finca de Montero Ríos, debajo del llamado Outeiro de Ancarela, dos pequeñas combinaciones circulares, muy desgastadas</i>" (García Alén e Peña Santos). Posteriormente o petroglifo foi dado por desaparecido e en 2008 foi redactada unha nova ficha cos contidos antes descritos. <b>Altitude:</b> 75 m.s.n.m.</p>					
<b>Ubicación fisiográfica:</b> Outeiro			<b>Tipoloxía:</b> Gravado ó aire libre <b>Adscripción cultural:</b> Idade do Bronce		
<b>Estado de conservación:</b> Afloramento rochoso moi erosionado			<b>Nivel de protección:</b> Declaración Monumento Histórico Artístico. Decreto 3741/74 (BOE 10-3-1975) Declaración xenérica de B.I.C. art. 40.2 de la Lei de 16/85 del Patrimonio Histórico Español.		



## XUNTA DE GALICIA

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo  
CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

código	Nome	CONCELLO	PARROQUIA LUGAR	UTM_X	UTM_Y
GA36038040	Necrópolis da Igrexa de San Andrés de Lourizán	Pontevedra	San Andrés de Lourizán Igrexa	527.450	4.695.975
<b>Descrición elemento:</b> Segundo as referencias: " <i>Restos de sepulturas de tégalas junto a la parroquia</i> " (Gran Enciclopedia Galega). " <i>Restos de sarcófagos de estola en la parroquia</i> " (Gran Enciclopedia Galega). " <i>Una tapa de sepultura de doble estola lisa apareció al hacer las obras de limpieza de tierras alrededor de la iglesia parroquia de Lourizán, en el verano de 1972. Le falta un trozo hacia los pies. Cubría una tumba delimitada o formada por sillares de pequeño tamaño hincados en tierra por su parte estrecha o base. Ningún resto. En el lado este del exterior de la iglesia, presa en el contrafuerte nuevo de cemento que acaba de hacerse y que está situado más cerca del altar mayor, a 0,50 m de profundidad, dice el párroco que quedó enterrado, paralelo a la pared de la iglesia y en dirección a la cabecera, otro sepulcro (la parte inferior) tipo baño, con inscripción, quedando ésta al exterior. Hemos encontrado restos de tégalas, cerámica medieval negruzca y algún trozo de tradición castreña y galaico-romana. Muy cerca estuvieron las aras romanas de Lourizán, alguno a menos de 40 m.</i> (Arquivo-Ficheiro do Museo de Pontevedra. Faro de Vigo 20-I-74). Bibliografía: Fichas da Dirección Xeral do Patrimonio Artístico da Xunta de Galicia Gran Enciclopedia Galega 19: 203. Arquivo-Ficheiro do Museo de Pontevedra <b>Altitude:</b> 20 m.s.n.m.					
<b>Ubicación fisiográfica:</b> Chaira litoral da ría de Pontevedra			<b>Tipoloxía:</b> sepulcro <b>Adscripción cultural:</b> Medieval		
<b>Estado de conservación:</b> Posiblemente destruída por construcións			<b>Nivel de protección:</b> Inventariado		

código	Nome	CONCELLO	PARROQUIA LUGAR	UTM_X	UTM_Y
GA36038041	Petroglifo de Comboa	Pontevedra	San Andrés de Lourizán Comboa-Grupo escolar	526.140	4.694.470
<b>Descrición elemento:</b> <i>Datos extraídos do informe de Delimitación de BIC para un conxunto de petroglifos de Pontevedra:</i> Pedra insculturada situada no interior dun recinto escolar, polo tanto de titularidade pública. O espazo que ocupa o contorno do xacemento abarca 424 m2 é coincidente coa delimitación física que presenta na actualidade, que ocupa pouco máis do contorno inmediato da rocha gravada. O contorno está delimitado polos seguintes fitos: A: X=526.141 Y=4.694.490. Esquina norte do recinto escolar delimitado por un valo de aramio. Dende este punto seguimos o límite do recinto escolar ata chegar á porta de acceso ó recinto. B: X=526.154 Y=4.694.456. Esquina SE do recinto escolar situada ó SE da entrada ó recinto. Dende este punto trazamos unha liña coincidente coa fachada setentrional do edificio do colexio ata que chegamos ó valo NW do recinto. C: X=526.125 Y=4.694.479. Punto del valo do recinto escolar situado á altura da esquina NW do edificio, dende aquí seguimos o valo ata o punto A. Trátase dunha laxa granítica de superficie irregular con abundantes adrosalamientos e pías naturais. Presenta cinco combinacións de círculos concéntricos e varios círculos simples, algún deles con cazoleta central. Non presenta alteracións destacables. Atópase nun recinto escolar e está protexido por un pequeno muro, aínda que o petroglifo ultrapasa o límite do valado do colexio. Este petroglifo aparece mencionado por García Alén e Peña Santos en 1981 na súa obra "Grabados Rupestres da Provincia de Pontevedra". Aínda que non se pode dicir que se trate dun panel especialmente destacable, en 1974 foi declarado Monumento Nacional co número 148. Trátase do clásico petroglifo de combinacións circulares de arte rupestre atlántica. Por outro lado non presenta ningún aspecto especialmente destacable. Non foron recollidas referencias etnográficas. Bibliografía: García Alén, A e Peña Santos, A. de la. 1981. Los grabados rupestres de la provincia de Pontevedra. A Coruña: Fundación Barrie. <b>Altitude:</b> 20 m.s.n.m.					
<b>Ubicación fisiográfica:</b> Ladeira con caída ó W cara á ría			<b>Tipoloxía:</b> Gravado ó aire libre <b>Adscripción cultural:</b> Idade do Bronce		
<b>Estado de conservación:</b> Exfoliación do granito. Líquenes. Basureiro. Pecho do recinto do grupo escolar que pasa sobre a laxe (1988)			<b>Nivel de protección:</b> Declaración xenérica de B.I.C. art. 40.2 da Lei de 16/85 do Patrimonio Histórico Español.		

código	Nome	CONCELLO	PARROQUIA LUGAR	UTM_X	UTM_Y
<b>GA36038074</b>	<b>Xacemento de Sartán/Praceres</b>	<b>Pontevedra</b>	<b>San Andrés de Lourizán Sartán</b>	<b>526.800</b>	<b>4.695.445</b>
<b>Descrición elemento:</b> Ó final da ladeira, moi próximo á antiga liña litoral se desenvolve este xacemento. Nel se documentan varias estruturas na trinchera do FFCC e algunha máis nun alpendre que está ó pe da depuradora de ENCE. Se estima unha extensión de 450 m2. <b>Altitude:</b> 6 m.s.n.m.					
<b>Ubicación fisiográfica:</b> Media ladeira			<b>Tipoloxía:</b> Xacemento romano <b>Adscrición cultural:</b> Romano		
<b>Estado de conservación:</b> Moi alterado por distintos axentes			<b>Nivel de protección:</b> Inventariado		



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

## 6.2. RELACIÓN DE ELEMENTOS DE PATRIMONIO CULTURAL

En el ámbito del Puerto de Marín se localizan una serie de elementos arquitectónicos. A continuación transcribimos los datos proporcionados por la Consellería de Cultura de la Xunta de Galicia.

### 6.2.1. Concello de Marín

#### **Capela das Sete Espadas en Sete Espadas. Mogor**

*Igrexa de planta rectangular con bóveda de canón para o interior. No exterior conta con pórtico onde se sitúa un cruceiro. A cuberta do templo é de dúas augas e tres augas na portada de acceso.*

#### **Colexio da Inmaculada. Marín**

*Tratase de unha construción de planta rectangular de baixo e un andar. De composición ecléctica sobre modelos clásicos cos extremos avanzando sobre o plano da fachada principal e o corpo central de acceso lixeiramente remarcado cara á fronte rematado con frontón superior. Posúe peche dianteiro que marca recinto con xardín. En moi bo estado de conservación e mantemento e aínda no seu uso orixinal.*

#### **Escola Naval Militar. Marín**

*Conxunto de edificios situados na marxe sur da ría de Pontevedra nun total de 315.000 metros cadrados. As obras foron iniciadas en 1939 baixo a dirección do arquitecto D. Jaime Santoma Casamor, a quen se debe a planificación conxunto que logo foi modificado. A inauguración oficial foi o 15 de agosto de 1943.*

#### **Igrexa de Marín (parroquial de Sta María do Porto)**

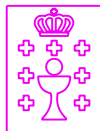
*Templo de planta dunha nave con capelas menores a ámbolos lados que conforma cruz latina. Posúe portada de acceso principal ao norte de natureza compositiva barroca e torre campanario orixinal ao leste. Outros corpos menores sitúanse tamén ó leste e torre-campanario-reloxo posterior á orixinal nun canto entre a cabeceira e a capela central da fachada ó oeste.*

#### **Igrexa de Marín (parroquial Nova). Marín**

*Igrexa de mediados do SXX, de estilo neobarroco obra do arquitecto Fernández Cochón sen interese arquitectónico. Posúe planta de cruz latina, dunha nave, cruceiro máis alto. Cúpula no cruceiro. Bóvedas de canón. Contrafortes adosados marcando os tramos. Pórtico con balaustrada na fachada principal. Torre-campanario no lado esquerdo da fachada.*

#### **Palco da música. Marín**

*Palco de planta oitavada, de basamento en granito. Con machóns en granito ata a altura da varanda da que arranca a estrutura metálica de soporte da cuberta. Acceso por escadería de granito de seis pasos que ocupa un lateral completo da planta oitavada. Varanda de ferro forxado. Atópase situado na alameda da vila nun entorno axardinado. A cubrición orixinal foi retirada no ano 1970 por ruína. Restauración no ano 1986 con reposición de cuberta.*



XUNTA DE GALICIA

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

### 6.2.2. Concello de Pontevedra

#### **Casa reitoral de Lourizán**

*Casa de planta en L que pecha espazo interior en patio que dá para o adro da igrexa coa que ten comunicación directa. Acceso para o rueiro do norte mediante portada alintelada e rematada en cruz central e pináculos laterais. Na fachada o devandito rueiro do norte presenta ampla cheminea de proporcións cadradas e lectura pechada e maciza. Aínda en uso.*

#### **Colexio Sagrado Corazón. Lourizán**

*Consta de planta racional ordenada en esquema de espiña. Está organizada en torno a existencia central da igrexa, existindo dous corpos ó e leste e oeste onde se sitúan as aulas.*

#### **Escola de pescadores. Lourizán**

*Edificio dun so andar con cuberta a tres augas. Construtiva e formalmente está relacionado cos esquemas das escolas hixienistas da década do anos trinta e coirenta do SXX e parece probable que con anterioridade fose escola pública. No seu fronte presenta un pórtico que na actualidade se atopa pechado e que serve de acceso principal ó edificio. Destaca na fachada leste unha ampla galería organizada polas xanelas que deixan a organización modular dos sillares de granito.*

#### **Igrexa de Lourizán (Nosa Señora dos Praceres)**

*Trátase de igrexa probablemente de comezos do SXX dunha nave con dúas pequenas capelas engadidas nas fachadas leste e oeste, con fachada principal orientada para o sur. Conta con torre campanario baixo a que se sitúa o acceso principal. No exterior conta con grande profusión de contrafortes e pináculos superiores de remate.*

#### **Igrexa de Lourizán (Santo André)**

*Templo de planta cadrada e pequena cabeceira tamén de planta cadrada, probablemente anterior e de proporcións máis baixas. Para o norte posúe pequeno engadido que moi seguramente responda ao uso de sancristía. A nave principal na actualidade presenta contrafortes de formigón nas fachadas norte e sur.*

#### **Pazo de Lourizán**

*Atópase dentro dunha amplísima propiedade coio propietario actual é a Excma deputación de Pontevedra en cesión á Consellería de Medio Ambiente. O Pazo é unha construción de orixe pacego vernáculo pero con importantes transformacións arquitectónicas a fins do SXIX cando pasa a propiedade do ministro D. Montero Ríos. Sobre o palacio asente no antigo pazo tense referencia no contrastada totalmente de que puidera proceder da man do arquitecto Jenaro de la Fuente Domínguez. A construción principal, de tendencia ecléctica, sitúase dentro da propiedade nunha cota sobreelevada dende a que ten amplo control visual de toda a ría para o leste e norte. Presenta a construción principal na súa envolvente gran cantidade de heteroxéneas construcións tanto cronolóxicas coma formalmente, dende as primitivas anexas ao pazo ata as contemporáneas das escolas e residencias de estudantes e laboratorios.*



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

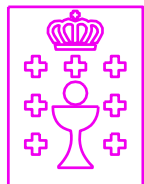
DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA





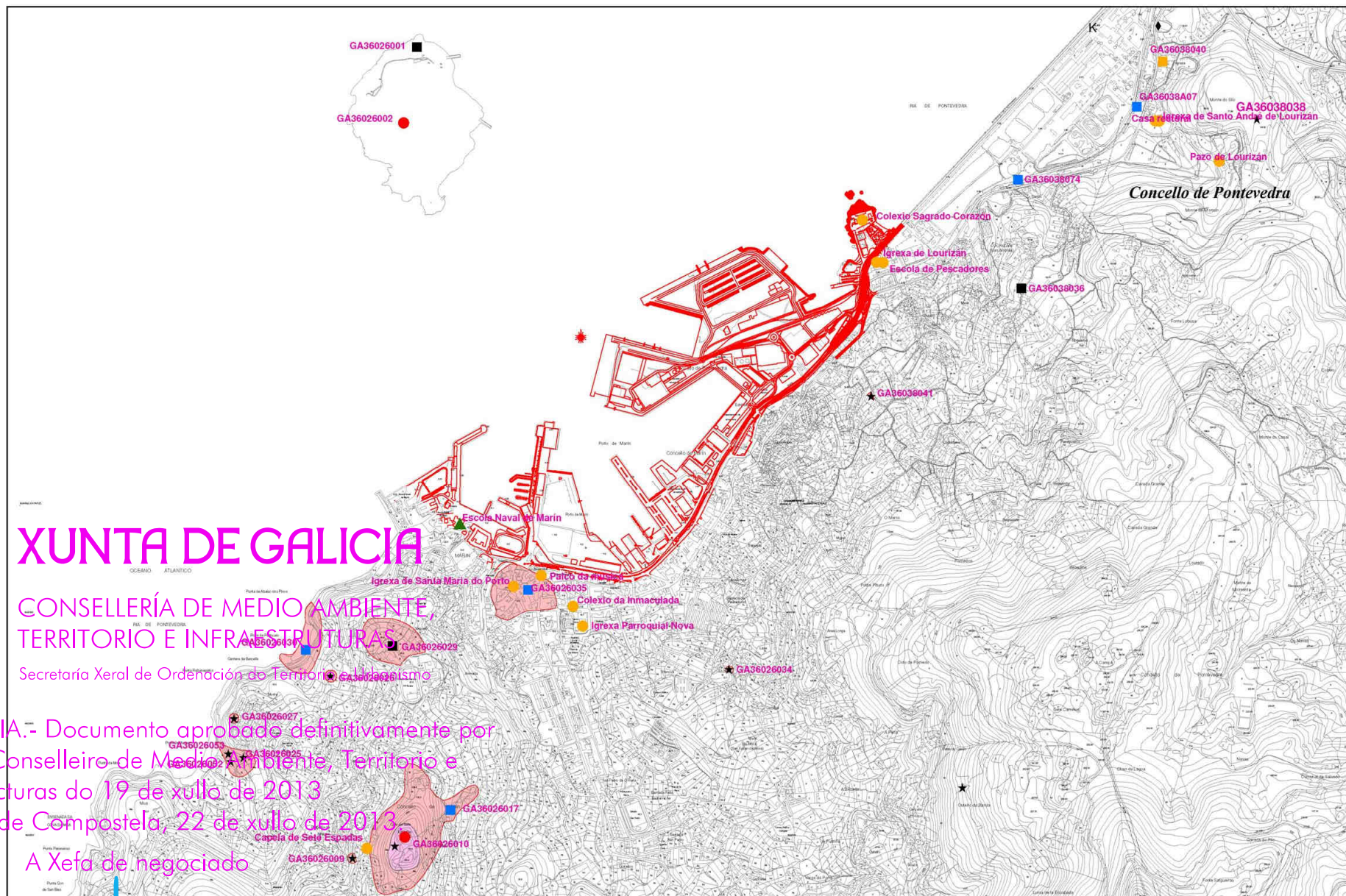
# XUNTA DE GALICIA

## CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE, TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado



idm

GEST

Manuela P. Mato ARQUEÓLOGA  
GRUPO DE ESTUDIOS INTEGRAIS DO TERRITORIO

CONSULTA DE INVENTARIO DE XACAMENTOS ARQUEOLÓXICOS  
NAS INMEDIACIÓNS DO PORTO DE MARÍN. PONTEVEDRA.  
INFORME DE SOSTENIBILIDADE AMBIENTAL DO PORTO DE MARÍN

PLANO: XERAL SITUACIÓN ELEMENTOS  
DE PATRIMONIO

Nº PLANO 1 DE 1  
ESCALA 1:15000



## 7. ANÁLISIS DE COMPATIBILIDAD ESTRATÉGICA (ACE)

Como parte integrante del Plan Especial y al amparo de las determinaciones del artículo 10.1.18 de las DOT se redacta el **Análisis de Compatibilidad Estratégica** (ACE) del Plan Especial en relación a su incidencia territorial y paisajística dando debida respuesta a lo dispuesto en la legislación vigente en materia de urbanismo y ordenación del territorio desde la aprobación de las Directrices de Ordenación del Territorio.

