



# MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº2 DEL PROYECTO SECTORIAL DE LA CENTRAL DE TRANSPORTES Y TERMINAL INTERMODAL EN SAN CIBRAO DAS VIÑAS

- DOCUMENTO PARA -  
- APROBACIÓN DEFINITIVA -



Enero de 2023

**XESTIÓN DO SOLO DE GALICIA – XESTUR, S.A.**

VER.01



## ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES.....	3
2.	OBJETIVOS DE LA MODIFICACIÓN .....	4
3.	ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL .....	4
4.	ALCANCE Y CONTENIDO .....	5
4.1	VARIACIONES DURANTE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN.....	5
4.2	CORRECCIONES AL PROYECTO SECTORIAL Y SU MODIFICACIÓN.....	7
4.3	REORGANIZACIÓN DEL ÁREA DE SERVICIOS .....	11
4.4	ACTUALIZACIÓN DE LAS NORMAS PARTICULARES (ORDENANZAS).....	13
4.5	COMPROBACIÓN DE LOS ESTÁNDARES URBANÍSTICOS .....	14
4.6	ESTUDIO DEL PAISAJE.....	16
5.	JUSTIFICACIÓN DEL CARÁCTER NO SUSTANCIAL DE LA MODIFICACIÓN .....	18
6.	MARCO LEGAL .....	19
7.	EFFECTOS PREVISIBLES SOBRE OTROS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES RELACIONADOS .....	19
7.1	“PLAN SECTORIAL DE ORDENACIÓN DE ÁREAS EMPRESARIAIS DE GALICIA” .....	19
7.2	“PLAN SECTORIAL DA REDE VIARIA DE OURENSE E A SÚA ÁREA DE INFLUENCIA” .....	20
7.3	DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO .....	22
7.4	ANÁLISIS DE COMPATIBILIDAD ESTRATÉGICA.....	25
8.	DESARROLLO PREVISIBLE DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL.....	30
9.	PLANOS.....	32
10.	ANEXOS.....	33
	1. CUADROS RESUMEN PROYECTO SECTORIAL ORIGINAL CON LA MODIFICACIÓN Nº1	
	2. CUADROS RESUMEN DE LA MODIFICACIÓN Nº2	
	3. ORDENANZAS REGULADORAS	
	a.- Ordenanzas del Proyecto Sectorial Original	
	b.- Ordenanzas de la Modificación Puntual nº2	
	4. COPIA DE INFORMES SECTORIALES	
	4.1 SOLICITUD AUDIENCIA AL CONCELLO SAN CIBRAO -INFORMACIÓN PÚBLICA	
	4.2 XUNTA - Anuncio DOGA Información Pública	
	4.3 Informe DIRECCIÓN XERAL DE PATRIMONIO CULTURAL - Consellería de Cultura, Educación e Universidade – (Exp.:2021/1588)	
	4.4 Informe DIRECCIÓN XERAL DE CALIDADE AMBIENTAL, SOSTIBILIDADE E CAMBIO CLIMÁTICO - Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda - AAE AVALIACIÓN AMBIENTAL (Exp.:2021AAE2583)	



- 4.5 Informe SERVICIO DE ENERXÍA E MINAS - Consellería de Economía, Emprendimiento e Innovación - Afección LÍNEA ELÉCTRICA LMT
- 4.6 Informe AXENCIA GALEGA DE INFRAESTRUTURAS - Consellería de Infraestruturas e Mobilidade
- 4.7 Informe INSTITUTO DE ESTUDOS DO TERRITORIO – Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda (Exp.IET: P-21-740)
- 4.8 Informe AREA DE FOMENTO - Delegación del Gobierno de España en Galicia
- 4.9 Informe DIRECCIÓN GENERAL DE TELECOMUNICACIONES Y ORDENACIÓN DE LOS SERVICIOS DE COMUNICACIÓN AUDIOVISUAL – Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital (Exp.: URB00214/22)
- 4.10 Informe DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN GALICIA - Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Exp.: G-OU-0798)
- 4.11 Informe DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA - Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
- 4.12 Informe CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL MIÑO-SIL, O.A. – Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (Exp.: A/32/29571)
- 4.13 Informe DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA ENERGÉTICA Y MINAS– Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (Exp.: SBD/MPC)
- 4.14 Informe ADIF - Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)

## 1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

El 11 de abril de 2003, el Consello de la Xunta de Galicia aprobó definitivamente el proyecto sectorial para la implantación de la central de transportes y terminal intermodal de San Cibrao das Viñas (CTTI), publicado mediante anuncio del Director General del Instituto Galego da Vivenda e Solo, de 30 de abril de 2003 (DOG nº 88, de 8 de mayo de 2003). En la misma, se declaró la utilidad pública e interés social de las obras, instalaciones y servicios previstos. El proyecto sectorial estaba constituido por un polígono único pero dividido en dos actuaciones. Por un lado, el Centro de Transportes y Mercancías (también llamado CTM o Central de Transportes) y por otro la Terminal Intermodal Ferroviaria. Durante la tramitación urbanística se decidió ejecutar la urbanización del CTM por fases, quedando dividida en fase 1 y fase 2. La terminal intermodal consistiría en una nueva fase de urbanización o fase 3. Esta ejecución en fases se recogió en el Anexo Complementario a las Alegaciones del Proyecto Sectorial del 16 de diciembre de 2002, quedando incluida en la aprobación definitiva.