Por eso, como forma de garantizar la coherencia de la planificación en cascada y de evitar el riesgo de la incorporación de actuaciones con criterios ajenos e inconsistentes a las DOT – habida cuenta de la naturaleza supramunicipal del Plan Especial debe realizarse un análisis que permita evaluar el grado de compatibilidad entre el contenido del Plan Especial y las determinaciones y criterios de las DOT.

De acuerdo con las determinaciones del ISA de las DOT en su apartado 8.2 este análisis, según dicho documento marco, debe seguir una metodología tipo cuestionario bajo el nombre de Análisis de la compatibilidad estratégica (ACE), que pretende ser una herramienta para el control de la coherencia de la planificación que se desarrolla en Galicia, en este caso del Plan Especial promovido por la Autoridad Portuaria de Marín y la Ría de Pontevedra, y los objetivos de la DOT, dividida en:

1. Consideración de los aspectos clave para la sustentabilidad, explicando cómo se consideran los efectos del proyecto sectorial sobre los aspectos clave detectados en las DOT.
2. Proceso de decisión, analizando la bondad y calidad del proceso de decisión a través del que se diseña la planificación.
3. Relación con los elementos territoriales estratégicos de Galicia, evaluando la relación del Plan Especial con los elementos estratégicos identificados en el análisis objetivo del entorno realizado en las DOT.

### 7.1. CONSIDERACIÓN DE LOS ASPECTOS CLAVE PARA LA SOSTENIBILIDAD

#### Calidad del suelo

El Plan Especial de ordenación del Puerto de Marín y la Ría de Pontevedra, no ejerce una influencia destacable en cuanto a la calidad del suelo. De hecho los documentos previos y el ISA en redacción no detectan efectos ambientales negativos en este caso.

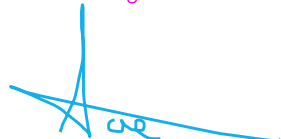
Hay que recordar que el ámbito del Plan Especial, se ejecuta sobre suelo integrado en la malla urbana y por lo tanto urbanizado parcialmente. En consecuencia, a diferencia de otros posibles efectos esperados, el impacto que pueda existir en relación con la calidad del suelo no tendrá una importancia estratégica y, por lo tanto, no entra en conflicto con lo dispuesto por la DOT al respecto.

En todo caso, se ajustarán los usos al entorno, realizando un consumo lo más sostenible posible del recurso suelo, y protegiendo el mismo contra la erosión y la contaminación.

#### Vocacionalidad de ámbitos

El ámbito del Plan Especial se encuentra afectado desde el punto de vista urbanístico por el planeamiento de los Ayuntamientos de Pontevedra y de Marín.

A Xefa de negociado



Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

El Plan General vigente del Ayuntamiento de Pontevedra contempla el ámbito del puerto como suelo remitido al desarrollo del futuro Plan Especial del Puerto, tal y como se recoge en el plano 020 de Ordenación del PXOM: Etribela, Ordenación y Alineaciones. Su normativa establece para el sistema portuario determinaciones. Tras la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y posteriores modificaciones de la normativa estatal relacionadas con la planificación en el ámbito portuario -limitándose el planeamiento municipal a clasificar dichas zonas como Sistema General Portuario, las normas y determinaciones que articula el Plan General de Ordenación Urbana de Pontevedra vigente no resultan de aplicación.

El nuevo Plan General de Marín se adapta a las disposiciones vigentes y ya recoge en sus determinaciones el ámbito del Plan Especial como Sistema General Portuario, por lo que el planeamiento se ajusta a la normativa vigente.

Por todo ello, entendemos que existe un elevado grado de vocacionalidad en el ámbito de desarrollo del Plan Especial.

### **Exposición de riesgos**

En el Plan Especial de ordenación del Puerto de Marín y la Ría de Pontevedra se han estudiado, a través de sucesivos documentos, todos los posibles impactos y riesgos naturales y antrópicos a través de una matriz de impactos, mostrándose un mapa de riesgos del ámbito en la documentación del informe de sostenibilidad ambiental. Además, también en el Documento de Inicio de la EAE, se presenta una valoración de los riesgos identificados para cada una de las fases de desarrollo.

### **Conservación de patrimonio natural y cultural**

Tanto en el documento propio del Informe de Sostenibilidad Ambiental, como en sus anexos V y VI, se realiza un inventario de elementos de patrimonio cultural y natural afectados por el desarrollo del Plan Especial.

En el caso del patrimonio natural, se identifican en el ISA los principales espacios naturales existentes próximos al Puerto de Marín.

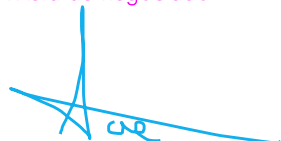
Por su parte, el patrimonio cultural es tratado a través de la redacción de un inventario de yacimientos arqueológicos. Al mismo tiempo, se tiene en cuenta la posibilidad de un tratamiento patrimonial del fondo marino por la posibilidad del hallazgo de pecios u otros elementos. En todo caso, por los estudios llevados a cabo por la Autoridad Portuaria en los diferentes estudios de impacto ambiental de los diferentes proyectos que ha ido acometiendo (véase plano 17398-ISA-012) se descarta la presencia de algún elemento de interés en el ámbito próximo al Puerto de Marín.

### **Integración paisajística**

La propuesta de Plan Especial integra la componente paisajística en su planteamiento, habida cuenta de otros aspectos, la visibilidad y la fragilidad paisajística del ámbito. En este sentido, se realiza un estudio paisajístico que incluye un análisis de la fragilidad visual del paisaje determinando la traza visual en la que son perceptibles las instalaciones del puerto, habida cuenta de las consideraciones en relación a la unidad de paisaje en la que se inserta.

Dado que el puerto se sitúa en el entorno del ámbito urbano de Marín, el Plan tiene en cuenta las características de su fachada litoral y las condiciones de encendido al mar. Entre otras cuestiones se establecen unas directrices que permiten una idónea implantación de las futuras

A Xefa de negociado



Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

actuaciones y remodelaciones en el ámbito portuario y su relación con el núcleo urbano, incorporando criterios paisajísticos para el diseño de las nuevas instalaciones y de los espacios públicos, minimizando su incidente paisajístico. Asimismo, se definieron aquellos elementos que contribuyen a la definición de la escala del conjunto edificado en el sistema portuario (volumetría, vacíos, etc.) con el objetivo de definir los parámetros urbanísticos establecidos por el Plan Especial, como la altura, edificabilidad, ocupación, etc., necesarios para asegurar una idónea integración de las edificaciones e instalaciones portuarias.

### Fragmentación del territorio

Atendiendo a las previsiones de crecimiento del tráfico portuario (de las 1.891 miles de toneladas de tráfico total, la Autoridad Portuaria prevé alcanzar en el 2024 un tráfico de mercancías de 2.456 miles de toneladas), la propuesta del Plan de ordenación de los usos y de la conexiones a las infraestructuras, está encaminada a la integración del puerto con la estructura urbana, garantizando el uso eficiente y sustentable de los recursos.

Entre otras cuestiones, se tienen en cuenta las limitaciones respecto de las afecciones al dominio público marítimo-terrestre atendiendo a la normativa de protección de costas y al dominio público hidráulico, debido a la cercanía de la zona portuaria a la zona de policía del río Lameira, además de las posibles interferencias con la zona de seguridad de la Escuela Naval de Marín y con la servidumbres aeronáuticas de operación de las aeronaves del aeropuerto de Peinador en Vigo, según la delimitación que establece su Plan director, y atendiendo a la normativa sectorial y de servidumbres aeronáuticas que resulta de aplicación y que se relaciona en el apartado 3.2.8 del Plan Especial y 1.5 del ISA (Plan director del Aeropuerto de Vigo).

En cuanto al hecho de evitar o reducir los riesgos sobre el entorno, se analizan además de los potenciales riesgos naturales, los de carácter antrópico, asociados principalmente a la actividad portuaria. Al respecto, el planeamiento tiene en cuenta las consideraciones recogidas en los correspondientes instrumentos del puerto en materia de seguridad y prevención de la contaminación marina.

### Competitividad económica

La mejora de la ordenación del Puerto de Marín que supone la ejecución del Plan Especial, junto con la asignación de una calificación del suelo, de un marco de determinaciones urbanísticas y de un procedimiento administrativo que permitan al puerto desarrollar en sus espacios las funciones que por ley tiene encomendadas, suponen factores que **umentan la competitividad del territorio** como espacio de referencia alternativo para la localización de actividades económicas que hasta el momento descartaban esta ubicación por la deficitaria calidad del servicio.

En este sentido, entre los objetivos del presente Plan Especial se encuentran:

- Dotar a las áreas específicas del puerto comercial y pesquero de un tamaño, una disposición y una ordenación adecuados a su función, capaces de atraer y dar cabida a las actividades a ellas asociadas.

▪ Abrir la zona de servicio a la localización de actividades de valor añadido no convencionales, pero coherentes con un puerto de tercera generación, cuya existencia pueda redundar en la debida respuesta a las necesidades de tráficos futuros, en términos de innovación y excelencia.



XUNTA DE GALICIA

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Infraestruturas

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestruturas do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

Es por ello, que los municipios afectados por las instalaciones portuarias, así como su área de influencia, se verán beneficiados de esta mejora que supone sin duda un elemento de fomento de actividades económicas.

### Equilibrio en el desarrollo económico

En relación con el punto anterior, el espacio afectado por el Plan Especial, se localiza en un ámbito de las Rías Baixas, por lo tanto en el corazón de las dinámicas de notable crecimiento económico que se localizan en los principales territorios del Eje Atlántico.

Por lo tanto mejorar los servicios y las funciones, **contribuye al equilibrio** en el desarrollo económico de este sector como estrategia para dotar de iguales oportunidades de crecimiento a cada territorio. De este modo, se consigue una mayor compatibilidad y diversificación de actividades principales y complementarias.

### Cohesión social

A través de la ejecución del Plan Especial del Puerto de Marín, se incrementará la eficiencia de esta instalación, mejorando la relación Puerto-Ciudad y por extensión, se verá **incrementado el acceso a los servicios** y se contribuirá a la igualdad de oportunidades, dando posibilidades indirectas a la población residente.

Por otro lado, con el presente proyecto se garantizará la distribución del abastecimiento y la conexión al saneamiento, garantizando el funcionamiento del ciclo hídrico así como el suministro energético y promoviendo el ahorro en el consumo eléctrico y la contaminación lumínica. Todo esto en pro de unos estándares de igualdad y cohesión social más elevados.

### Calidad de vida

El desarrollo del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra contribuye al crecimiento económico equilibrado de un territorio, promoviendo la igualdad de oportunidades y universalizando el acceso a los servicios, también la hace para la **mejora de la calidad de vida** de la población afectada.

En este sentido, mejorará la calidad de vida y la habitabilidad, minimizando las afecciones sobre las actividades y estructuras socioeconómicas del entorno minimizando los costes ambientales y en general, mejorará la calidad ambiental y paisajística del ámbito.

### Gobernanza

El Plan Especial de Ordenación del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra cuenta con los informes necesarios emitidos por las administraciones implicadas. De este modo, en relación a lo exigido por las DOT, se garantiza la **coordinación eficaz** entre el conjunto de las administraciones implicadas, bajo el principio rector de actuación de colaboración interadministrativa.

### Necesidades de movilidad

El Plan Especial de Ordenación del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra, con la regulación de su red viaria sus zonas de maniobra, aparcamiento y servicios, mejora las condiciones de movilidad del territorio afectado.



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELO DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

## Equilibrio en la repartición modal

El Plan Especial de Ordenación del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra, estableciendo una ordenación de la zona de servicio que permita un óptimo funcionamiento de las actividades portuarias, al mismo tiempo que garantizando la satisfacción de aquellas exigencias urbanas tradicionalmente resueltas sobre la zona de servicio o incluso, la de otras nuevas, siempre que éstas no perturben o hipotequen la propia función portuaria, actuará de manera positiva sobre las condiciones de movilidad así como sobre el equilibrio de repartición modal del territorio afectado.

## Consumo de recursos hídricos

Como ya se ha dicho, con el presente proyecto se garantizará la correcta distribución del abastecimiento en el ámbito portuario así como el acceso al saneamiento, garantizando el funcionamiento del ciclo hídrico.

## Consumo energético

El Plan Especial de Ordenación del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra se plantea como objetivos garantizar el suministro energético, promover el ahorro en el consumo eléctrico y evitar la producción de contaminación lumínica.

## Emisión de gases efecto invernadero

Durante la fase de ejecución del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra se controlará que los vehículos circulen a baja velocidad y, en su caso, con los elementos oportunos (lonas u otros) **limitando la contaminación del aire y la emisión de gases**.

Además, a nivel de emisiones atmosféricas no se esperan más aumentos que aquellas derivadas del aumento del tráfico portuario con respecto al nivel actual. Por todo ello, en relación a los aspectos clave y criterios de sostenibilidad se define el efecto como negativo, a corto plazo, permanente y simple.

## Calidad del aire

El Plan Especial de Ordenación del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra, contempla una serie de medidas para la vigilancia y control de la calidad del aire a través del seguimiento de los indicadores propuesta.

Finalmente, la aprobación del Plan Especial conllevaría por un lado la aprobación de la zonificación acústica propuesta, en la que se establecen valores acústicos por zona, primera paso para cumplir la legislación vigente de forma que se puedan cumplir los límites acústicos reglamentarios, y que es uno de los principales objetivos del Plan Especial.

## Calidad del agua

Aunque dentro del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra, se contemplan una serie de medidas negativas sobre el ciclo hídrico, es importante señalar que los efectos no serán diferentes, a los existentes en la actualidad, sino que básicamente se mantendrán.



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestruturas do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

## Gestión de residuos

En el ámbito del Plan Especial los residuos se gestionarán de forma adecuada separando los flujos de residuos urbanos (recogida selectiva) de los residuos industriales (empresas ubicadas en el Puerto) que serán gestionados a través de un gestor autorizado.

El puerto dispone además de las instalaciones necesarias para gestionar los residuos recogidos en el Convenio Marpol.

## 7.2. PROCESO DE DECISIÓN

### Coherencia en cascada

Para evaluar la relación de los objetivos estratégicos que motivan el Plan Especial de Ordenación del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra con los objetivos estratégicos de las DOT, conviene repasar el apartado que este documento reserva para las estrategias energéticas. En este sentido, dentro de los objetivos de la estructura básica del modelo territorial que proponen las DOT se incluyen los espacios portuarios como infraestructuras orientadas a apoyar la consolidación del modelo Territorial que colabora en la vertebración y articulación de todo el territorio.

Dentro de las determinaciones obligatorias de las DOT en el apartado 1.2 se plantea como objetivo lograr una mayor integración de Galicia con los ámbitos que lideran el desarrollo europeo y aprovechar las oportunidades asociadas a una ubicación singular en la fachada atlántica europea. En esa dirección se sitúa el desarrollo del Plan Especial Portuario en concreto, en el desarrollo de las obras necesarias para facilitar las escalas de los buques que requieren nuevas condiciones de calado y mayores longitudes de atraque, superficies de almacenaje y distribución, dado los cambios en la tipología de tráfico nacionales e internacionales que están demandando.

Dentro del apartado 3 dedicado a las determinaciones y normas para el desarrollo y ordenación de los asentamientos de las áreas empresariales y de las actividades productivas en el subapartado 3.3.2 las determinaciones orientativas de las DOT inciden en prever plataformas logísticas asociadas entre otros a los puertos de interés general del Estado (como es el caso) asimismo se refiere a la necesaria conexión ferroviaria con el espacio portuario, de esta manera el Plan Especial y el puerto asumen las determinaciones orientativas de las DOT como propias ya que el Plan Especial pretende también la mejora de la plataforma logística y de tráfico de contenedores y ya dispone de conexión ferroviaria.

En el apartado 4.4.1 se incide en la titularidad estatal del Puerto de Marín por lo que además de conexión ferroviaria debe poseer una conexión viaria con vías de alta capacidad; en esa dirección el Plan Especial plantea una mejora en la conexión del Puerto con la PO-11.

En el apartado 4.4.3 las DOT obligan a preservar espacios en el ámbito portuario para las actividades relacionadas con el transporte marítimo, pesca y actividades náutico-deportivas que el Plan Especial regula y define en sus determinaciones.

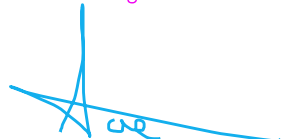
En el apartado 4.4.4 de las DOT se incide en que los puertos no se consideren como simples nodos de intercambio modal sino que generen actividades relacionadas con el propio intercambio asociadas a plataformas logísticas.

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas do 19 de xullo de 2013

Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado



Noemí Prieto Guijo  
CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA



Así pues el Plan Especial se sitúa en concordancia plena con las DOT asumiendo no solo las directrices obligatorias que las DOT proponen sino también las principales directrices orientativas.

Por todo ello, es constatable que el Plan Especial de Ordenación del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra, es coherente con lo señalado por las DOT, teniendo en cuenta que su objetivo principal es la concepción y desarrollo de una ordenación espacial del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra para incrementar su eficiencia, mejorando igualmente la relación Puerto-Ciudad.

### **Coherencia transversal**

En relación con el POL el ámbito del Plan Especial se encuentra en el Área continua de Ordenación y enclavado dentro de la Unidad de Paisaje Litoral de Marín D-1 Vertientes de pendiente moderada.

Consultado el plano de gestión del POL "BI-07", el POL incide en el ámbito del Plan Especial como área continua de Ordenación (se adjunta a nivel de planos del ISA la información relativa en el plano 17398-ISA-003: Interacción con otros planes y programas).

De acuerdo con el artículo 18.a) del D 20/2011, de 10 de febrero (POL), el Puerto de Marín y Ría de Pontevedra constituye un sistema general territorial, por lo que se regirá por su legislación específica (art 72.1). Así mismo, se localiza en un espacio de Ordenación, por lo que se regirá por los principios generales precisados en el artículo 37 del POL, y por tratarse de un área de actividad industrial y/o económica, se estará a lo indicado en el artículo 77 de dicha norma.

Además, es necesario recordar que el 23 de diciembre de 1997 se aprobó mediante Orden Ministerial, el Plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Marín (BOE núm. 18 de 21/01/1998).

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria acordó, en fecha 19 de diciembre de 2003, la "Nueva definición de la zona de servicio portuaria (zonas I y II de agua) y la desafectación de la lámina de agua de las mejilloneras", propuesta que consistía esencialmente en una reducción de la zona II de aguas y la desafectación del servicio portuario de cinco áreas o espacios marítimos que, pasaron a integrarse en el dominio público marítimo terrestre; posteriormente, atendiendo a las recomendaciones efectuadas por el Organismo Público Puertos del Estado en fecha 16 de diciembre de 2005, se procede a la modificación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios reduciéndose la zona II para la desafectación de la lámina de agua correspondiente a los polígonos de bateas, y completándose con otras reducciones adicionales en las que se incluyeron espacios de pequeños calados que resultaban innecesarios para las operaciones portuarias.

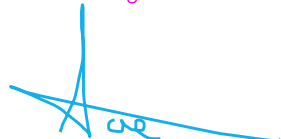
La Orden FOM/1597/2010, de 4 de junio, aprobó la modificación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra.

La necesaria articulación urbanística del puerto (Plan Especial), con el instrumento de delimitación de los espacios y usos portuarios, determina que se establezcan en el nuevo Plan Especial las oportunas adaptaciones, con la finalidad de concertar adecuadamente las prescripciones urbanísticas con las de delimitación y de usos vigente.

El Plan Especial debe ajustarse a los criterios y a los objetivos del Plan de Utilización aprobado mediante la Orden FOM/1597/2010, de 4 de junio y a los usos establecidos en el mismo.

Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociación



Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

Por todo ello, de nuevo es constatable que el Plan Especial del Puerto de Marín y la Ría de Pontevedra, es coherente con lo señalado tanto por el Plan de Ordenación del Litoral como por el Plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra, teniendo en cuenta que no contradice los objetivos de éstos sino que los desarrolla y garantiza su continuidad.

### **Demanda social**

En lo relativo al aspecto clave de mejorar la calidad de vida y la habitabilidad del medio urbano y la cohesión social, se considera que el Plan Especial no presenta un efecto ya que no se prevén modificaciones respecto a lo existente en la zona oeste del ámbito o en el Parque de Cantodarea, la plaza pública a la que se accede desde la Avenida de Ourense a través de un paso inferior.

Desde un punto de vista socioeconómico, tal y como se indicado en el estudio del medio, Pontevedra y Marín presentan más de 10.000 desempleados censados, por lo que un aumento de la actividad económica reduciría el número de desempleados y por lo tanto tendría un efecto netamente positivo. Este hecho vendría definido por el aumento en el tráfico previsto por la Autoridad Portuaria que favorece el desarrollo económico y la competitividad económica del Puerto de Marín. Por tanto, el efecto se define como Positivo, a medio plazo, permanente y simple.

### **Consideración de alternativas: Justificación de la elección.**

El proceso de selección de alternativas pasó por 2 fases o niveles diferentes de cara a la redacción de la propuesta final: Por un lado se plantea la redacción o no de un Plan Especial. El primer nivel jerárquico de decisión se define a través de la alternativa 0: No realizar Plan Especial y Alternativa A: Realizar el Plan Especial. A continuación se definen dichas alternativas:

- Alternativa 0: No realizar el Plan Especial: En este caso, al no existir ordenamiento, el escenario resultante impediría el desarrollo del sistema portuario que tal y como exige la legislación debe realizar a través de un Plan Especial con lo que no se podría dar respuesta al crecimiento de tráfico esperados ni a las tipologías de buques actuales a la demanda generada por su zona de influencia lo que supondría un estancamiento en la actividad portuaria y un freno para la socioeconomía de la zona.
- Alternativa A: Se realiza un Plan Especial de Ordenación que permita alcanzar los objetivos planteados. Dado que el Puerto tiene un Plan de Utilización de los Espacios Portuarios vigente resulta imprescindible que el Plan Especial se adapte al mismo.

En un segundo nivel, se considera la generación de dos alternativas: que se describen a continuación:

- Alternativa 1: Esta alternativa recoge en el Plan Especial lo existente más el Muelle Comercial Oeste, cuya ejecución está a punto de concluir. Esta alternativa permitiría la ordenación de las superficies necesarias para el desarrollo portuario.

- Alternativa 2: Ordenación de las superficies acorde a una posible ampliación de las infraestructuras existentes. El Plan Especial recogería en esta alternativa un planteamiento de posibles ampliaciones a desarrollar en el futuro respecto a la situación actual del Puerto.



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado en el Pleno de la Xunta de Galicia, en el seno del Comité de Ordenación del Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociación

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

- Prolongación del Nuevo Muelle Comercial de Marín hasta 180 m de longitud de atraque con calado de 11 m, así como el aumento de calado en el tramo existente hasta la misma cota.
- Rampa Ro-Ro en el Nuevo Muelle Comercial de Marín.
- Prolongación y aumento de calado en el Muelle Comercial Sur en un tramo de 70 m hasta alcanzar una longitud de atraque de 215 m con 11 m de calado.
- Muelle de 180 m de longitud de 9 m calado frente al actual Muelle de Leirós, configurando el cierre de la dársena de Leirós.

Una vez valorado se procede a la ponderación de la valoración de cada alternativa para cada variable de sostenibilidad de forma que cada alternativa para cada variable de sostenibilidad obtenga una única puntuación; la que más puntuación obtenga es la alternativa que mayor grado de integración presenta con los criterios clave recogidos en el documento de referencia.

	Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa2
Paisaje	1	4	2
Patrimonio Natural	3	2,5	2
Patrimonio cultural	5	5	5
Ocupación del territorio	3,7	4,3	4
Sociedad	2.5	3	3,5
Economía	2	4.5	5
Movilidad	4	4	3
Energía	3	3	3
Atmósfera y cambio climático	3	3	3
Ciclo hídrico	4,5	4,5	4
Ciclo de materiales	5	5	4
<b>TOTAL</b>	<b>36,7</b>	<b>42,8</b>	<b>38,5</b>

Tabla de Ponderación de las Alternativas propuestas (Fuente: ISA)

Se selecciona la alternativa 1: infraestructuras existentes, por ser la alternativa con mayor grado de cumplimiento general de los objetivos planteados por el Plan Especial; en particular en lo relativo a los cambios operados en el mercado del transporte marítimo, unido a las variaciones experimentadas en la tipología de las mercancías que operan en el puerto con la incorporación de nuevos tráficos, que imponen la modificación de las conexiones con el sistema general de transporte terrestre por carretera.

Desde un punto de vista ambiental, tal y como se estudia y desarrolla en el Informe de Sostenibilidad Ambiental, la alternativa 2 presenta un impacto ambiental relativamente superior de las afecciones ya que implicaría dragados y afección a las aguas interiores del puerto, aunque también un mayor desarrollo económico de la zona de influencia del Puerto.

Finalmente la alternativa 0 no permitiría alcanzar los tráficos previstos que garantizan la viabilidad del Puerto, de hecho es más que probable que, el tráfico de mercancías disminuyese



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento de validación emitido en nome do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas do 15 de outubro de 2013.

Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013

A Xefía de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

con respecto al volumen de tráfico actual, al no poder adaptarse a los nuevos requerimientos de la flota y de los nodos de manipulación de las mercancías.

### Consultas y coordinación

El Puerto de Marín fue declarado como puerto de interés del Estado de 2ª categoría por la Ley del 30 de agosto de 1886. Con la modificación de la normativa de puertos del Estado, en 2001 pasó a denominarse Puerto de Marín y Ría de Pontevedra.

La zona de servicio de los puertos de titularidad estatal, tiene que venir determinada por un Plan de utilización de los espacios portuarios en el que se incluyan los espacios de tierra y agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios así como los espacios de reserva para desarrollo de la actividad portuaria. Así, mediante la Orden del 23 de diciembre de 1997, se aprobó el Plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Marín, modificando la definición de los usos asignados a las distintas áreas funcionales, a través de la Orden FOM 1597/2010, del 4 de junio, por la que se aprueba la modificación del Plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra.

En la zona de servicio definida en el Plan de utilización de 1997 se han aprobado dos Planes Especiales el primero del año 2000 (Aprobación definitiva 3 de octubre de 2000); el segundo la Modificación del Plan Especial (Orden de la C.P.T.P.V. de 4 de febrero de 2005), que han sido anulados uno por sentencia del Tribunal Supremo (30 Octubre de 2009) y otro por Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Galicia (26 de enero de 2012).

El Consejo de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra, en sesión de 18 de diciembre de 2008, acordó aprobar la Propuesta de Modificación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra. Dicha modificación al amparo de la Ley 48/2003 de 26 de noviembre se considera una modificación sustancial y se somete al procedimiento de tramitación del propio Plan de utilización.

En relación con el procedimiento de la Evaluación Ambiental Estratégica la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Secretaría del Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino comunica a la Presidencia de Puertos del Estado en fecha 10/10/2008 la no necesidad de someter a Evaluación Ambiental Estratégica la modificación de los Espacios Portuarios del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra.

Con fecha 3 de febrero de 2010 la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar informó favorablemente la propuesta de modificación que el 4 de junio de 2010 ratifica el Ministerio de Fomento.

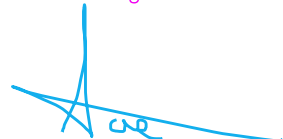
El 17 de junio de 2010 se publica en el Boletín Oficial del Estado la Orden FOM/1597/2010 de 4 de junio por la que se aprueba la modificación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra.

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra en sesión ordinaria de 24 de noviembre de 2011 acuerda formular la tramitación de Plan Especial de Ordenación del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra.

El 21 de marzo de 2012 se recibe en la Consellería de Medio Ambiente Territorio e Infraestructuras (CMATT) la comunicación del acuerdo de formular la tramitación del Plan Especial junto con el Documento de Inicio.

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Infraestruturas

A Xefa de negociado



Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

El 24 de abril de 2012 la Resolución de la Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental determina el sometimiento del Plan Especial al Procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica elaborando el Documento de Referencia y trasladando la notificación de la resolución al órgano promotor del Plan.

### 7.3. RELACIÓN CON LOS ELEMENTOS TERRITORIALES ESTRATÉGICOS

En este apartado se evaluará la relación del Plan Especial del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra con los elementos territoriales estratégicos identificados en el análisis objetivo del entorno de las DOT.

#### Paisaje, patrimonio natural y cultural

El territorio gallego posee **gran riqueza patrimonial** tanto desde el punto natural como cultural. Su preservación, protección, conservación y recuperación son principios estratégicos de las políticas territoriales, ya que constituyen, además de una herencia fundamental para comprender la historia del modo de ocupación del espacio, verdaderos atractivos con potencial turísticos y, por lo tanto, son **motor** de una de las líneas más importantes de la diversificación económica de Galicia.

El **paisaje** como concepto global se ha convertido también en una **piedra angular** del discurso del desarrollo territorial futuro en Galicia. Precisamente, se trata del resultado de interaccionar el binomio cultura y territorio. Ya no solo conviene hablar del espacio geográfico como sustrato de las relaciones sociales, sino que debe ser entendido como resultado de las mismas: el territorio entendido como paisaje sería el territorio vivido, en constante mutación, evolución y sometido a la percepción del modo en que lo comprendemos.

Por eso, cualquier actuación que conlleve una modificación –por pequeña que sea– de las condiciones patrimoniales del territorio, debe contemplar un estudio pormenorizado de las afecciones que pueda ocasionar.

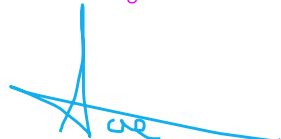
En este sentido, se ha realizado un estudio paisajístico basado en la definición de las unidades de paisaje próximas, en la estimación de la cuenca visual de influencia del ámbito y en la fragilidad paisajística inherente.

Como indicadores se muestran por un lado la cuenca visual del ámbito que mide, en este caso para un radio de 3 km de distancia la superficie desde la el Puerto de Marín presenta un impacto visual, (sin considerar edificaciones y vegetación que apantalle el efecto).

Por otro lado, para caracterizar el efecto sobre el patrimonio natural de la aprobación del Plan Especial hay que señalar que los principales efectos derivados del mismo van a tener lugar en el medio acuático. Por su distancia con respecto a la zona de actuación se descarta un efecto sobre los espacios naturales protegidos: Parque nacional Illas Atlánticas, Zepa Ons, LIC Complejo Ons- O Grove, LIC río Lérez y LIC río Udra. En cuanto a hábitat se descarta un efecto directo por la aprobación del Plan Especial, ya que por un lado uno de los hábitat más próximos son brezales secos atlánticos situados en la illa de Tambo, mientras que por otro tenemos comunidades litorales de *Zostera noltii* aguas arriba en las proximidades de la factoría de ENCE.

No se prevén tampoco afecciones a la avifauna, a pesar de que el Puerto de Marín se halla en la zona de distribución potencial del escribano palustre.

A Xefa de negociado



Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

Sin embargo si es posible un efecto directo sobre el bentos marino próximo aunque se considera que los fondos próximos al puerto de por si no albergan especies de significación ecológica elevada, se encuentran ampliamente distribuidas en los fondos sedimentarios de las rías y además la actuación que ya se encuentra prácticamente finalizada es de pequeña extensión.

Finalmente, en el Informe de Sostenibilidad Ambiental se indica la relación de elementos del patrimonio cultural próximos y dado que ninguno de ellos se encuentran dentro del ámbito portuario, junto con el hecho, de que por los estudios realizados por la Autoridad Portuaria se descarte la presencia de yacimientos subacuáticos, se considera que no se produce efecto sobre esta variable de sostenibilidad.

En definitiva, el Plan Especial presente, ha tenido en cuenta los factores relacionados con la protección del paisaje y la preservación del patrimonio cultural y natural. Por lo tanto, se ha redactado en coherencia con los principios y directrices fundamentales de las DOT.

### Producción de alimentos

Señalan las DOT que "la producción de alimentos de calidad es uno de los principales activos de la economía gallega. Para aprovecharnos es necesario favorecer los procesos de transformación y de comercialización de productos".

En este sentido, es lógico pensar que el Plan Especial que pretende garantizar una ordenación eficiente de un espacio portuario, aporta evidentes **ventajas** precisamente a ese proceso de transformación y circulación de mercancías y alimentos.

### Suelo empresarial

Según las DOT "es necesario conjugar eficacia y eficiencia en la búsqueda de la mayor rentabilidad de las inversiones en parques empresariales que favorezcan su función vertebradora de la política territorial, al ser diseñados con sus características funcionales y de localización".

En este sentido, entre los objetivos del Plan Especial se señalan al menos las siguientes que reportan mejoras en relación al suelo empresarial:

- Establecer una ordenación de la zona de servicio que permita un óptimo funcionamiento de las actividades portuarias, al mismo tiempo que garantice la satisfacción de aquellas exigencias urbanas tradicionalmente resueltas sobre la zona de servicio o incluso, la de otras nuevas, siempre que éstas no perturben o hipotequen la propia función portuaria.
- Asignar una calificación del suelo, un marco de determinaciones urbanísticas y un procedimiento administrativo que permitan al puerto desarrollar en sus espacios las funciones que por ley tiene encomendadas.

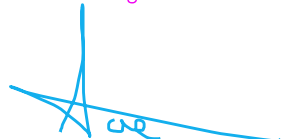
- Dotar a las áreas específicas del puerto comercial y pesquero de un tamaño, una disposición y una ordenación adecuados a su función, capaces de atraer y dar cabida a las actividades a ellas asociadas.