Las obras de urbanización de la 1ª fase comenzaron el 15 de enero de 2004 y finalizaron el 18 de abril de 2007, siendo recibidas por el Ayuntamiento de San Cibrao das Viñas, mediante acta de recepción de obra y cesión formal de urbanización formalizada al efecto.

Tras redacción de la oportuna separata del proyecto de urbanización de la 2ª fase de la Central de Transportes, se inician las obras de esa fase, el 3 de noviembre de 2008.

Durante las obras de urbanización de la 2ª fase, se decidió suprimir un vial existente entre las parcelas E1-F1 para dotar al parque de parcelas de mayor tamaño que satisficiera la demanda existente. Por tanto, se procedió a tramitar y aprobar la preceptiva modificación puntual del proyecto sectorial de la Central de Transportes y Terminal Intermodal de Ourense en San Cibrao das Viñas (Modificación puntual nº1), aprobada definitivamente por Acuerdo del Consello da Xunta de Galicia de fecha 29 de octubre de 2009, publicado mediante Resolución del Director General del Instituto Galego de Vivenda e Solo, el 2 de noviembre de 2009 (DOG nº 227, de 19 de noviembre de 2009).

El Instituto Galego da Vivenda e Solo vendió los terrenos de la 2ª fase de la Central del Transporte a Xestur el 13 de noviembre de 2009. Las obras de la 2ª fase se finalizaron el 11 de junio de 2010, siendo recibidas por el Ayuntamiento de San Cibrao das Viñas, mediante acta de recepción de obra y cesión formal de urbanización formalizada al efecto.

La Central de Transportes queda terminada, con la finalización de las obras de la 2ª fase. Resta por urbanizar la 3ª fase del proyecto sectorial, denominada la Terminal Intermodal Ferroviaria y la ejecución del vial de acceso.

Con el desarrollo del presente documento se promueve una adaptación de las determinaciones del Proyecto Sectorial de la Central de Transportes y Terminal Intermodal de San Cibrao das Viñas vigente, a la realidad urbanística existente. Dicha adaptación no implica cambios en la clasificación del suelo ni modifica la



estructura general y orgánica del territorio, por lo que, de acuerdo con el artículo 83 de la Ley 2/2016, de 10 de febrero del suelo Galicia, tendrá la consideración de modificación de proyecto sectorial. Dado su escaso alcance y su carácter puramente instrumental, se le dará tratamiento de modificación puntual, pasando a denominarse **Modificación Puntual nº2 del Proyecto Sectorial del Centro de Transportes y Terminal Intermodal de San Cibrao das Viñas (Ourense)**.

Con fecha del 22 de junio de 2021 se emitió por la Dirección Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo el informe previsto en el artículo 56.3 de la LOT, en el que se resuelve que la modificación tiene carácter no substancial.

El 16 de diciembre de 2021 se emite por la Dirección Xeral de Calidade Ambiental, Sostibilidade e Cambio Climático la resolución con la formulación del informe ambiental estratégico sobre la modificación puntual nº 2 del P.S. de la Central de Transportes y Terminal Intermodal en San Cibrao das viñas (Publicado en el DOG nº6 del 11 de enero de 2022)

## 2. OBJETIVOS DE LA MODIFICACIÓN

El objetivo de esta modificación es recoger y asimilar las pequeñas variaciones sufridas durante las obras de urbanización llevadas a cabo, corregir los errores encontrados en las anteriores versiones del proyecto sectorial, permitir la segregación de la parcela A2 y actualizar las ordenanzas para dar una mayor flexibilidad a la instalación de empresas y dinamizar la ocupación del parque. Todo ello con las oportunas justificaciones y comprobaciones del cumplimiento de la legislación urbanística vigente.

## 3. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

La Central de Transportes y Terminal Intermodal Ferroviaria se encuentran en la provincia de Ourense, en el término municipal de San Cibrao de Viñas.

Este término municipal se sitúa al Sur de la capital de la provincia, por donde pasan las líneas e infraestructuras más importantes, además del acceso Sur a Galicia; como son las líneas de ferrocarril “Zamora - A Coruña”; la Nacional 525 de Benavente a Santiago; la A-52 “Autovía das Rías Baixas”, y la circunvalación a la capital que enlaza con el resto de carreteras nacionales a Santiago, Madrid, Portugal, Lugo, Vigo y Ponferrada.

Esta localización se sitúa limítrofe con el polígono industrial de San Cibrao de Viñas y con el Parque Tecnolóxico de Galicia; así mismo, se encuentra muy próxima a otros polígonos y parques empresariales como el de Pereiro de Aguiar, el polígono Barreiros y algo más distantes los parques empresariales de Xinzo de Limia y Celanova. La proximidad de la ciudad de Ourense, y la facilidad de acceso a las redes de transporte que proporcionan las importantes infraestructuras de carretera y ferrocarril adyacentes a la localización del Centro de Transportes, dotan a éste de un enorme potencial como centro integrador de empresas que



necesiten, para el desarrollo de sus actividades logísticas, el aprovechamiento pleno de las ventajas que ofrece el transporte combinado.

Como se dijo anteriormente, el 11 de abril de 2003, el Consello de la Xunta de Galicia aprobó definitivamente el proyecto sectorial para la implantación de la central de transportes y terminal intermodal de San Cibrao das Viñas.

Las obras de urbanización de la 1ª fase tuvieron lugar entre el 15 de enero de 2004 y el 18 de abril de 2007.

El 3 de noviembre de 2008 comienzan las obras de la urbanización de la 2ª fase. Durante las mismas, se decidió suprimir un vial existente entre las parcelas E1- F1 para dotar al parque de parcelas de mayor tamaño que satisficiera la demanda existente. Por tanto, se procedió a tramitar y aprobar la preceptiva modificación puntual del proyecto sectorial (Modificación puntual nº1).

Las obras de la 2ª fase finalizaron el 11 de junio de 2010.

Las obras de urbanización de la Central de Transportes están, por consiguiente, concluidas. Se trata de suelo urbano consolidado y que además cuenta con una gran implantación de empresas, pues todas las parcelas se encuentran vendidas, a excepción del área de servicios. Solamente resta por ejecutar las obras de urbanización de la Terminal Intermodal Ferroviaria.

Durante todo el proceso de desarrollo de la actuación, se han detectado diferentes carencias en el Proyecto Sectorial vigente que dificultan tanto la gestión del suelo como su comercialización. En estos momentos, para adecuar el proyecto a la realidad urbanizada y empresarial del suelo, resulta necesario modificar aspectos puntuales de la ordenación, de las ordenanzas, corregir ciertos errores detectados en el proyecto sectorial y, en definitiva, adaptar el planeamiento a la realidad urbanística de la actuación tras la ejecución de la 1ª y 2ª fase de urbanización; para, de este modo, hacer del Proyecto Sectorial un instrumento útil en la gestión y desarrollo del ámbito.

#### 4. ALCANCE Y CONTENIDO

Las modificaciones a realizar se pueden categorizar en 4 apartados:

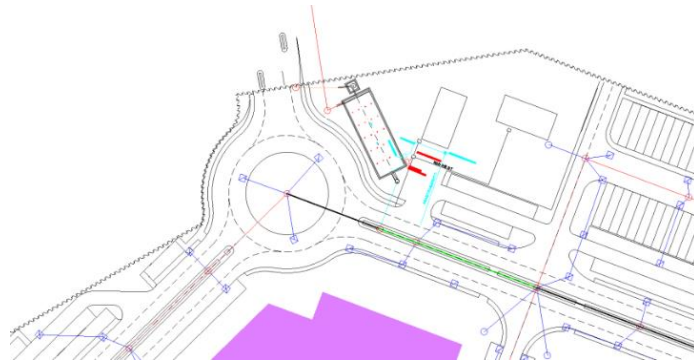
- Variaciones durante las obras de urbanización.
- Correcciones al proyecto sectorial y su modificación.
- Reorganización del Área de Servicios.
- Actualización de las Normas Particulares (ordenanzas).

##### 4.1 VARIACIONES DURANTE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN

Durante la ejecución de las obras de la 1ª fase de la Central de Transportes se redactó el proyecto modificado nº1 para dar solución a los problemas encontrados en las obras de urbanización. En concreto destacamos:



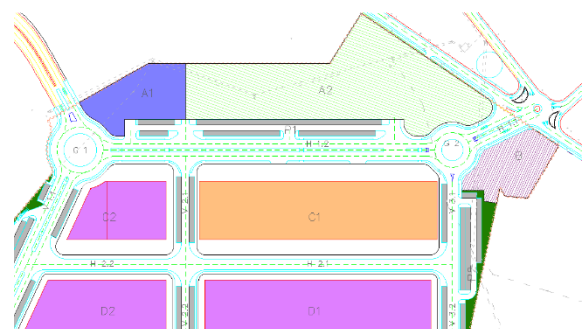
1.- No ejecución del tanque de tormentas (parcela A1): al no estar construido el vial de acceso al Centro de Transportes, por el cual las aguas residuales discurrían en una red separativa, fue necesario realizar la conexión conjunta de las aguas pluviales y fecales en el colector general de saneamiento del polígono de San Cibrao. La red separativa se vuelve unitaria en el pozo anterior al futuro tanque de tormentas, y se realiza la conexión conjunta de las aguas en el colector municipal. Actualmente se han mantenido conversaciones con el Concello de San Cibrao das viñas, en las que se ha solicitado la ejecución del tanque de tormentas dentro de lo que sería la mejora de las infraestructuras de saneamiento municipales. Por parte de Xestur se está realizando el proyecto y el estudio de la obra. Para que el tanque de tormentas sea plenamente operativo deberá ejecutarse el vial de conexión y la red separativa, o realizarse mejoras en la red municipal de saneamiento. **Se mantiene el tanque de tormentas como una necesidad de la urbanización junto con el vial de conexión. Su ejecución quedaría vinculada a una conexión de saneamiento futura, bien sea a través del vial de conexión pendiente, o de otras actuaciones dentro de la red municipal de saneamiento. De no ejecutarse dentro de los planes municipales, se mantiene la obligatoriedad de incluirse en el proyecto del vial de conexión. Se adjunta un nuevo plano con la conexión provisional de aguas residuales.**