- Abrir la zona de servicio a la localización de actividades de valor añadido no convencionales, pero coherentes con un puerto de tercera generación, cuya existencia pueda redundar en la debida respuesta a las necesidades de tráficos futuros, en términos de innovación y excelencia.

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado por el Consejo de Ordenación do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras do 19 de xullo de 2013.  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado



Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA



## Turismo

El turismo náutico-deportivo es uno de los sectores en auge dentro de las actividades económicas que se detectan en la Costa de Galicia. La habilitación de más plazas de amarre es un incentivo para el crecimiento de este sector.

En este sentido, dentro de la propuesta de ordenación que el presente Plan Especial propone para el Puerto de Marín, se recoge un sector 4 dedicado a un uso global náutico-deportivo, lo que contribuye a la idea expresada con anterioridad como una de las oportunidades de desarrollo económico del litoral de Galicia, principalmente en las Rías Baixas.

## Equipamientos y servicios básicos

Tal y como señalan las DOT, **“los equipamientos y servicios básicos determinan, en gran medida, el bienestar y la cohesión social”**. Esta afirmación, más que ninguna otra, ***justifica la coherencia*** entre los objetivos fundamentales del Plan Especial del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra y las estrategias territoriales recogidas en las DOT. Además, esta idea ha pretendido ser el argumento principal del presente Análisis de Compatibilidad Estratégica.

La accesibilidad de la ciudadanía y del tejido empresarial a los equipamientos y servicios básicos supone un **factor de competitividad territorial** que los convierte en **elementos de dinamización de la actividad socioeconómica**. En este sentido, es evidente que un Plan Especial pensado para garantizar y mejorar la ordenación de un espacio portuario, guarda coherencia con lo dispuesto en las DOT, más aún cuando se trata de un espacio que ha sufrido deficiencias de planificación y gestión de servicios históricamente.

## 7.4. CONCLUSIÓN

Este Análisis de Compatibilidad Estratégica, constata el alto grado de coherencia y compatibilidad entre el contenido del Plan Especial del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra y los objetivos y criterios fundamentales de las DOT así como con las alternativas y objetivos ambientales planteados en el Informe de Sostenibilidad Ambiental.



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA



# XUNTA DE GALICIA

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

## DOCUMENTO B. ORDENANZAS

### TÍTULO PRELIMINAR: DISPOSICIONES GENERALES

#### Capítulo 1º. ÁMBITO, OBJETO Y EFECTOS DEL PLAN ESPECIAL

##### Artículo 1. Objeto, contenido y ámbito

1. Constituye el objeto del presente Plan Especial la ordenación jurídica y urbanística de los terrenos incluidos en la zona de servicio del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra, que se extiende por los términos municipales de Marín y de Pontevedra, conforme a lo dispuesto en el artículo 56.1 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre; y de acuerdo a las condiciones establecidas en el artículo 88 de la Ley 9/2002, de 30 de diciembre, de Ordenación Urbanística y Protección del Medio Rural de Galicia.

2. De igual forma, corresponde al Plan Especial establecer las determinaciones, medidas y previsiones necesarias que garanticen el desarrollo de este sistema general, así como su conexión con el resto de los sistemas generales de transportes, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación estatal y autonómica aplicable y en el artículo 56.3 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

3. Su ámbito espacial se circunscribe a los terrenos incluidos en la vigente zona de servicio del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra, según el deslinde del Puerto aprobado por Orden FOM/1597/2010, de 4 de junio, de modificación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra, estableciendo el límite terrestre la nueva zona de servicio y la delimitación de la zona de aguas.

##### Artículo 2. Vinculación con la delimitación de los espacios y usos portuarios

El presente Plan Especial se formula en concordancia con lo establecido en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra, aprobado por la Orden FOM/1597/2010, de 4 de junio.

##### Artículo 3. Vigencia del Plan Especial

Las determinaciones del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra tendrán vigencia indefinida, sin perjuicio de su modificación y revisión.

##### Artículo 4. Modificación del Plan Especial

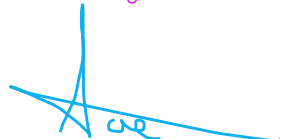
1. La Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra podrá formular el procedimiento de modificación del Plan Especial cuando lo considere conveniente para el interés general, debiendo ajustarse al procedimiento legalmente establecido para su aprobación.

2. Las modificaciones del Plan Especial deberán ajustarse a las normas de competencia y procedimiento de aprobación de aquel, si bien deberán incluir entre su documentación la motivación de la alteración y la justificación de que no afecta a la globalidad del plan o a su esquema director.

##### Artículo 5. Documentos constitutivos del Plan Especial

1. El presente plan está constituido por los siguientes documentos:

A Xefa de negociado



Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

- DOCUMENTO A: MEMORIA.
- DOCUMENTO B: ORDENANZAS.
- DOCUMENTO C: INFORME ECONÓMICO FINANCIERO.
- DOCUMENTO D: PLANOS.
- DOCUMENTO E: ANEXOS.

2. Si bien el contenido del presente Plan Especial queda definido por el conjunto de los documentos que lo componen, son los Planos (Documento D) y las Ordenanzas (Documento B), los que cumplen una función específica de regulación de la actividad urbanística y, por tanto, ésta se deberá ajustar de forma obligada a sus determinaciones.

3. El resto de los documentos poseen un carácter fundamentalmente informativo o explicativo, por lo que, en caso de contradicción en su contenido con los citados anteriormente, serán aquéllos los que prevalezcan.

4. Si se advirtiese discordancia respecto a una determinación urbanística concreta entre los planos de carácter normativo realizados a diferentes escalas, prevalecerá lo establecido en los planos redactados con un mayor nivel de detalle, salvo que la discrepancia responda a un manifiesto error material en el contenido de estos últimos.

## **Capítulo 2º. INSTRUMENTOS DE DESARROLLO Y EJECUCIÓN**

### **Artículo 6. Estudios de Detalle**

Como desarrollo de este Plan Especial se prevé la posibilidad de redactar y tramitar Estudios de Detalle, para ordenar los volúmenes asignados a un determinado sector, de acuerdo con el artículo 73 de la Ley 9/2002 de Ordenación Urbanística y protección del Medio Rural de Galicia.

### **Artículo 7. Proyectos de urbanización**

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

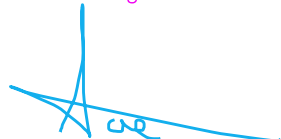
### **Artículo 8. Ley 8/1997, de 20 de agosto, de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas de la Comunidad Autónoma de Galicia y normativa complementaria.**

La normativa básica vigente en materia de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas está constituida, principalmente, por la Ley 8/1997, de 20 de agosto, de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas de la Comunidad Autónoma de Galicia, el Decreto 35/2000, de 28 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo y ejecución de dicha ley, el Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones y la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

DILIXENCIA.- Documento elaborado definitivamente por orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas do 16 de xullo de 2013.

El artículo 68.3 de la Ley 9/2002, de 30 de diciembre, de ordenación urbanística y protección del medio rural de Galicia, establece que los planes especiales contendrán las determinaciones

A Xefade negociado



Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

necesarias para el desarrollo del planeamiento correspondiente y, en todo caso, las propias de su naturaleza y finalidad.

Las determinaciones generales que incluye el Plan Especial cumplen con las prescripciones básicas establecidas en la normativa indicada de acuerdo con su naturaleza y finalidad, previéndose su adaptación gradual a las disposiciones vigentes en cada momento en esta materia.

Para la ejecución de los proyectos contemplados en el Plan Especial, se estará a lo dispuesto en la normativa aplicable en esta materia.

El presente Plan Especial plantea una serie de infraestructuras que, por su propia naturaleza, verán modulada la aplicación de la Ley 8/1997, de 20 de agosto, de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas de la Comunidad Autónoma de Galicia, atendiendo a su objeto, tal y como se define en su artículo primero.

Se prevén viales de nueva apertura que cumplirán con las determinaciones de la Ley 8/1997, de 20 de agosto, de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas de Galicia y normativa de desarrollo, cumplimiento facilitado, en este caso, por la horizontalidad del territorio.

Todos los proyectos de urbanización y de edificación en desarrollo de este Plan Especial, ya fueran de nueva construcción, rehabilitación o reforma, así como la ejecución de los mismos, deberán de cumplir con las determinaciones de la normativa aplicable en cada momento en esta materia.

Durante la vigencia del Plan Especial se desarrollará una planificación de las actuaciones precisas para dar cumplimiento a las determinaciones que, en esta materia, establezca la normativa aplicable.

A tal fin, se incluye el cuadro siguiente, conteniendo las disposiciones de la Ley 8/1997, de 20 de agosto, referentes a urbanización, cuyos parámetros deberán usarse como guía para el cumplimiento de lo dispuesto en la norma citada, sin perjuicio de que se contemplen las limitaciones establecidas al efecto en la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero.

CONCEPTO	PARÁMETRO	MEDIDAS SEGUN LEY
ITINERARIOS PEATONALES art.-6ª	DESARROLLADOS POR PLANEAMIENTO INTEGRAL	ANCHO LIBRE 1.80 m PUNTUALMENTE 1.50 m.
	RESTO DE ITINERARIOS	ANCHO LIBRE 0,90 m
	PENDIENTE MÁX	10% EXCEPCIONAL 12%(MÁX 1.50 m EN HORIZONTAL)
	PENDIENTE TRANSVERSAL MÁX	2%
	ALTURA MÍNIMA DE OBSTÁCULOS	2,10 m
ITINERARIOS MIXTOS art.-6b	ANCHO MÍNIMO DE OBSTÁCULOS	3,00 m
	PENDIENTE TRANSVERSAL MÁX	2%
	ALTURA MÍNIMA DE OBSTÁCULOS	3,00 m
	RADIO DE GIRO	6,50 m
	DESARROLLADOS POR PLANEAMIENTO INTEGRAL	ANCHO LIBRE 1,80 m
PASOS PEATONALES PERPENDICULARES AL SENTIDO DE ITINERARIO art.-6c	RESTO DE PASOS	ANCHO LIBRE 0,90 m
	PENDIENTE MÁX	12%
	ANCHO LIBRE MÍNIMO ACERAS	0,90 m
	RESALTE MÁX PASO Y CALZADA	2 cm
	LONGITUD MÍNIMA ANCHO MÍNIMO	1,50 m 0,90 m LIBRE MAS EL ANCHO DEL BORDE
PASOS PEATONALES EN EL SENTIDO DEL ITINERARIO art.-6c	PERPENDICULAR A CALZADA	MÍNIMO 0,60 m
	RESALTE MÁX PASO Y CALZADA	2 cm
PASO DE VEHICULOS art. -6d		



XUNTA DE GALICIA

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE, TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas do 19 de xullo de 2013. Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefade negociación

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

CONCEPTO	PARÁMETRO	MEDIDAS SEGUN LEY
PASOS DE PEATONES art.-6e	DESARROLLADOS POR PLANEAMIENTO INTEGRAL	ANCHO LIBRE 1,80 m
	RESTO DE PASOS	ANCHO LIBRE 0,90 m
	ITINERARIOS MIXTOS	ANCHO LIBRE PEATONES 0,90 m
ESCALERAS art.-6f	ANCHO MÍNIMO	1,20 m
	DESCANSO MÍN	1,20 m
	TRAMO MÁX SIN DESCANSO	2,00 m
	DESNIVELES DE 1 ESCALÓN	SALVADOS MEDIANTE RAMPA
	TAQUICA MÁX	0,17 m
	ESPACIOS BAJO ESCALERAS	CERRADO O PROTEGIDO SI ALTURA MENOR 2,10 m
	PASAMANOS	0,95 m RECOMENDÁNDOSE OTRO A 0,70 m
	ILUMINACIÓN NOCTURNA ARTIFICIAL	MAYOR DE 10 LUX
RAMPAS art.-6g	ANCHO MÍNIMO	1,50 m
	ANCHO MÍNIMO COMPLEMENTO DE ESCALERA	0,90 m.
	PENDIENTE MÁX LONGITUDINAL	MENOR DE 3 m = 10% ENTRE 3 Y 10 m SERÁ DE 8% IGUAL O SUPERIOR 10 m 6%
	PENDIENTE MÁX LONGITUDINAL	POR PROBLEMAS FÍSICOS PODRÁN INCREMENTARSE EN UN 2% LAS ANTERIORES
	DESCANSO MÍN	LONGITUD 1,50 m ANCHO DE LA RAMPA
	GIROS A 90°	INSCRIBIR CÍRCULO DE 1,50 m DE DIÁMETRO
	PROTECCIÓN LATERAL	DE 5 A 10 cm DE ALTURA EN LADOS LIBRES SOBRE EL NIVEL DEL SUELO
	ESPACIO BAJO RAMPAS	CERRADO O PROTEGIDO SI ALTURA MENOR DE 2,10 m
	PASAMANOS	0,95 m RECOMENDÁNDOSE OTRO A 0,70 m
ESCALERAS MECÁNICAS art.-6h	ILUMINACIÓN NOCTURNA ARTIFICIAL	MAYOR DE 10 LUX
	ANCHO MÍNIMO	1,00 m
BANDAS MECÁNICAS art.-6i	ANCHO MÍNIMO	1,00 m
	PENDIENTE MÁX LONGITUDINAL	PENDIENTE DE ITINERARIO PEATONAL CON MESETA DE 1,50 m DE ENTRADA Y SALIDA
ASCENSORES art.-6j	LARGO MÍN (FRENTE) PROFUNDIDAD MÍN	1,10 m 1,40 m
	PUERTAS	ANCHO MÍN 0,80 m
	MESETA DE SALIDA	INSCRIBIR CÍRCULO 1,50 m DE DIÁMETRO
	BOTONERAS	ALTURA ENTRE 0,90 y 1,40 m SOBRE SUELO
ASEOS EN PARQUES, JARDINES Y ESPACIOS PÚBLICOS art.-7	DIMENSIONES ACERCAMIENTO	INSCRIBIR CÍRCULO 1,50 m DE DIÁMETRO 0,80 m
	PUERTAS	ANCHO LIBRE 0,80 m
	LAVABOS	SIN PIE ALTURA 0,85 m GRIFO PRESIÓN O PALANCA
	INODOROS	ALTURA 0,45-0,50 m BARRAS A LOS LADOS A 0,25- 0,30 m ABATIBLE LADO DE APROXIMACIÓN
APARCAMIENTOS art.-8	DIMENSION MÍNIMA	2,00 x 4,50 m
	ESPACIO LIBRE LATERAL	1,50 m
	DIMENSION MÍNIMA TOTAL PLAZAS ADAPTADAS	3,50 x 4,50 m
ELEMENTOS DE URBANIZACIÓN art.-9	PAVIMENTOS	DUROS, SIN RESALTES Y ANTIPATINAMIENTO
	BORDES	ALTURA MÁX 0,15 m CANTO REDONDEADO
	REJILLAS	HUECOS MENORES DE 2 cm EN CUADRÍCULA
SEÑALES Y ELEMENTOS VERTICALES art.-10	ALTURA MÍNIMA LIBRE	IGUAL O MAYOR DE 2,10 m
	MECANISMOS ALTURA	MENOR DE 0,90 m
	SITUACIÓN	PASO LIBRE EN ACERAS DE 0,90 m
OTROS ELEMENTOS art.-11	PULSADORES Y MECANISMOS	ALTURA 1,40-0,90 m
	SITUACIÓN	DEBEN DEJAR PASO LIBRE DE 0,90 m
	ZONAS DE ATENCIÓN AL PÚBLICO	MESETA A 0,85 m



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestruturas do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

*(Handwritten signature)*

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA



## Capítulo 3º. NORMATIVA APLICABLE

### Artículo 9. Normativa ambiental

Las actividades y usos a ejercitar en la zona de servicio se ajustarán a lo establecido en la legislación medioambiental que resulte de aplicación, debiendo en cualquier caso sujetarse a lo dispuesto en la siguiente normativa:

#### Ámbito internacional y europeo

- Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos de 1990, ratificado por España el 3 de diciembre de 1993 (BOE de 5 de Junio de 1995).
- Convenio MARPOL 73-78.
- Convenio ADR.
- Estrategia europea de Desarrollo sostenible.
- VI Programa Comunitario en materia de medio ambiente.
- Decisión de la Comisión de 1 de septiembre de 2010, sobre los Criterios y las normas metodológicas aplicables al buen estado medioambiental de las aguas marinas (DOCE nº L232, de fecha 02/09/2010).
- Directiva 2009/147/CE, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres (DOCE nº L207, de 26 de Enero de 2010).
- Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre los residuos y por la que se derogan determinadas Directivas (DOCE nº 312, 22 de noviembre de 2008).
- Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino, Directiva marco sobre la estrategia marina (DOCE Nº 164, de 25 de junio de 2008).
- Directiva 2001/42/CE de Planeamiento europeo y del Consejo, de 27 de Junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente (DOCE nº 197, de 21 de Julio de 2001).
- Directiva 2000/60/CEE, del 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas.
- Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, de Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental (DOCE nº 189, 18 de julio de 2002).