2.- Talud en la parcela A2: la diferencia de cota con las parcelas limítrofes obligaba a la ejecución de un largo muro no contemplado en el proyecto. Se decide por tanto la ejecución de un talud que conlleva el desplazamiento hacia el sur de la zona de aparcamiento de vehículos pesados. **Esto implica la reordenación de las plazas de aparcamiento de vehículos ligeros P1, que se ven reducidas. Se corrige el plano de ordenación y se incluye plano de detalle.**



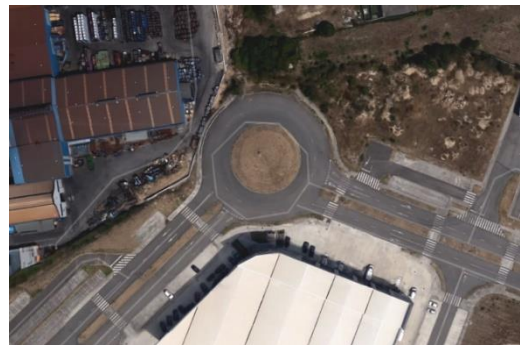
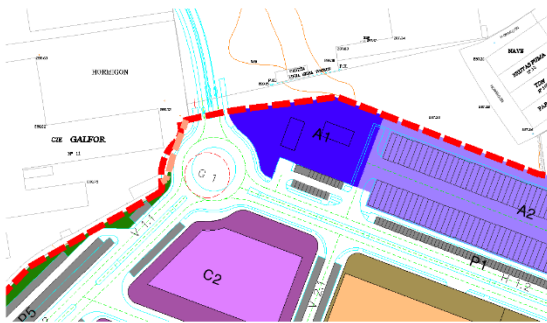
*Estado de la obra ejecutada*



*Ordenación según el planeamiento*



**3.-** El deslinde con la parcela de CIE GALFOR S.A. al oeste de la Central de Transportes modifica ligeramente su geometría. De este modo la Glorieta G1 que está en la intersección de los viales H1 y V1 se ve desplazada 5,91m de su posición original. **Esto conlleva la reordenación de la glorieta, la disminución de la superficie de la parcela A1, la variación del límite exterior del ámbito y la modificación de la superficie total de la actuación, que se ve disminuida. Se corrigen los cuadros de superficies, el plano de ordenación y se incluye plano de detalle.**



*En rojo se representa el ámbito original y la disposición de la rotonda antes de la ejecución de las obras.*

**4.-** El proyecto de urbanización contemplaba el desplazamiento de una torreta de alta tensión y su posterior conducción subterránea, algo que no llegó a realizarse. **Como consecuencia se mantuvo la ubicación inicial de la torreta reduciéndose el número de plazas de aparcamiento de vehículos ligeros P2. Esta modificación implica también un cambio en las superficies de zonas verdes no computables y zonas libres. Se corrige el plano de ordenación y se incluye plano de detalle.**

#### 4.2 CORRECCIONES AL PROYECTO SECTORIAL Y SU MODIFICACIÓN

**1.-** Las superficies recogidas en los cuadros no se corresponden con las superficies de los planos. En el global del ámbito la superficie recogida por el Proyecto Sectorial vigente es de 323.006 m<sup>2</sup> cuando la medición de los planos recoge 322.761 m<sup>2</sup>. Las mediciones más recientes realizadas en base al topográfico encargado en 2013 para definir la geometría real ejecutada de la parcela A arrojan una medición de 322.952 m<sup>2</sup> para el mismo ámbito, sin incluir el deslinde con CIE GALFOR S.A. En base al mismo levantamiento topográfico, pero teniendo en cuenta el desplazamiento de la glorieta G1, la medición más precisa que se obtiene para la totalidad del ámbito sería de 322.815 m<sup>2</sup>. El deslinde de la parcela de CIE GALFOR S.A implica una diferencia de 137 m<sup>2</sup>. Se opta por aceptar como superficie más precisa la proporcionada por la documentación gráfica actualizada, adoptando como superficie total del ámbito 322.815 m<sup>2</sup>.

Esta misma circunstancia se repite en la terminal intermodal, donde las superficies recogidas en los planos no coinciden con las expresadas en los cuadros. Se le da también una nueva estructura al cuadro de la intermodal. El aparcamiento deja de contabilizarse junto con el equipamiento social y pasa a incluirse en el subtotal de espacios libres y viario, donde se incluyen también las zonas verdes no computables. La reserva de usos ferroviarios se incluye en el Área Intermodal y se corrigen las superficies para que coincidan con la





documentación gráfica. A continuación, se detallan las diferentes superficies expresadas en la documentación:

		<i>Central de transportes</i>	<i>Terminal Intermodal</i>	<i>Total</i>
<i>Proyecto Sectorial original y mod. nº1</i>	Cuadros	224.949	98.057	323.006
	Planos	227.478	95.283	322.761
<i>Topográfico 2013</i>	Parcela A	227.669	-	322.952
	Glorieta	227.532	-	322.815
<i>Modificación nº2</i>	Cuadros	227.532	95.283	322.815
	Planos	227.532	95.283	322.815

El origen de estas variaciones se puede encontrar en varias razones, como la multitud de planos existentes y la falta de concordancia entre los distintos documentos, pero fundamentalmente porque parte de los planos se modificaron en el documento anexo al proyecto sectorial de fecha 16 de diciembre de 2002, con el resultado de la fase de alegaciones. Sin embargo, el resto de la documentación no fue actualizada, lo que se pretende enmendar en esta modificación puntual.

**Se corrigen las superficies de los cuadros resumen en consonancia con la documentación gráfica actualizada para ofrecer la mejor medición posible de cada una de las zonas. Se ven afectadas las superficies de las parcelas A y B, del viario y de las zonas libres. Se modifica el plano de ordenación de acuerdo con la realidad obtenida en el topográfico de 2013. Se incluyen planos de detalle.**

2.- Además de las variaciones descritas en los puntos anteriores (por modificación del ámbito o cambios durante la fase de obra), se observan errores en los cuadros de superficies debidas a las superficies ocupadas y edificables de las parcelas. Por este motivo es necesario actualizar los cuadros, incluyendo también la modificación nº1, y unificando todos los conceptos.

En este sentido se opta por mantener los parámetros fijados en el proyecto original, corrigiendo las incongruencias, pero manteniendo los criterios de ocupación y edificabilidad.

Concretamente, en la Central de Transportes, además de incluir los datos de la modificación nº1 se corrigen los datos del Área de Servicios (parcela A y B). En los cuadros no se asigna ninguna ocupación ni edificabilidad a la parcela B, correspondiente con la estación de servicio. Esto no tiene sentido e imposibilita el desempeño de la actividad. De hecho, en las ordenanzas se recoge una edificabilidad de 0,6 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> para esta parcela. Se le asigna, por tanto, una ocupación de 1.555 m<sup>2</sup> y una edificabilidad de 1.555m<sup>2</sup> a la parcela B que es una edificabilidad menor a la inicialmente prevista. Por su parte, en la parcela A, se distribuyen las ocupaciones y las edificabilidades entre las 4 parcelas que la constituyen. El cómputo total de la superficie edificable asignada a la totalidad de las parcelas A y B se mantiene igual que en el proyecto original, por entenderse que la nueva distribución es suficiente para el uso al que se destinan cada una de las parcelas. Tampoco se le asigna ninguna ocupación ni edificabilidad al equipamiento deportivo, por lo que se procede a asignarle las mismas en función de lo recogido en las ordenanzas (35% de edificabilidad).



En cuanto a la Terminal Intermodal, se retiran los 168 m<sup>2</sup> correspondientes a la ocupación del Área pavimentada para el depósito de contenedores, ya que se entiende que es un error al no tener edificabilidad asociada y no hacerse mención a ello en el resto del documento. También se corrigen las superficies de ocupación del equipamiento social (y aparcamiento). Al igual que antes, se entiende que es otro error asignar superficie ocupada en el aparcamiento de vehículos ligeros. Se elimina la ocupación del aparcamiento y se mantiene la ocupación y la edificabilidad del proyecto original para el edificio administrativo. Además, la suma de las superficies del edificio administrativo y del aparcamiento está mal realizada, por lo que se corrige. Igualmente se corrige la superficie máxima construida de la terminal intermodal al estar mal sumada. Se recogen 10.092 m<sup>2</sup> cuando la suma es 5.046 m<sup>2</sup>.

**Se corrigen los cuadros en lo relativo a las superficies ocupadas y a la edificabilidad. Lo que implica una superficie máxima construida para la totalidad del ámbito de 92.314 m<sup>2</sup> en lugar de los 94.516 m<sup>2</sup>.**

**3.-**El número de plazas de aparcamiento indicado en el proyecto sectorial original no está bien calculado. Se produce un error tanto en la asignación de plazas por zonas como en el posterior computo de las mismas. Esto se debe a varias causas. Por un lado, la asignación de plazas para cada una de las zonas de aparcamiento no se corresponde con la documentación gráfica, y; por otro lado, la suma de los valores recogidos en la tabla está mal realizado, el P.S. recoge 1.169 plazas cuando la suma sería 1.105 plazas.

Esto, junto con las variaciones llevadas a cabo durante las obras, nos deja una cantidad de plazas públicas ejecutadas sensiblemente inferior a la recogida en el proyecto sectorial. Durante la urbanización se construyeron 826 plazas en la Central de Transportes (752 públicas + 74 en el aparcamiento de pesados), frente a las 1.042 que estipulaba el Proyecto Sectorial. En la actualidad también hay que contar que existen 211 plazas privadas, construidas en las parcelas E1-F1 (204), C2 (3) y E2.6-E2.7-E2.8 (4).

	Plazas Aparcamientos			
	P.S. Vigente		Realmente ejecutadas	
	C.T.	T.I.	Públicas	Privadas
Vehículos Ligeros	962	53	752	211
Vehículos Pesados	80	10		74
Suma	1.042	126 (63)	752	285
Total	1.169 (1.105)		1.037	

Por otro lado, en el apartado 5.3 “Cumplimiento de los Estándares Urbanísticos” del P.S. original se recoge una superficie máxima construida de 94.516 m<sup>2</sup> y una necesidad de 1037 plazas de aparcamiento. Estas cifras, provienen de las tablas del proyecto, y como se detalló en el punto anterior, están mal sumadas y mal calculadas. De estar bien calculadas serían 92.314 m<sup>2</sup> de edificación máxima y 1.154 plazas de aparcamiento (1 plaza por cada 80 m<sup>2</sup> edificables). El artículo de la ley que se menciona debería ser el 22.G en lugar del 21.G.