- Directiva 92/43/CEE del consejo de 21 de mayo, relativa a la conservación de los hábitats naturales, de la flora y de la fauna silvestre (DOCE nº L206, de 22 de julio de 1992).

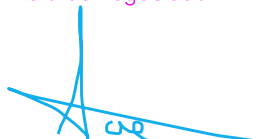
- Directiva 91/689/CEE del consejo, de 21 de mayo por el que la Unión Europea establece un marco normativo para la gestión, recuperación y correcta eliminación de los residuos considerados peligrosos.

**XUNTA DE GALICIA**  
CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Infraestruturas

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestruturas do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado



Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

## Ámbito nacional

- Ley 22/2011 de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados (BOE nº 181, 29/07/2011).
- Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino (BOE nº 317, de 30/12/2010).
- Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Eficiencia energética en las instalaciones de alumbrado exterior y sus instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07 (BOE nº 279, de 19 de noviembre de 2008).
- Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición (BOE nº 38, 13 de febrero de 2008).
- Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la ley de Evaluación Ambiental de proyectos (BOE nº 23, 26/01/2008).
- Ley 42/2007, de 13 de diciembre, de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. (BOE nº 299, 14/12/2007).
- Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental (BOE nº 255, 24/10/2007).
- Ley 5/2007, de 3 de abril, de la Red de Parques Nacionales (BOE nº 81, 4/04/2007).
- Ley 34/2007, de 15 de noviembre de calidad del aire y protección de la atmósfera (BOE nº 275, 16/11/2007).
- Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas (BOE nº 254, 23/10/2007).
- Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los de determinados planes y programas en el medio ambiente.
- Ley 27/2006, de 18 de Julio, por el que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente (BOE nº 171, 19/07/2006).
- Real Decreto 9/2005, de 14 de Enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados (BOE nº 15, 18/01/2005).
- Decreto 253/2004, de 13 de febrero, por el que se establecen medidas de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario (BOE nº 39, 14/02/2004).

- Ley 37/2003 de 17 de noviembre del Ruido (BOE nº 276, 18/11/2003).

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS


Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

- Ley 16/2002, de 1 de Julio, de prevención y control integrados de la contaminación (BOE nº 157, 02/07/2002).

- Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de Julio, por el que se aprueba el texto refundido de la ley de aguas (BOE nº 176, 24/07/2001).

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado



Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

- Orden de 23 de febrero de 2001 por la que se aprueba el plan nacional de contingencias por contaminación marina.
- Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas (BOE nº 181, 29/07/1988). Aplicación supletoria según artículo 67 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (BOE núm. 253, de 20/10/2011; corrección errores BOE núm. 73, de 26/03/2012). Artículo 4.11 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.
- Real Decreto 1471/1989, de 1 de diciembre por el que se aprueba el reglamento general para el desarrollo y ejecución de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas (BOE nº 297, 12/12/1989). Aplicación supletoria según artículo 67 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (BOE núm. 253, de 20/10/2011; corrección errores BOE núm. 73, de 26/03/2012). Artículo 4.11 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.
- Real Decreto 1131/1988, de 30 de Septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental (BOE nº 239, 5/10/88).

#### Ámbito autonómico

- Orden de 28 de diciembre de 2012, por la que se aprueba el Plan general de explotación marisquera para el año 2013 (DOG nº 248, de 31/12/2012).
- Orden de 23 de diciembre de 2011, por la que se aprueba el Plan General de explotación marisquera para el año 2012 (DOG nº 1, de 02/01/2012).
- Ley 10/2008, de 3 de noviembre, de residuos de Galicia (DOGA nº 224, 18/11/2008).
- Ley 7/2008, de 7 de julio, de protección del paisaje de Galicia. (DOGA nº 139, 18/07/2008).
- Decreto 133/2008, de 12 de junio, por el que se regula la evaluación de incidencia ambiental (DOG nº 126, de 01/07/2008).
- Decreto 127/2008, por el que se desarrolla el régimen jurídico de los humedales protegidos y se crea el Inventario de Humedales de Galicia. (DOGA nº 122, 25/06/2008).
- Decreto 88/2007, de 19 de abril, que regula el Catálogo Gallego de Especies Amenazadas (DOGA nº 89, 9 de mayo de 2007).
- Decreto 67/2007, de 22 de marzo, por el que se regula el Catálogo Galego de Árbores Senlleiros (DOGA nº 74, 17/4/2007).
- Resolución del 30 de abril de 2004, de la Dirección Xeral de Conservación da Natureza, por la que se dispone la publicación, en el Diario Oficial de Galicia, de la cartografía donde se recogen los límites de los espacios naturales declarados zonas de especial protección de los valores naturales por el Decreto 72/2004, do 2 de abril (DOGA nº 95, 19/05/2004).
- Decreto 72/2004, por el que se declaran determinados espacios como zonas de especial protección de los valores naturales (DOGA nº 69, 12/04/2004).



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

- Ley 8/2002, de 18 de diciembre, de protección do ambiente atmosférico de Galicia (DOGA nº 252, 31/12/2002).
- Ley 9/2001, de 21 de agosto, de conservación de la naturaleza (DOGA nº 171, 4/09/2001).
- Ley 8/1995 de 30 de octubre, de Patrimonio Cultural de Galicia (DOGA nº 214, 8/11/1995).
- Ley 1/1995, de 2 de Enero, de protección ambiental de Galicia. (DOGA nº 29, 10/02/1995).
- Decreto 442/1990, de Evaluación de Impacto Ambiental para Galicia. (DOGA nº 188, 25/09/1990).

#### Ámbito local

- Ordenanza municipal de protección del medio ambiente contra la contaminación acústica (Pontevedra).

### **Artículo 10. Cumplimiento de la normativa del sector aeronáutico**

1. Las actuaciones a realizar en la zona de servicio se ajustarán a lo establecido en la siguiente normativa:

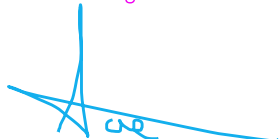
A nivel sectorial:

- Ley 48/60, de 21 de julio (B.O.E. nº 176, de 23 de julio) sobre Navegación Aérea, modificada por la Ley 55/99 sobre Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, de 29 de diciembre (B.O.E. nº 312, de 30 de diciembre).
- Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (B.O.E. nº 162, de 8 de julio).
- Artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social (B.O.E. nº 315, de 31 de diciembre).
- Decreto 584/72, de 24 de febrero (B.O.E. nº 69, de 21 de marzo) de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Decreto 2490/74, de 9 de agosto (B.O.E. nº 218, de 11 de septiembre), por Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre (B.O.E. nº 303, de 19 de diciembre) y por Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto (B.O.E. nº 204, de 25 de agosto).
- Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, de Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio (B.O.E. nº 292, de 7 de diciembre) modificado por Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto (B.O.E. nº 204, de 25 de agosto).
- Real Decreto 2278/1986, de 25 de septiembre, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Vigo (B.O.E. núm. 261, de 31 de octubre de 1986, con corrección de errores en B.O.E. núm. 288, de 2 de diciembre de 1986).
- Orden FOM/2385/2010 del Ministerio de Fomento de 30 de junio de 2010 por la que es aprobado el Plan Director del Aeropuerto de Vigo (B.O.E. nº 223, de 14 de septiembre).

En el ámbito de las Servidumbres Aeronáuticas, la normativa de referencia es la siguiente:

- Servidumbre Aeronáuticas establecidas conforme a la Ley 48/60, de 21 de julio (B.O.E. nº 176, de 23 de julio) sobre Navegación Aérea, y Decreto 584/72, de 24 de febrero

A Xefa de negociado



Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

(B.O.E. nº 69, de 21 de marzo) de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Decreto 2490/74, de 9 de agosto (B.O.E. nº 218, de 11 de septiembre), por Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre (B.O.E. nº 303, de 19 de diciembre) y por Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto (B.O.E. nº 204, de 25 de agosto).

- Real Decreto 2278/1986, de 25 de septiembre, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Vigo (B.O.E. nº 261, de 31 de octubre de 1986, con corrección de errores en B.O.E. nº 288, de 2 de diciembre de 1986).
- Propuesta de Servidumbres Aeronáuticas contenidas en el Plan Director del Aeropuerto de Vigo aprobado por Orden FOM/2385/2010 del Ministerio de Fomento de 30 de junio de 2010 (B.O.E. nº 233, de 14 de septiembre), definidas en base al Decreto de Servidumbres Aeronáuticas y los criterios vigentes de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.).

2. En el ámbito del Plan Especial incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, la ejecución de las construcciones, estructuras e instalaciones contempladas en la normativa sectorial, precisará de resolución favorable previa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a lo dispuesto en los artículos 29 y 30 del Decreto 584/72 en su actual redacción. En aquellas zonas del ámbito del Plan Especial que no se encuentran situadas bajo las Servidumbres Aeronáuticas, la ejecución de construcciones, estructuras e instalaciones contempladas en la normativa sectorial, que se eleven a una altura superior a los 100 metros sobre el terreno o sobre el nivel del mar dentro de aguas jurisdiccionales, precisará de pronunciamiento previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) en relación con su incidencia en la seguridad de las operaciones aéreas, conforme a lo dispuesto en el artículo 8 del Decreto 584/72 en su actual redacción.

3. Se incluye en el DOCUMENTO D. PLANOS, un plano de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Vigo.

#### **Artículo 11. Cumplimiento de la normativa sobre protección del patrimonio cultural de Galicia.**

De acuerdo con lo dispuesto en la Ley 8/1995, del patrimonio cultural de Galicia, en las obras de dragado se efectuará un control y seguimiento arqueológico, mediante la adopción de las medidas correctoras y protectoras que establezca la Dirección Xeral do Patrimonio Cultural, y en particular, las que a continuación se relacionan:

- Control y seguimiento arqueológico de las obras de dragado con el fin de evitar cualquier afección sobre posibles elementos de patrimonio cultural, obteniendo la autorización de la consellería competente en materia de patrimonio cultural.
- El control y seguimiento arqueológico de las obras de dragado, que se realizará por técnico competente habilitado, incluirá la revisión mediante la inspección visual de los posibles indicios que se detecten durante la misma y, una vez finalizada, una prospección de los fondos de intervención.

- El director de la intervención arqueológica deberá remitir periódicamente los informes en los que se recoja el estado de las obras de construcción y la aplicación de las medidas que en su caso fuesen establecidas, a fin de garantizar la conservación del patrimonio cultural, el correcto desarrollo de los trabajos de control y seguimiento y para dar cumplimiento a lo recogido en el artículo 15 del Decreto 199/1997.



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestruturas do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

- En el caso de detectarse cualquier tipo de evidencia de carácter arqueológico en el transcurso de la realización de las obras, la Dirección Xeral do Patrimonio Cultural decidirá sobre la conveniencia de establecer las medidas protectoras y correctoras necesarias.
- Todas las actuaciones deberán ser realizadas por técnicos arqueólogos, de acuerdo con un proyecto presentado y autorizado por la Dirección Xeral do Patrimonio Cultural, como se recoge en el artículo 61 de la Ley 8/1995 y en el Decreto 99/1997. El diseño y la ejecución de los proyectos se desarrollarán en coordinación con dicha Dirección Xeral.
- En base a los resultados de las actuaciones arqueológicas en cada una de las fases de las obras, la Dirección Xeral do Patrimonio Cultural decidirá sobre la conveniencia de establecer otras medidas de protección en caso de que fuese necesario.

## **Artículo 12. Cumplimiento de la normativa sobre vías de titularidad estatal**

1. Las actuaciones a realizar en la zona de servicio se ajustarán a lo establecido en la siguiente normativa:

- Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras.
- Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por lo que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.
- Orden Ministerial de 16 de diciembre de 1997.

2. Para cualquier obra o instalación que afecte a los accesos o modifiquen los existentes se estará a lo dispuesto en el Reglamento General de Carreteras y en la Orden Ministerial de 16 de diciembre de 1997. Cuando las actuaciones afecten a la PO-11, se estará a lo dispuesto en la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras y el Real Decreto 1812/1914, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

## **Artículo 13. Zonificación acústica**

De acuerdo a lo establecido en artículo 5 del Real Decreto 1367/2007, las áreas acústicas se clasificarán en atención al uso predominante del suelo. Además, se dice que para el establecimiento y delimitación de un sector del territorio como de un tipo de área acústica determinada, se tendrán en cuenta los criterios y directrices que se describen en el anexo V de este Real Decreto.

Una vez establecidos los usos del suelo en la zona de estudio, y teniendo en cuenta los criterios para determinar la inclusión de un sector del territorio en un tipo de área acústica (Anexo V del Real Decreto 1367/2007), se definen los sectores grafiados en los planos de la siguiente forma:

- El sector 1 y el sector 2, con sus correspondientes subsectores, pasan a convertirse en áreas acústicas tipo b – sectores del territorio de uso industrial.
- El sector 3, pasan a convertirse en áreas acústicas tipo c – sectores del territorio con predominio de uso recreativo y de espectáculos.
- El sector 4, pasa a convertirse en áreas acústicas tipo f – sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte.



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA



Una vez determinadas las distintas áreas acústicas existentes dentro de la zona de estudio, y en base a los resultados de las mediciones realizadas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental, pasaremos a justificar el cumplimiento de los Objetivos de calidad Acústica en cada una de las áreas acústicas.

Para ello, a continuación se recuerdan los objetivos de calidad acústica aplicables a las áreas acústicas existentes, y los valores del nivel de ruido medidos, en los tres periodos, en varios puntos de control (estos puntos de control eran los que presentaban un mayor nivel de ruido, por lo que el resto de zonas, en principio, son menos ruidosas).

OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA EN ÁREAS URBANIZADAS EXISTENTES				
Tipo de área acústica		Índices de ruido		
		L <sub>d</sub> (7 - 19 h)	L <sub>e</sub> (19 - 23 h)	L <sub>n</sub> (23 - 7 h)
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	73	73	63
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	75	75	65
f	Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen.	Sin determinar	Sin determinar	Sin determinar

RESUMEN			
NIVELES SONOROS EQUIVALENTES DÍA (L <sub>d</sub> ), TARDE (L <sub>e</sub> ) Y NOCHE (L <sub>n</sub> ) MEDIDOS, dB(A)			
Posición	L <sub>d</sub>	L <sub>e</sub>	L <sub>n</sub>
1	67,7	62,8	54,7
2	63,3	55,0	44,5
3	60,6	55,7	46,6
4	70,1	61,5	49,9
5	60,8	55,2	53,1

Todos los valores medidos, que se encontraban en áreas acústicas de uso industrial, cumplen sobradamente con el objetivo de calidad aplicable. En la campaña de mediciones no se ha identificado ningún punto que superase los objetivos de calidad de algunas de las áreas acústicas presentes, por lo que podemos concluir que LOS OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA SE CUMPLEN EN TODA LA ZONA DE ESTUDIO.



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo  
CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

## TÍTULO PRIMERO: RÉGIMEN URBANÍSTICO GENERAL

### Capítulo 1º. ORDENACIÓN DEL SUELO

#### Artículo 14. Niveles de ordenación

El Plan Especial aborda la ordenación de la zona de servicio del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra mediante tres niveles:

- a) El Esquema Director.
- b) La Calificación del Suelo.
- c) Las Ordenanzas para cada sector.

### Capítulo 2º. ESQUEMA DIRECTOR

#### Artículo 15. El Esquema Director

1. El Esquema Director define la estructura funcional que se adopta para la zona de servicio.
2. El Esquema Director está constituido por:
  - a) Los usos globales.
  - b) Los accesos y principales infraestructuras de transporte.

#### Sección 1ª Usos globales

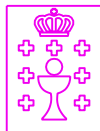
##### Artículo 16. Usos globales

A efectos del presente Plan Especial, se entiende por uso global aquel a que se destina genéricamente un sector del puerto. Constituye, por tanto, el destino funcional al que se orientan el conjunto de las infraestructuras, edificios e instalaciones del área.

##### Artículo 17. Tipos de usos globales

Los usos globales adoptados en el presente Plan Especial coinciden con los establecidos en la Modificación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra aprobado definitivamente por la Orden FOM/1597/2010, de 4 de junio. Estos usos son los siguientes:

- Uso comercial.
- Uso pesquero.
- Uso complementario de construcción y reparación naval.
- Uso náutico deportivo.
- Uso redes de comunicaciones.
- Usos vinculados a la interacción puerto-ciudad.



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Infraestruturas

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestruturas do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

## **Artículo 18. Uso portuario comercial**

Es el asignado a aquellos espacios en los que se desarrolla la actividad comercial del puerto. Comprende las actividades de carga y descarga de buques de pasajeros, y mercancías, las de maniobra y manipulación en los muelles, el almacenaje, ya sea cubierto o descubierta, el avituallamiento o reparación de embarcaciones, las áreas o instalaciones al servicio del transporte de pasajeros, vehículos, mercancías, las actividades de valor añadido, transformación, complementarias y accesorias de las anteriores realizadas por las empresas que operan en el puerto, las relacionadas con la reparación y el mantenimiento de la infraestructura y equipos portuarios, con las necesidades del personal que trabaja en los muelles y, en general, todas las que sean precisas para la actividad comercial del puerto y para que la Autoridad Portuaria pueda desarrollar los objetivos y las funciones que le encomienda la legislación portuaria vigente.