**Para enmendar estos errores, en el apartado 4.5 del presente documento se procederá a la justificación de la reserva de plazas de aparcamiento según la legislación actual (1 plaza/100 m<sup>2</sup> edificables). También**



**se corregirán las tablas de superficies y se procederá a la asignación correcta de plazas de aparcamientos. Se incluye también un plano de detalle de las zonas de aparcamiento.**

4.- En la modificación nº1 del proyecto sectorial, se divide la zona deportiva ZD localizada en la segunda fase, introduciendo una nueva zona verde V3. Esta inclusión no está explicada ni fundamentada de ninguna manera en la documentación urbanística de dicha modificación. No se hace mención alguna a ella excepto la inclusión gráfica en los planos de dicho documento. Se desconoce la razón de esta circunstancia, probablemente por la cantidad de planos y modificaciones de versiones anteriores existentes. Se atribuye a un error en la delineación. **Se procede, por tanto, a la restauración de la ordenación original aprobada establecida en el proyecto sectorial. Se justificará en el apartado 4.5 el cumplimiento de las reservas de suelo correspondientes a espacios libres y zonas verdes.**

5.- La parcela destinada a Edificio Administrativo y Control de la Terminal Intermodal Ferroviaria se recoge en proyecto sectorial primitivo, junto a la parcela de aparcamiento de vehículos ligeros, como equipamiento dotacional público, recogiendo la obligación de ceder esta superficie al ayuntamiento. No parece correcta la inclusión de zonas de aparcamiento como reserva de suelo para equipamientos públicos, ya que esto no es coherente ni con las ordenanzas ni con el objeto para el cual se reserva este tipo de suelo. **Se corrige esta circunstancia contabilizando correctamente las superficies de suelo destinadas a equipamientos públicos y a aparcamientos.**

6.- El proyecto sectorial indica en la página 45, en el apartado 3.6.1.9. "Obras Complementarias" que la Central de Transportes deberá estar cerrada y con control de acceso, dándose unas especificaciones al efecto. El vallado perimetral se incluyó en el proyecto de urbanización original de la 1ª fase de la Central de Transportes, pero no fue ejecutado. En el proyecto de urbanización de la 2ª fase no se consideró. Esta determinación no está lo suficientemente desarrollada al existir varios accesos a la central de transportes uno de ellos pendiente de ejecución, así como el tramo 4 del vial 3 (V3.4), pensado para tener continuidad en un futuro. La ejecución por fases, favoreció que se obviara la construcción de este cierre al no considerarse operativo. Todas estas razones llevan a la conclusión que la ejecución de un vallado perimetral no es procedente hasta que no esté terminada la actuación. Por este motivo, se elimina la construcción del vallado perimetral para incluirlo, como posibilidad, con la urbanización de la 3ª fase. De esta manera se cerraría una entidad completa, la totalidad de la actuación Central de transportes y Terminal intermodal. **Se elimina por tanto el vallado perimetral en las fases 1ª y 2ª, para incluir la posibilidad de su implantación en la tercera fase, afectando a todo el ámbito. En el proyecto de urbanización de la Terminal Intermodal, cuando la Central de transportes se encuentre en un estado más avanzado de operatividad, se estudiará y justificará la conveniencia o no de este cierre conjunto.**

7.- En base a la escritura de agrupación, segregación y división material de finca realizada en el 2007, se dividen las parcelas C1 y D2. **Se actualizan los cuadros de superficies y se recoge la segregación en la documentación gráfica.**



SUPERFICIES			
PARCELAS	P.S. Original	División Material	
		C.1.1	C.1.2
	C.1		
	18.528 m <sup>2</sup>	9.264 m <sup>2</sup>	9.264 m <sup>2</sup>
	D.2	D.2.1	D.2.2
	9.666 m <sup>2</sup>	4.983m <sup>2</sup>	4.983m <sup>2</sup>

### 4.3 REORGANIZACIÓN DEL ÁREA DE SERVICIOS

El Área de Servicios está formada por la parcela A “Centro de Servicios” y la parcela B “Estación de servicio”. A su vez la parcela A se divide en la parcela A1 y la parcela A2.

En la parcela A1 se localiza el “Centro Administrativo y Comercial”, establecido en el proyecto sectorial como dotacional público. **Se mantiene esta clasificación para la parcela A1 y su condición de parcela dotacional de cesión al Concello de San Cibrao das Viñas.**

La parcela A2 recogida como dotacional privada, está destinada a albergar el aparcamiento de vehículos pesados, el equipamiento hotelero, talleres y pabellones de exposición y venta de vehículos. El proyecto sectorial original en su apartado 3.4.3 estructura la parcela A2 para diferentes líneas de negocio vinculadas todas ellas a las necesidades de los vehículos automóviles y de sus conductores, si bien, todas ellas integradas en una única parcela sin dividir. Se establece como una única unidad de promoción para su posterior ordenación conjunta de todas estas actividades. Así mismo se establece que el número de plazas de aparcamiento de vehículos pesados deber ser como mínimo de 80.