## **Artículo 19. Uso portuario pesquero**

Es el asignado a aquellos espacios donde se desarrolla la actividad pesquera del puerto, el desembarco de las capturas, su comercialización, manipulación, conservación, almacenamiento y preparación para su expedición al mercado. Abarca los espacios necesarios para el completo desarrollo de la actividad, tales como las lonjas, cámaras frigoríficas, fábricas de hielo, casetas o almacenes de artes de pesca, secaderos y naves de reparación de redes, incluso industrias de transformación o elaboración y aumento del valor añadido de los productos de la pesca, actividades acuícolas y auxiliares de acuicultura, así como áreas de embarque y avituallamiento, muelles de espera y actividades auxiliares diversas (oficinas, comedores, cafeterías, vestuarios, etc.), y en general cualquier otra actividad relacionada con el sector pesquero, así como para que la Autoridad Portuaria pueda desarrollar los objetivos y funciones que le encomienda la legislación portuaria vigente.

## **Artículo 20. Uso complementario (reparación y construcción naval)**

Es el asignado a aquellas zonas portuarias dedicadas principalmente a acoger actividades ligadas a la construcción y reparación naval.

## **Artículo 21. Uso náutico-deportivo**

Es el asignado a aquellas superficies adyacentes a las instalaciones de atraque de embarcaciones menores, así como a las actividades asociadas a su operativa.

## **Artículo 22. Uso redes de comunicaciones**

Es el asignado a aquellas superficies destinadas a los viales y a la red ferroviaria interior del puerto que permiten las comunicaciones interiores con las conexiones exteriores a los vehículos, personas y mercancías.

## **Artículo 23. Usos vinculados a la interacción puerto-ciudad**

Es el asignado a aquellas áreas portuarias cuyos usos previstos no se inscriben en ninguna de las categorías anteriores. Incluye los paseos perimetrales de la zona de servicio del Puerto, la zona de entrada al puerto desde la Plaza de España de Marín, el Parque de Cantodarea y el paseo Marítimo situado junto a la dársena de la Escuela naval de Marín.



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Medio Ambiente e Infraestruturas

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestruturas do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

## **Sección 2ª. Accesos y principales infraestructuras de transporte**

### **Artículo 24. Accesos e infraestructuras de transporte**

En el Plan Especial se recogen los accesos y principales infraestructuras de transporte que garantizan la funcionalidad del sistema general portuario.

## **Sección 3ª. Recintos de acceso controlado**

### **Artículo 25. Recintos de acceso controlado**

En el planeamiento se identifican aquellas partes de la zona de servicio en las que, debido a sus actividades, existe un control permanente de accesos.

## **Capítulo 3º. CALIFICACIÓN DEL SUELO**

### **Artículo 26. Calificación del suelo**

1. Se entiende por calificación del suelo en el presente Plan Especial, al conjunto de determinaciones que definen la ordenación de la zona de servicio y le asignan un uso pormenorizado.

2. La calificación del suelo se establece a través de:

- a) La definición de alineaciones.
- b) La definición de los subsectores como las áreas de movimiento de las edificaciones.
- c) La asignación de usos pormenorizados.

### **Artículo 27. Alineaciones**

Se entiende por alineaciones todas aquellas determinaciones que establecen una línea de separación entre el uso público y el posible uso privado, amparado en los títulos de utilización regulados en la normativa portuaria.

### **Artículo 28. Subsectores o Áreas de movimiento de la edificación**

Se denominan áreas de movimiento de las edificaciones a las superficies de suelo (definidas mediante las áreas contenidas en cada subsector) sobre la que se admite la construcción de edificaciones, siempre que se cumplan simultáneamente el resto de las determinaciones del plan, y sean compatibles con una correcta gestión y explotación del puerto.

### **Artículo 29. Usos pormenorizados**

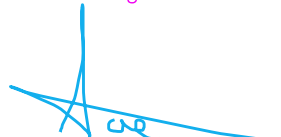
Se define como uso pormenorizado cada uno de los usos concretos a los que se destinan las superficies en que la ordenación descompone la zona de servicio del puerto.

### **Artículo 30. Tipos de usos pormenorizados**

1. Se establecen los siguientes tipos de usos pormenorizados:

- a) Uso de maniobra y manipulación de mercancías.

A Xefa de negociado



Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

- b) Uso de almacenaje y actividades logísticas.
- c) Uso industrial.
- d) Uso de servicios y equipamientos portuarios.
- e) Socio-cultural, deportivo y espacios libres.
- f) Náutico-deportivos.
- g) Infraestructuras y servicios.
- h) Red Viaria.
- i) Red Ferroviaria.

2. Estos usos pormenorizados se descomponen en categorías, que precisan su contenido.

3. Para cada uso pormenorizado se establecen las actividades principales asociadas al mismo, así como las que se consideren compatibles con éstas.

4. Dada la naturaleza de la actividad portuaria, en los muelles destinados a los usos globales portuarios comercial y portuario pesquero pueden coexistir diferentes usos pormenorizados sobre las mismas parcelas, regulándose en los respectivos artículos que desarrollan las ordenanzas de cada sector, los diferentes usos pormenorizados que pueden desarrollarse en las correspondientes Áreas de Normativa.

### **Artículo 31. Uso pormenorizado de maniobra y manipulación de mercancías**

Corresponde a aquellas áreas de la zona de servicio en las que se realiza el trasvase de mercancías o personas entre modos terrestres y marítimos. Incluye, por tanto, las áreas terrestres destinadas a la carga, descarga y manipulación de mercancías, así como las destinadas a embarque y desembarque de pasajeros, situadas en las proximidades de los muelles.

### **Artículo 32. Uso pormenorizado almacenaje y actividades logísticas**

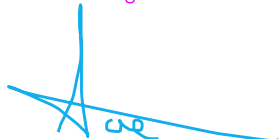
Se asigna a aquellas áreas en las que se almacenan las mercancías desembarcadas o en espera de embarque o de realización de operaciones de manipulación o conservación, así como a las actividades logísticas de transporte, distribución, fraccionamiento, montaje, empaquetado, caracterización, limpieza, grupaje, etc.

Se incluyen en estos usos a sus servicios y operaciones complementarias, incluso de servicio o equipamiento, necesarias para el correcto desarrollo de la actividad portuaria, como oficinas administrativas, de vigilancia, inspección, suministro de combustible, aparcamiento, servicios a los trabajadores de las instalaciones portuarias, servicios a la maquinaria o vehículos portuarios, etc.

### **Artículo 33. Uso pormenorizado industrial**

Corresponde a aquellas parcelas de la zona de servicio del puerto en las que se desarrollan actividades industriales, de almacenaje y de talleres, de apoyo a las actividades portuarias, tales como los correspondientes a la construcción, mantenimiento, desguace y de reparación naval,

A Xefa de negociado



Noemí Prieto Guijo

las de fraccionamiento, transformación y elaboración de materias primas y productos elaborados o montaje relacionadas directa o indirectamente con el tráfico portuario; así como las actividades de servicio o apoyo a la maquinaria o vehículos portuarios, talleres de reparaciones, distribuidores de material portuario, locales de exposición y venta de maquinaria, etc.

Se incluyen en estos usos los Servicios, equipamientos y dotaciones complementarios de las actividades anteriores, incluyendo estaciones de servicio de combustible, restauración, equipamientos sociales y comerciales, terciario de oficinas, de dotación al área.

#### **Artículo 34. Uso pormenorizado de servicios y equipamientos portuarios**

Se aplica a las parcelas o edificios destinados con carácter permanente a la prestación de servicios sociales o administrativos o equipamientos al servicio de la actividad portuaria, tales como:

- a) Oficinas y servicios administrativos del Puerto.
- b) Aduana.
- c) Policía y seguridad del recinto.
- d) Cruz Roja u otros organismos asistenciales.
- e) Servicios al personal, vehículos o instalaciones del Puerto.
- f) Tratamiento de residuos procedentes de buques.
- g) Estacionamiento de vehículos ligeros y pesados.
- h) Servicios sanitarios y veterinarios.
- i) Sedes de organismos extraterritoriales.
- j) Instalaciones de enseñanza náutico-pesqueras.

#### **Artículo 35. Uso pormenorizado Red Viaria**

Se asigna a aquellos espacios que sirven de soporte para la estructura de comunicaciones que articula las diferentes áreas del Puerto y que lo conecta con el exterior.

Dentro de este uso pormenorizado se incluyen distintas categorías que no se diferencian expresamente: la red viaria principal, constituida por los viales que estructuran la zona de servicio y aseguran la comunicación de las diversas partes de ésta entre sí y con el exterior; la red viaria secundaria, formada por el resto de los viales, y el estacionamiento, constituido por las superficies destinadas al estacionamiento de vehículos, tanto ligeros como pesados.

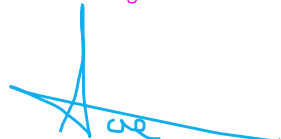
#### **Artículo 36. Uso pormenorizado Red Ferroviaria**

Se asigna a los espacios ocupados por las vías de ferrocarril de servicio a las distintas áreas portuarias y sus conexiones con la red estatal, así como a los espacios anejos.

Este uso sólo se indica como pormenorizado en aquellos suelos dedicados exclusivamente a este fin, en los cuales tendrá carácter de determinación de este Plan Especial, mientras que en los casos en los que se superponga a otro uso pormenorizado su carácter será subsidiario

Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado



Noemí Prieto Guijo



respecto a este uso y la modificación de su trazado no tendrá incidencia en el planeamiento por considerarse estas determinaciones indicativas.

### **Artículo 37. Uso pormenorizado Socio-cultural, deportivo y espacios libres**

1. Se aplica a las superficies de la zona de servicio en las que se desarrollan actividades vinculadas a la interacción puerto-ciudad.

2. Existe un amplio abanico de actividades asimilables o compatibles con este uso, pudiendo tener cabida actividades no recogidas expresamente en el listado siguiente:

- a) Espacios Libres: Es el asignado a las zonas del puerto que, bien se destinan con carácter permanente a usos ciudadanos o bien, cumpliendo funciones portuarias, se consideran compatibles con éstos.
- b) Actividades comerciales o representativas.
- c) Centros culturales o auditorios.
- d) Centros e instalaciones deportivas y docentes.
- e) Comercio.
- f) Talleres de artesanía sin carácter industrial.
- g) Oficinas.
- h) Hostelería.
- i) Centros Tecnológicos, de Investigación o asimilables.
- j) Servicios diversos asociados al Puerto (compatibles en esta zona aunque preferiblemente orientados a la zona de uso pormenorizado de servicios y equipamientos portuarios).
- k) Aparcamiento de vehículos, tanto en superficie, como cubiertos y subterráneos.

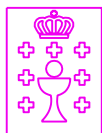
### **Artículo 38. Usos pormenorizados náutico-deportivos**

Se aplica a las posibles actividades a desarrollar en las superficies adyacentes a los pantalanes de embarcaciones menores, de cara a dotar de mayores servicios para su operativa.

### **Artículo 39. Uso pormenorizado infraestructuras y servicios**

1. Se aplica a las superficies o edificios destinados con carácter permanente a acoger infraestructuras, instalaciones, edificaciones de control de accesos, básculas, transformadores, etc. al servicio del resto de las actividades, dotándolas de aquellos servicios requeridos, y permitiendo la acometida a las infraestructuras o servicios existentes, para su correcto desarrollo.

2. La modificación, sustitución, traslado, etc. de estos elementos o la creación de otros nuevos sobre otros usos pormenorizados no tiene incidencia en el planeamiento al considerarse elementos no sustanciales.



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

## TÍTULO SEGUNDO: RÉGIMEN DE LA EDIFICACIÓN

### Artículo 40. Fuera de Ordenación

1. Las edificaciones existentes que no se ajusten a las determinaciones de este Plan Especial por incompatibilidad total o parcial con las nuevas determinaciones, se considerarán como fuera de ordenación, permitiéndose, de acuerdo con lo establecido por el art. 103 de la Ley 9/2002 de Ordenación Urbanística y Protección del Medio Rural de Galicia, obras de conservación y las necesarias para el mantenimiento del uso preexistente.

2. Se considerarán edificaciones totalmente incompatibles a aquellas que cumplan las tres condiciones siguientes:

- Que la edificabilidad de la parcela sea superior a la regulada en el presente documento en más del 15%.
- Que la altura de la edificación supere en un porcentaje mayor del 25% a la establecida como máxima, en más del 20% de la superficie edificada; salvo los elementos singulares pertenecientes al proceso de manipulación y almacenamiento de mercancías y depósitos elevados.
- Que el uso de la edificación sea distinto al definido en el sector.

3. En las construcciones sólo parcialmente incompatibles con el nuevo planeamiento se podrán autorizar, asimismo, obras parciales y circunstanciales de consolidación, así como las de mejora, reforma y, en casos justificados, ampliación de la superficie construida que se determinen por el plan.



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

## TÍTULO TERCERO: ORDENANZAS DE CADA SECTOR

### Artículo 41. Delimitación de los sectores

1. A efectos de la aplicación de esta normativa se han definido los siguientes sectores:
  - Sector 1: Sector vinculado al tráfico de pasajeros, mercancías e instalaciones pesqueras.
  - Sector 2: Sector vinculado a la construcción, reparación, mantenimiento de embarcaciones y almacenamiento de mercancías.
  - Sector 3: Sector de equipamiento dotacional, zonas de esparcimiento, paseos marítimos, espacios libres e instalaciones náutico-deportivas.
  - Sector 4: Sector de redes viarias y zonas de maniobra, aparcamientos y servicios.
2. Los planos de ordenación incluyen la delimitación de los correspondientes sectores.

### Artículo 42. Determinación de la ordenación pormenorizada

La ordenación pormenorizada de cada sector es fruto de la confluencia de diversos niveles de regulación:

- Ordenación gráfica recogida en los correspondientes planos de ordenación: alineaciones.
- Ordenanzas para cada sector.

### Artículo 43. Aclaración de conceptos en relación al aprovechamiento edificatorio

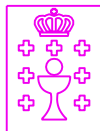
1. La altura máxima de la edificación es la comprendida entre la rasante de la vía y la cara inferior del forjado de cubierta, tirante de la nave o cabeza del pilar de apoyo de la cubierta, según el caso de que se trate.

Para las instalaciones de control de tráfico, elementos singulares correspondientes a instalaciones de almacenamiento, silos verticales y medios de manipulación de mercancías no se establece limitación de altura.

En el caso de aparcamientos bajo rasante, estos no computarán a efectos de la edificabilidad máxima.

Se excluye del cómputo del aprovechamiento edificatorio y se admite su ubicación fuera del área de movimiento de la edificación, aquellas construcciones auxiliares tales como tejavanas o marquesinas ligadas a aparcamientos, garitas o puestos de control, básculas o elementos ligados a las infraestructuras de servicio (transformadores, etc.).

2. La Autoridad Portuaria administrará el techo, debiendo contabilizar los saldos de edificabilidad que se vayan produciendo a efectos de controlar los parámetros definidos en el ámbito total de cada sector o subsector, sin perjuicio del correspondiente control urbanístico que deberán llevar a cabo los ayuntamientos.



XUNTA DE GALICIA

CONSELERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

## Artículo 44. Rasantes

El presente Plan Especial define las rasantes de acuerdo con las cotas existentes en la superficie del puerto, reflejadas en los planos mediante los datos de las bases topográficas.

## Artículo 45. Ordenanzas para cada sector

1. Se denominan Ordenanzas al conjunto de determinaciones del Plan Especial que son de aplicación específica para cada una de los sectores delimitados los correspondientes planos de Ordenación.
2. El cumplimiento de las ordenanzas del sector/subsector correspondiente no garantiza la legalidad de una actuación, debiéndose, en cualquier caso, cumplir el conjunto de estas normas.
3. Las ordenanzas comprenderán los siguientes aspectos:
  - Las condiciones de uso, en las que se concretan los usos globales y pormenorizados aplicables en el sector.
  - Las condiciones de edificación, en las que se podrán concretar los valores o contenidos de los parámetros de edificabilidad, altura máxima, tipología, y condiciones estéticas de la edificación permitida en el área.
  - Las condiciones de estacionamiento, en las que se establecen las dotaciones mínimas de plazas de estacionamiento obligadas.
  - Las condiciones paisajísticas, especialmente en cuanto a imagen exterior, cerramientos, arbolado y elementos vegetales.
  - Condiciones de desarrollo, en las que se precisan los procedimientos a seguir para el desarrollo de las actuaciones previstas en un área o, en su caso, la forma de modificar la ordenación propuesta.

## Artículo 46. Ordenanzas para el Sector 1: Sector vinculado al tráfico de pasajeros, mercancías comerciales e instalaciones pesqueras

SUPERFICIE: 461.351 m<sup>2</sup>.

### 1. Condiciones de uso:

- Uso global: uso portuario comercial y pesquero.
- Usos pormenorizados: de acuerdo con los indicados en los artículos correspondientes de las presentes ordenanzas.