Esta disposición referente a la parcela A2 es muy ambiciosa, obligando a la ejecución de un proyecto global que abarca demasiadas líneas de negocio para un único promotor. Esta gestión conjunta dificulta enormemente su implantación. De hecho, desde el año 2007 en que se finalizaron las obras de urbanización del parque, solo se obtuvo interés parcial sobre sus posibilidades de forma independiente. Además, como se explica en puntos anteriores, durante la urbanización de la 1ª fase se ejecutó el aparcamiento de vehículos pesados y sus accesos, con una superficie y número de plazas menor al recogido en el PS. Se pretende, por tanto, dotar de mayor flexibilidad a la actuación, dividiendo la parcela original A2 en tres parcelas A2, A3 y A4, que mantendrán las actividades propuestas en el proyecto sectorial primitivo. Para ello, además de la división, se actualizarán las ordenanzas con el objeto de simplificar y favorecer la implantación de empresas que completen la actividad y oferta del conjunto. Para dar acceso a estas parcelas desde los viales interiores del parque, parte del vial interior de la parcela A, que fue ejecutado durante las obras de urbanización de la fase 1, pasará a ser público.

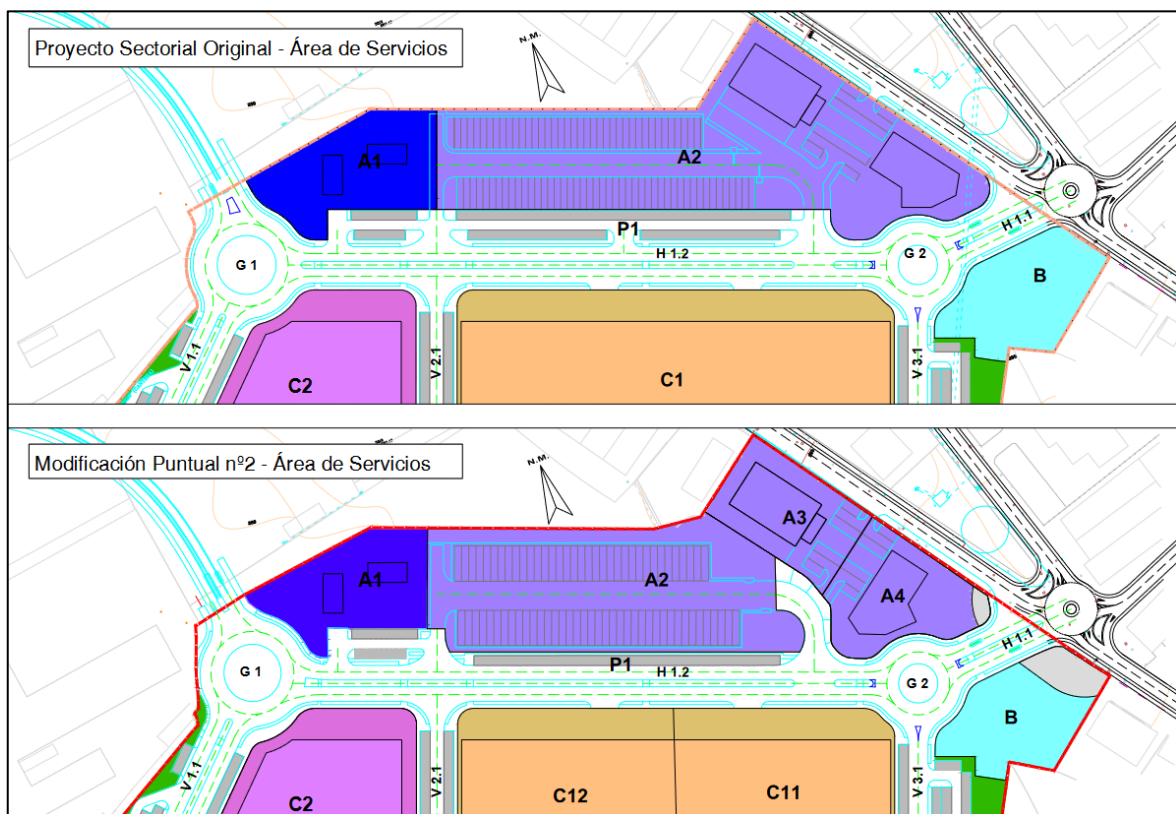
La parcela B, incluida también en el Área de Servicios, con unas ordenanzas poco versátiles y escasamente desarrolladas se incluye también, por las mismas razones, dentro de la actualización de las ordenanzas, pasando a denominarse “Parcela de servicios” destinada al automóvil. Al igual que en la anteriormente llamada parcela A2, se pretende dotar a la parcela B de una mayor versatilidad que facilite la implantación de empresas. **Como se explica en puntos anteriores, al ser edificable, se corrigen los cuadros de superficies**



y se le asigna edificabilidad. En las ordenanzas se modifican y detallan los usos permitidos en el Área de Servicios.

A la vista de las dificultades encontradas durante las obras, mencionadas anteriormente, y la pérdida de espacio en la parcela A, se establece que el número mínimo de plazas que debe tener el aparcamiento de vehículos pesados es de 55; pudiéndose variar la disposición originalmente propuesta, para favorecer así la maniobrabilidad de los camiones. Actualmente dispone de 74 plazas.

Por último, la división existente entre las parcelas A1 y A2 en el proyecto primitivo se encuentra en el punto medio de un vial. Se entiende que por razones prácticas esta división no es procedente, siendo más operativa la inclusión del vial dentro de la parcela destinada al aparcamiento de vehículos privados. Las mediciones más recientes de la obra realmente ejecutada, junto con la nueva ordenación del Área de Servicios hacen que las superficies de las parcelas A1, A2 y B se vean modificadas. Se establece una nueva ordenación incluyendo las parcelas A3 y A4.