- Almacenaje y actividades logísticas.

- Industrial,

- Servicios y equipamientos portuarios.

- Maniobra y manipulación de mercancías.

- Infraestructuras y servicios.



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Infraestruturas

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orden do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestruturas do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

- Red Viaria.
- Red Ferroviaria.

## 2. Condiciones de edificación.

Se establece la altura máxima sobre la rasante en 16 m.

Para las instalaciones de control de tráfico, elementos singulares correspondientes a instalaciones de almacenamiento, silos verticales y medios de manipulación de mercancías no se establece limitación de altura.

En el Subsector S.1.2 la altura máxima será de 7 m (no permitiéndose altura libre en elementos singulares).

En el subsector S.1.9 no se autorizan los usos de construcción ni reparación naval. La altura máxima en este subsector se establece en 12 m.

En los subsectores S.1.10 la altura máxima se limita a 12 m.

El cómputo total de la edificabilidad en el Sector 1 no podrá superar  $0,9 \text{ m}^2/\text{m}^2$ , sin perjuicio de que a nivel individual, los subsectores puedan alcanzar una edificabilidad máxima de  $1,5 \text{ m}^2/\text{m}^2$ .

En el subsector S.1.11 no se autorizarán edificaciones fijas, tan sólo aquellas que sean móviles o fácilmente desmontables.

Se cuidará especialmente el tratamiento de los volúmenes, materiales y la estética general de la edificación. En fachadas podrán emplearse los materiales usuales en el entorno, tales como piedra granítica, hormigón visto, chapa lacada, vidrio, madera, etc. En los ventanales se utilizará madera, aluminio lacado, P.V.C., así como hormigón visto, en el caso de las naves. Las cubiertas serán preferentemente de teja, chapa lacada, chapa de cobre y terrazas planas. La tonalidad de los colores a aplicar en las fachadas y cubiertas de naves deberá ser acorde con el entorno, predominando las tonalidades blancas o grises. En el caso de edificaciones de pequeño volumen, en sus cubiertas se permitirán las tonalidades rojizas (teja).

Queda prohibida la utilización en exteriores de bloques de hormigón, salvo los específicamente fabricados para ser vistos, y ladrillo sin revestir.

## 3. Condiciones de estacionamiento.

Se tendrán en cuenta los siguientes ratios:

- 1 plaza de vehículos ligeros por cada  $500 \text{ m}^2$  construidos de edificación principal y 2 plazas de aparcamientos por cada  $100 \text{ m}^2$  construidos de oficinas.

- 1 plaza de vehículo pesado por cada  $2.000 \text{ m}^2$  construidos de edificación principal.

Estos aparcamientos podrán resolverse en la red viaria y en superficies desarrolladas a tal efecto.

CONSELERÍA DE ORDENACIÓN DO TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS  
Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo



DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo  
CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

#### 4. Condiciones paisajísticas.

En las superficies se deberán mantener ordenados cualquier tipo de almacenamiento. Gradualmente se unificarán los elementos de señalización, rótulos, mobiliario urbano, iluminación y los cierres de las superficies, donde se potenciará el uso de elementos vegetales o arbolado.

Se llevará a cabo la implantación de nuevas zonas de arbolado y se potenciarán los existentes con especies de mayor altura y volumen, principalmente en los subsectores S.1.3, S.1.4 y S.1.10.

### **Artículo 47. Ordenanzas para el Sector 2: Sector vinculado a la construcción, reparación, mantenimiento de embarcaciones y almacenamiento de mercancías**

SUPERFICIE: 72.089 m<sup>2</sup>.

#### 1. Condiciones de uso:

- Uso global: Uso complementario (construcción y reparación naval).
- Usos pormenorizados: de acuerdo con los indicados en los artículos correspondientes de las presentes ordenanzas.
  - Industrial.
  - Almacenaje y actividades logísticas.
  - Maniobra y manipulación de mercancías.
  - Servicios y equipamientos portuarios.
  - Infraestructuras y servicios.
  - Red Viaria.
  - Red Ferroviaria.

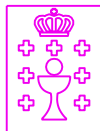
#### 2. Condiciones de edificación.

Se establece la altura máxima sobre la rasante en 16 m. en los subsectores S.2.1 y S.2.3; y de 12 m en el subsector S.2.2. En el subsector S.2.1 se establece un retranqueo, con carácter edificatorio, de 6 m al eje del vial principal.

Para las instalaciones de control de tráfico, elementos singulares correspondientes a instalaciones de almacenamiento, silos verticales y medios de manipulación de mercancías no se establece limitación de altura.

La edificabilidad máxima del sector no podrá superar 0,9 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, si bien en las parcelas en concesión podrán alcanzar 1,5 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

Se cuidará especialmente el tratamiento de los volúmenes, materiales y la estética general de la edificación. En fachadas podrán emplearse los materiales usuales en el entorno, tales como piedra granítica, hormigón visto, chapa lacada, vidrio, madera, etc. En los ventanales se utilizará madera, aluminio lacado, P.V.C., así como hormigón visto, en el caso de las naves. Las cubiertas serán preferentemente de teja, chapa lacada, chapa de cobre y terrazas planas. La



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2010.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA



tonalidad de los colores a aplicar en las fachadas y cubiertas de naves deberá ser acorde con el entorno, predominando las tonalidades blancas o grises. En el caso de edificaciones de pequeño volumen, en sus cubiertas se permitirán las tonalidades rojizas (teja).

Queda prohibida la utilización en exteriores de bloques de hormigón, salvo los específicamente fabricados para ser vistos, y el ladrillo sin revestir.

En las zonas más próximas a la fachada urbana se diseñará cualquier actuación con especial atención al tratamiento cromático y de los materiales en aras de lograr de una mayor integración paisajística.

### 3. Condiciones de estacionamiento.

- 1 plaza de vehículos ligeros por cada 500 m<sup>2</sup> construidos de edificación principal y 1 plaza de aparcamientos por cada 50 m<sup>2</sup> construidos de oficinas.
- 1 plaza de vehículo pesado por cada 2.000 m<sup>2</sup> construidos de edificación principal.

Estos aparcamientos podrán resolverse en la red viaria y en superficies desarrolladas a tal efecto.

### 4. Condiciones paisajísticas.

En las superficies se deberán mantener ordenados cualquier tipo de almacenamiento. Gradualmente se unificarán los elementos de señalización, rótulos, mobiliario urbano, iluminación y los cierres de las superficies, donde se potenciará el uso de elementos vegetales o arbolado.

Se llevará a cabo la implantación de nuevas zonas de arbolado y se potenciarán los existentes con especies de mayor altura y volumen, principalmente en los subsectores S.2.2 y S.2.3.

## **Artículo 48. Ordenanzas para el Sector S.3: Sector de equipamiento dotacional, zonas de esparcimiento, paseos marítimos y espacios libres e instalaciones náutico-deportivas**

SUPERFICIE: 45.842 m<sup>2</sup>.

### 1. Condiciones de uso:

- Uso global: vinculados a la interacción puerto-ciudad y náutico-deportivos.
- Usos pormenorizados: de acuerdo con los indicados en los artículos correspondientes de las presentes ordenanzas.
  - Socio-cultural, deportivo y espacios libres.

- Náutico-deportivos.

- Infraestructuras y servicios.

- Red Viaria.



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Infraestruturas

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orden do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

En el subsector S.3.1 la edificabilidad máxima no podrá superar 1,50 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, con una altura máxima permitida de 18 m.

En el subsector S.3.2 la edificabilidad máxima no superará 0,1 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, con una altura máxima permitida de 4 m, no computando a este efecto los elementos arquitectónicos de decoración.

La tipología de la edificación se establece abierta, según composición a definir por el Estudio de Detalle. Si bien, se cuidará especialmente el tratamiento de los volúmenes, materiales y la estética general de la edificación. En fachadas podrán emplearse los materiales usuales en el entorno, tales como piedra granítica, hormigón visto, chapa lacada, vidrio, madera, etc. En los ventanales se utilizará madera, aluminio lacado, P.V.C. Las cubiertas serán preferentemente de teja, chapa lacada, chapa de cobre y terrazas planas. La tonalidad de los colores a aplicar en las fachadas y cubiertas deberá ser acorde con el entorno, predominando las tonalidades blancas o grises. En el caso de edificaciones de pequeño volumen, en sus cubiertas se permitirán las tonalidades rojizas (teja).

Queda prohibida la utilización en exteriores de bloques de hormigón, salvo los específicamente fabricados para ser vistos, y el ladrillo sin revestir.

### 3. Condiciones de estacionamiento.

Los aparcamientos en el sector podrán resolverse conjuntamente, mediante un aparcamiento subterráneo, que se podrá desarrollar en el subsector S.3.1.

Los estándares de aparcamiento exigibles serán diferentes según el uso concreto de la actuación edificatoria, debiendo justificarse previamente a su desarrollo, si bien, se establece un valor mínimo de 1 plaza de aparcamientos por cada 100 m<sup>2</sup> construidos.

### 4. Condiciones paisajísticas.

Gradualmente se unificarán los elementos de señalización, rótulos, mobiliario urbano e iluminación.

El cerramiento portuario existente en el subsector S.3.1 y S.3.2 se adaptará a una mejor integración visual con el entorno urbano, adaptándose la situación actual con nuevos tramos de diferentes materiales y alturas, pudiendo incluir elementos vegetales.

Se potenciarán las zonas de arbolado existentes en el sector, especialmente con arbolado caduco. En el subsector S.3.1 más próximo a la Plaza de España cualquier actuación deberá contemplar un arbolado similar al existente en la Alameda de Marín, en cuanto a altura, volumen y cromatismo.

### 5. Condiciones de desarrollo.

Será preceptiva la tramitación de un Estudio de Detalle para cada actuación edificatoria parcial que se desarrollen en este sector.

**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLEIRO DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

## **Artículo 49. Ordenanzas para el Sector S.4: Sector de Redes viarias y zonas de maniobra, aparcamientos y servicios**

**SUPERFICIE: 169.438 m<sup>2</sup>.**

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por

orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e

Infraestructuras do 19 de xullo de 2013

Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado



Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

- Uso global: Uso redes de comunicaciones.
- Usos pormenorizados: de acuerdo con los indicados en los artículos correspondientes de las presentes ordenanzas.
  - Red Viaria.
  - Red Ferroviaria.
  - Maniobra y manipulación de mercancías.
  - Infraestructuras y servicios.

## 2. Condiciones de edificación.

Se establece una edificabilidad máxima del sector de 0,05 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

La altura de las edificaciones deberá justificarse en el proyecto de construcción o edificación, de manera que permita los gálibos necesarios para la manipulación y el transporte de mercancías, y en su caso para el control de tráfico.

Queda prohibida la utilización en exteriores de bloques de hormigón, salvo los específicamente fabricados para ser vistos, y el ladrillo sin revestir.

## 3. Condiciones de estacionamiento.

Dado que el aparcamiento es uno de los usos asignados a los viales que conforman una importante superficie de este sector, se establece de manera específica para cada actuación edificatoria a desarrollar, un valor mínimo de 1 plaza de aparcamientos por cada 100 m<sup>2</sup> construidos.

En este subsector se dispondrán aparcamientos para bicicletas, especialmente en las zonas más próximas a los subsectores S.2.1 y S.2.2, y a los subsectores S.1.10.

## 4. Condiciones paisajísticas.

Gradualmente se unificarán los elementos de señalización, rótulos, mobiliario urbano e iluminación.

El cerramiento existente en el sector se adaptará a una mejor integración visual con el entorno urbano, adaptándose la situación actual con nuevos tramos de diferentes materiales y alturas, pudiendo incluir elementos vegetales.

Se potenciarán las zonas de arbolado existentes en el sector, dotándolo con unidades de mayor altura y volumen. Se incorporarán arbolados lineales a las zonas de aparcamiento, especialmente en el entorno de los subsectores S.2.1, S.2.2, S.1.4 y S.1.10.



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

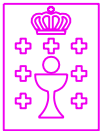
Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA



# XUNTA DE GALICIA

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

## DOCUMENTO C. INFORME ECONÓMICO FINANCIERO DE LAS ACTUACIONES A DESARROLLAR.

### 1. ACTUACIONES INCLUIDAS

Los Planes Especiales tiene vigencia indefinida, es decir, sus determinaciones no tienen un período de tiempo para llevarse a la práctica, tras el cual perderían su condición legal. Esta característica hace que la ordenación contemplada en aquellos deba entenderse como imagen final a la que tenderán las actuaciones de los agentes.

A efectos de la elaboración del preceptivo informe económico-financiero que debe acompañar al presente Plan Especial, se consideran las obras y proyectos que se refieren específicamente a la ordenación y urbanización actual del espacio portuario en sus elementos de utilización pública así como aquellas actuaciones que se encuentran en curso quedando excluidos de este estudio, la construcción de edificios e instalaciones que corresponderán a los concesionarios o por cuenta de otras administraciones.

El ámbito del Plan Especial incluye la explotación económica de las siguientes actuaciones:

- Muelle y Explanadas comerciales (Puerto Comercial Tradicional).
- Tramo de Varaderos y Astilleros.
- Muelle y Explanada de Reparaciones.
- Muelles y Zonas Pesqueras.
- Nuevo Puerto Comercial.
- Obras en curso: Muelle Comercial Oeste destinado fundamentalmente al tráfico de graneles sólidos.

El objeto final es analizar si el aprovechamiento urbanístico asociado a la totalidad de las inversiones ya ejecutadas y aquellas que se encuentran en curso a punto de finalizar, pueden generar unos ingresos que hagan económica y financieramente sostenible el Puerto en un horizonte temporal establecido en diez años.

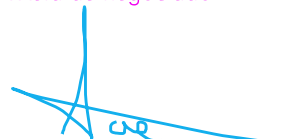
### 2. MODELO DE EXPLOTACIÓN Y RÉGIMEN ECONÓMICO APLICABLE

El modelo de explotación y el régimen económico considerado es el actualmente vigente en el sistema portuario de titularidad estatal y que se encuentra regulado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Los organismos públicos portuarios deben ajustar su contabilidad a las disposiciones del Código de Comercio, a las del Plan General de Contabilidad y a las demás que sean de aplicación. Para garantizar la necesaria homogeneidad contable, Puertos del Estado establece las directrices relativas a los criterios valorativos, así como a la estructura y normas de elaboración de las cuentas anuales, que deberán ser aplicados por las Autoridades Portuarias.

El régimen de control de las actividades económicas y financieras de los organismos públicos portuarios se ejercerá, de conformidad con lo establecido en el artículo 140 de la Ley General Presupuestaria, por la Intervención General de la Administración del Estado y el Tribunal de Cuentas. Las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado están sometidos a la obligación de rendir cuentas de sus operaciones ante el Tribunal de Cuentas, por conducto de la Intervención

A Xefa de negociado



Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

General de la Administración del Estado. Dichas cuentas se formarán y rendirán de acuerdo con los principios y normas de contabilidad recogidos en el Plan General de Contabilidad.

Las Autoridades Portuarias deben aprobar cada año los proyectos de presupuestos de explotación y capital y de programa de actuación plurianual individuales, que se ajustarán a las previsiones económico-financieras y a la programación financiera y de inversiones acordadas con Puertos del Estado en el marco de los respectivos Planes de Empresa.

Los referidos documentos son elaborados anualmente por la Autoridad Portuaria, de acuerdo con los objetivos definidos, en su caso, en los instrumentos de planificación plurianual que deberán ajustarse a la política económica del Gobierno y deberá contener entre otros aspectos las previsiones de tráfico portuario, las previsiones económico-financieras, la programación de inversiones públicas y sus fuentes de financiación, así como el objetivo anual de rentabilidad.

El régimen económico de los puertos de titularidad estatal responde al principio de autosuficiencia económica del sistema portuario en su conjunto y de cada una de las Autoridades Portuarias en un marco de autonomía de gestión económico-financiera de los organismos públicos portuarios. Los ingresos por las actividades ordinarias del sistema portuario estatal y de cada una de las Autoridades Portuarias deberán cubrir, al menos, los siguientes conceptos:

- ➔ Los gastos de explotación, los gastos financieros y otros necesarios para el cumplimiento de sus funciones.
- ➔ Las cargas fiscales.
- ➔ La depreciación de sus bienes e instalaciones.
- ➔ Un rendimiento razonable sobre el activo no corriente neto medio del ejercicio, excluyendo el inmovilizado en curso, los activos por impuestos diferidos y los deudores comerciales no corrientes, que permita hacer frente a las necesidades de las nuevas inversiones y a la devolución de los empréstitos emitidos y de los préstamos recibidos.

Para garantizar la autosuficiencia económica del sistema portuario y de cada una de las Autoridades Portuarias, Puertos del Estado acordará con cada Autoridad Portuaria, en los respectivos Planes de Empresa, en la forma prevista en la ley, los objetivos de rentabilidad anual.

### 3. EVOLUCIÓN DE LOS PRESUPUESTOS ORDINARIOS 2008-2012

El análisis de la evolución de los presupuestos de la entidad en los 5 últimos años, nos permite extraer conclusiones de la situación económica actual en la que se encuentra la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra, los recursos de lo que dispone, el grado de cumplimiento de sus expectativas presupuestarias, así como del grado de coherencia que puede otorgarse a las estimaciones que deben realizarse en relación con el desarrollo de las actuaciones incluidas en el ámbito espacial del Plan y reflejadas en el correspondiente estudio económico-financiero. El ámbito de evolución se establece en dos perspectivas: Económica y de financiación.



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

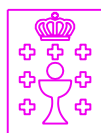
CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA



## A. ECONÓMICA

<b>INGRESOS DE EXPLOTACIÓN(*)</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012 (**)</b>
Importe Neto Cifra de Negocio	8.207	8.398	8.119	8.415	8.081
Otros Ingresos de Explotación	2.681	2.339	1.196	1.102	1.542
Imputación de Subvenciones	637	762	1.661	1.133	872
Excesos de Provisiones	3	127	1.067	135	225
<b>TOTALES</b>	<b>11.528</b>	<b>11.626</b>	<b>12.043</b>	<b>10.786</b>	<b>10.720</b>
<b>% EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO</b>	<b>87,63%</b>	<b>107,52%</b>	<b>108,78%</b>	<b>109,90%</b>	<b>101,92%</b>

Cifras en miles de euros. (\*) Excluidos ingresos excepcionales. (\*\*) Previsión inicial del cierre. (2008) Entrada en vigor del nuevo plan general contable que justifica la desviación excepcional a la baja en materia de ingresos con el presupuesto inicialmente aprobado.



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

<b>GASTOS DE EXPLOTACIÓN (*)</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012 (**)</b>
Gastos de Personal	3.230	3.250	3.403	3.322	3.054
Otros Gastos de Explotación	2.127	2.089	1.955	2.255	2.216
Amortizaciones de Inmovilizado	2.749	3.105	3.242	3.413	3.178
Otros Gastos	235	4	1.267	267	1
<b>TOTALES</b>	<b>8.341</b>	<b>8.448</b>	<b>9.867</b>	<b>9.257</b>	<b>8.449</b>
<b>% EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO</b>	<b>92,61%</b>	<b>94,58%</b>	<b>108,19%</b>	<b>99,91%</b>	<b>90,83%</b>

Cifras en miles de euros. (\*) Excluidos Gastos Excepcionales. (\*\*) Previsión inicial del cierre. (2010) Gastos por Operación excepcional de dotación de gasto por deterioro vinculado a una apertura de Inmovilizado al uso general (parque de Cantodarea).



<b>INDICADORES DE GESTIÓN</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012 (**)</b>
EBITDA	6.170	6.286	6.685	5.210	5.449

Cifras en miles de euros. (\*\*) Previsión inicial del cierre



La rentabilidad objetivo de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra regulada por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de Puertos del Estado y de la Marina Mercante se ha situado en 2011 en el 2,61%.

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo  
CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

## B. FINANCIERA

ORIGEN DE FONDOS	2008	2009	2010	2011	2012 (*)
Recursos Generados por las Operaciones	4.090	4.030	3.509	3.866	3.314
Subvenciones, donaciones, legados	3.422	6.048	4.544	1.726	1.928
Otros Orígenes	2.203	1.908	6.149	1.195	520
<b>TOTALES</b>	<b>9.715</b>	<b>11.986</b>	<b>14.202</b>	<b>6.787</b>	<b>5.762</b>

APLICACIÓN DE FONDOS	2008	2009	2010	2011	2012 (*)
Adquisiciones de Inmovilizado	9.333	8.184	7.625	3.179	5.910
Otras Aplicaciones	374	7.242	802	1.125	368
<b>TOTALES</b>	<b>9.707</b>	<b>15.426</b>	<b>8.427</b>	<b>4.304</b>	<b>6.278</b>

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO	2008	2009	2010	2011	2012 (*)
Flujos Efectivo Actividades Explotación	5.125	5.453	4.361	4.585	5.020
Flujos Efectivo Actividades Inversión	-11.681	-4.733	-3.377	-10.223	-14.416
Flujos Efectivo Actividades Financiación	1.232	4.036	4.537	3.190	3.147
Aumento o disminución efectivo	-5.324	4.756	5.521	-2.448	-6.248
<b>Efectivo a final de ejercicio</b>	<b>235</b>	<b>4.991</b>	<b>10.512</b>	<b>8.064</b>	<b>1.816</b>

Cifras en miles de euros. (\*) Previsión inicial del cierre. En las actividades de inversión se recogen las inversiones de excedentes de tesorería además de las relativas a los pagos de inversiones en inmovilizado no financiero.

Como se observa la entidad abre el ejercicio 2013 con suficiente capacidad inversora.

### 4. HIPÓTESIS GENERALES

Bajo el régimen económico y financiero descrito, cada una de las actuaciones incluidas en el Plan genera una serie de ingresos y gastos únicamente repercutibles a esa actividad, y unos gastos generales de explotación, comunes a todas ellas, que figuran íntegramente en la cuenta de pérdidas y ganancias de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra.

Las hipótesis iniciales que se han establecido para la realización del estudio económico financiero son las siguientes:

➔ El inicio de la actividad será año base más diez años.

➔ La duración de las obras en curso afectas al Plan se ha estimado que concluyen en 2013.

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

➔ El cálculo de los ingresos, se realizará suponiendo unidades monetarias del año 2013 con la aplicación de los coeficientes correctores de las tasas recogidos en el Plan de Empresa 2013, aprobado y que se regulan en el Artículo 166 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

- ➔ Bajo una hipótesis conservadora, se mantiene la partida de otros gastos de explotación y de gastos de personal aplicable al conjunto de la Autoridad Portuaria. Las previsiones no tienen en cuenta posibles cambios normativos que afecten a determinadas partidas como son las aportaciones al Fondo de Compensación Interportuario o la vinculada con las aportaciones sobre los ingresos por tasas portuarias que realiza la Autoridad Portuaria.
- ➔ Las hipótesis contables que afectan al criterio de amortización se realizan de conformidad con la normativa vigente, y en particular para las actuaciones del plan, al tratarse de infraestructura portuaria en funcionamiento a 31/12/2013, se contempla una amortización constante según las tablas de vidas útiles aplicables en el sistema portuario a cada naturaleza de activo.
- ➔ Las hipótesis fiscales consideradas se basan en el régimen de entidad parcialmente exenta del Impuesto de Sociedades aplicable actualmente.
- ➔ En un criterio de máxima prudencia se han supuesto unos ingresos acordes con los niveles de actividad alcanzados en la actualidad con la única excepción del incremento derivado del tráfico de graneles sólidos vinculado a la conclusión de las obras del Muelle Comercial Oeste, y los ingresos por ocupación privativa y aprovechamiento especial que se vinculan a la explotación de la zona urbanizada.

## 5. CAPACIDAD INVERSORA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA

Como ya se ha indicado en párrafos anteriores, el ámbito del presente Plan Especial incluye el aprovechamiento urbanístico asociado a la totalidad de las inversiones ya ejecutadas y aquellas que se encuentran en curso a punto de finalizar. En este sentido, como punto de partida tomamos la estructura del Balance de Situación de la entidad previsto para 2013 en el Plan de Empresa aprobado al incluir la totalidad de las actuaciones previstas y el registro de las obligaciones económicas derivadas de las mismas.



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

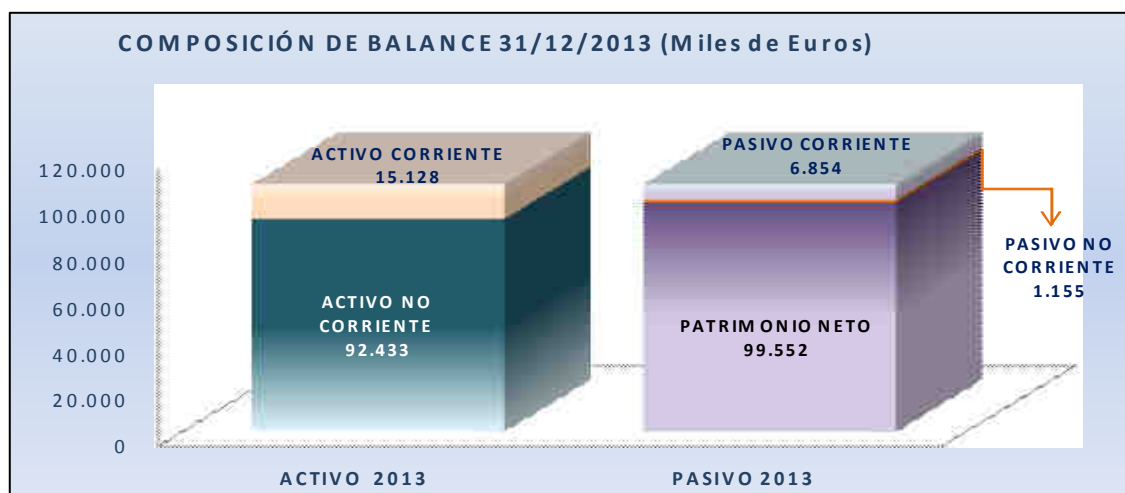
A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

<b>ACTIVO</b>	<b>AÑO 2013</b>	<b>PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>	<b>AÑO 2013</b>
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>92.433</b>	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>99.552</b>
Inmovilizado intangible	32	Fondos Propios	66.501
Inmovilizado material	75.506	Subvenciones, donaciones y legados	33.051
Inversiones Inmobiliarias	16.765	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>1.155</b>
Inversiones en empresas del grupo	100	Provisiones a Largo Plazo	1.079
Inversiones financieras a largo plazo	30	Deudas a Largo Plazo	76
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>15.128</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>6.854</b>
Existencias	25	Provisiones a corto plazo	2.571
Deudores y cuentas a cobrar	3.179	Deudas a corto plazo	1.392
Inversiones Financieras a corto plazo	8.511	Deudas con empresas del grupo	116
Periodificaciones	10	Acreedores comerciales y otras cuentas	2.775
Efectivo y otros activos líquidos	3.403		
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>107.561</b>	<b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>	<b>107.561</b>

Cifras en miles de euros. Las deudas a corto plazo responden únicamente a obligaciones con proveedores y por constitución de fianzas.



Las fuentes de financiación del activo no corriente se sustentan en los recursos propios generados por la propia actividad de la Autoridad Portuaria y en las subvenciones de capital vinculadas a los fondos europeos concedidos hasta 2013, sin que se estime necesario incurrir en endeudamiento externo. Las ejecuciones presupuestarias de ejercicios precedentes, la solvencia financiera con la que abre 2013, las previsiones de ingresos y gastos para 2014 y siguientes bajo un marco legal de exigencia de cumplimiento del principio de autosuficiencia económica del ente justifica la viabilidad económica de las actuaciones previstas en el plan.



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELERÍA DE MEDIO AMBIENTE, TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento emitido de conformidad por orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

## 6. PREVISIONES ECONÓMICO-FINANCIERAS 2013-2022 BAJO EL ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1. Importe Neto de la Cifra de Negocio	8.105	8.230	8.632	8.722	8.814	8.873	8.953	8.970	9.018	9.046
I. Tasas Portuarias	7.078	7.203	7.605	7.695	7.787	7.846	7.926	7.943	7.991	8.019
II. Otros Ingresos de Negocio	1.027	1.027	1.027	1.027	1.027	1.027	1.027	1.027	1.027	1.027
4. Trabajos realizados por la empresa para Inmovilizado										
5. Otros Ingresos de Explotación	551	551	551	551	551	551	551	551	551	551
6. Gastos de Personal	-3.421	-3.486	-3.552	-3.609	-3.681	-3.755	-3.830	-3.865	-3.942	-4.021
7. Otros Gastos de Explotación	-2.242	-2.294	-2.362	-2.460	-2.569	-2.631	-2.623	-2.676	-2.722	-2.828
8. Amortización del Inmovilizado	-3.613	-3.613	-3.613	-3.613	-3.613	-3.613	-3.613	-3.613	-3.613	-3.613
9. Imputación de Subvenciones	1.161	1.161	1.161	1.161	1.161	1.161	1.161	1.161	1.161	1.161
<b>A.1 RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>541</b>	<b>549</b>	<b>817</b>	<b>752</b>	<b>663</b>	<b>586</b>	<b>599</b>	<b>528</b>	<b>453</b>	<b>296</b>
12. Ingresos Financieros	250	200	125	100	75	50	25	25	25	25
13. Gastos Financieros	-75									
<b>A.2 RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>175</b>	<b>200</b>	<b>125</b>	<b>100</b>	<b>75</b>	<b>50</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>25</b>
<b>A.3 RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>716</b>	<b>749</b>	<b>942</b>	<b>852</b>	<b>738</b>	<b>636</b>	<b>624</b>	<b>553</b>	<b>478</b>	<b>321</b>
Impuesto sobre Beneficios										
<b>A.4 RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>716</b>	<b>749</b>	<b>942</b>	<b>852</b>	<b>738</b>	<b>636</b>	<b>624</b>	<b>553</b>	<b>478</b>	<b>321</b>

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras do 12 de xullo de 2013.

Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

Cifras en miles de euros. Las previsiones recogidas en el cuadro anterior, quedan condicionadas por posibles cambios normativos que puedan afectar al régimen económico y presupuestario de los Puertos de Interés general.

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA



## 7. CONCLUSIONES

El resultado económico previsional en el horizonte temporal elegido ha sido dibujado en el marco de un escenario conservador en materia de ingresos limitado a los niveles actuales de actividad solo reforzados por la mejora del tráfico de gráneles sólidos vinculados al Muelle Comercial Oeste pero teniendo en cuenta los gastos de personal y de explotación que pueden producirse si se alcanzan unos mayores niveles de actividad en otros tráficos no considerados. En este sentido, podemos afirmar que los márgenes vinculados a las actuaciones incluidas en el Plan Especial pueden ser superiores.

En todo caso, el cumplimiento del principio de autosuficiencia económica y del objetivo de rentabilidad para cada ejercicio que se establezca para la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra en el marco de su Plan de Empresa anual pueden suponer ajustes en las tasas portuarias y reducciones de los gastos acorde con la realidad económica y financiera del momento que garanticen su sostenibilidad.

El resultado del cumplimiento presupuestario de ejercicios precedentes, la solvencia financiera con la que se cierra el ejercicio 2012, las previsiones de ingresos y gastos para 2014 y siguientes bajo un marco legal de exigencia de cumplimiento del principio de autosuficiencia económica del ente, permite otorgar un nivel de coherencia suficiente entre los recursos disponibles y los costes de inversión de las actuaciones ejecutadas y las que se encuentran en curso lo que permite garantizar viabilidad económica de las actuaciones en el ámbito que regula el presente Plan Especial.



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

Marín, 11 de julio de 2013



Miguel Á. Navarro Veroz

Director

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos



José C. Navarro Bernabeu

Jefe del Departamento de Secretaría General

Licenciado en Derecho



Ana Crespo Trujillo

Jefa de la División de Administración y Finanzas

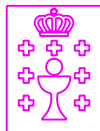
Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales



Luis Martínez Guerra

Jefe del Departamento Desarrollo Portuario

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos



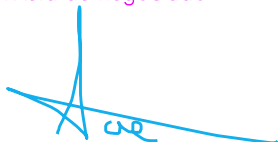
**XUNTA DE GALICIA**

CONSELERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado



Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

## DOCUMENTO D. PLANOS

### Planos de Información

- I-1 SITUACIÓN
- I-2 ESTADO ACTUAL Y ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO
- I-3 EDIFICACIONES E INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES
- I-4.1 PLANO DE SERVICIOS: REDES DE SANAMIENTO
- I-4.2 PLANO DE SERVICIOS: REDES DE ABASTECIMIENTO
- I-5 PLANO DE CONTROL DE ACCESOS AL PUERTO
- I-6 ZONA DE SEGURIDAD MILITAR
- I-7.1 P.U.E.P.: DELIMITACIÓN DE LAS AGUAS DEL PUERTO
- I-7.2 P.U.E.P.: DISTRIBUCIÓN DE USOS
- I-8.1 PLANEAMIENTO MUNICIPAL (CONCELLO DE MARÍN)
- I-8.2 PLANEAMIENTO MUNICIPAL (CONCELLO DE PONTEVEDRA)

### Planos de Ordenación

- II-1 PLANTA DE ORDENACIÓN
- II-2 PLANTA DE RED VIARIA Y ZONAS DE MANIOBRA
- II-3 SECCIONES TIPO DE VIALES PROYECTADOS
- II-4 ALINEACIONES Y RASANTES
- II-5 ZONIFICACIÓN ACÚSTICA
- II-6 SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

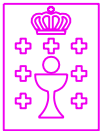
Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA



# XUNTA DE GALICIA

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA

## DOCUMENTO E. ANEXOS

### INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

DILIXENCIA.- Documento aprobado definitivamente por  
orde do Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e  
Infraestructuras do 19 de xullo de 2013  
Santiago de Compostela, 22 de xullo de 2013.

A Xefa de negociado

Noemí Prieto Guijo

CON MARCA DE AUGA DE DILIXENCIA