*Disposición original del Área de Servicios / Disposición modificada*

En cuanto al “Plan Sectorial da Rede Viaria de Ourense e a súa Área de Influencia” y según el informe emitido por la Axencia Galega de Infraestructuras durante la tramitación de la presente modificación ha sido necesario adaptar la ordenación en el entorno de la conexión Este de la Central de Transportes y el Polígono de San Cibrao das Viñas. La nueva ordenación presentada afecta a las parcelas A4 del “Centro de Servicios” y la parcela B “Parcela de servicios”. Se establece una zona de reserva viaria destinada a la ampliación de



la conexión existente a través de una nueva glorieta. Esta reserva viaria ocupa 133m<sup>2</sup> en la parcela A4 y 678m<sup>2</sup> en la parcela B.

PARCELA	SUPERFICIE	
	P.S. Vigente	Modificación Puntual nº2
A1	4.045 m <sup>2</sup>	3.671 m <sup>2</sup>
A2	16.243 m <sup>2</sup>	11.233 m <sup>2</sup>
A3	-	3.332 m <sup>2</sup>
A4	-	3.445 m <sup>2</sup>
B	3.552 m <sup>2</sup>	2.860 m <sup>2</sup>
Reserva viaria (zona A4)	-	133 m <sup>2</sup>
Reserva viaria (Zona B)	-	678 m <sup>2</sup>

#### 4.4 ACTUALIZACIÓN DE LAS NORMAS PARTICULARES (ORDENANZAS)

El proyecto sectorial establece en su punto 6.2.2 “Normas Particulares” las directrices para la edificación de las diferentes parcelas. Estas normas son en algunos casos confusas y presentan errores en la numeración de sus apartados. Según se explica en el punto anterior, y con objeto de dotar al Área de Servicios de una mayor versatilidad que favorezca la implantación de empresas se realizan los siguientes cambios menores en las ordenanzas, de modo que sean más útiles, claras y adecúen la normativa urbanística del proyecto a la legislación vigente.

Apartado 6.2.2.3 Equipamiento de Interés Público y Social: Se detallan los usos permitidos y prohibidos dando una mayor coherencia y versatilidad.

Apartado 6.2.2.4 Equipamiento Privado (Parcelas A2, A3 y A4): Se detallan los usos permitidos y prohibidos dando una mayor coherencia y versatilidad. Se incluye el uso como estación de servicio. Se asignan plazas de aparcamiento. Se incluyen los requerimientos recibidos por la D.X. de Patrimonio Cultural durante la tramitación.

Apartado 6.2.2.5 Equipamiento deportivo: Se elimina la altura máxima para poder albergar instalaciones deportivas especiales.

Apartado 6.2.2.6 Parcela de Servicios (Anteriormente Estaciones de Servicio): Se corrige la errata en la numeración que la definía como 6.2.2.5. Se detallan los usos permitidos y prohibidos dando una mayor coherencia y versatilidad. Se asignan plazas de aparcamiento. Se incluyen los requerimientos recibidos por la D.X. de Patrimonio Cultural durante la tramitación.

Apartado 6.2.2.7 Se crea este apartado para dar cumplimiento a los requerimientos recibidos por la Axencia Galega de Infraestructuras durante la tramitación, relativas a las superficies afectadas por el Plan Sectorial de la Red Viaria de Ourense y su Área de Influencia.

No es la intención de esta modificación cambiar la totalidad de las ordenanzas. Únicamente se modifican los usos asignados para favorecer la implantación de empresas en el Área de Servicios, que son las parcelas que quedan por vender. Siendo conscientes de que existen otros errores, se ha evitado cualquier alteración de las mismas por las posibles implicaciones sobre las licencias concedidas o sobre las que pudiesen quedar por ser autorizadas. Esto podría ocasionar diferencias entre los aprovechamientos de los distintos propietarios y situaciones de discriminación entre los mismos.

**No se realizan cambios en la edificabilidad, en los volúmenes edificatorios o en otros aspectos que puedan tener incidencia constructiva. Los cambios introducidos son simplemente formales para una mejor**



comprensión de las mismas y de los usos permitidos para dotar al parque de una mayor adaptabilidad. Se adjuntan las nuevas ordenanzas como documento anexo, actualizadas y adaptadas a la tramitación.

#### 4.5 COMPROBACIÓN DE LOS ESTÁNDARES URBANÍSTICOS

##### Aparcamientos.

En aplicación de la normativa vigente, la reserva de plazas de aparcamientos sería de una plaza por cada 100 m<sup>2</sup> edificables. Para una edificación máxima del ámbito de 92.314 m<sup>2</sup> la reserva de plazas de aparcamiento sería de 924 plazas de las cuales la cuarta parte 231 debería ser de dominio público. La comprobación por fases sería la siguiente:

	Plazas Aparcamientos			
	Exigidas		Propuestas Modificación nº2	
	Edif. Máx.	Plazas	Públicas	Privadas
Fase 1	49.862	499	419	55+25
Fase 2	37.406	375	333	42
Fase 3	5.046	51	50	10
Total	92.314	925	802	132

Actualmente hay construidas 1.037 plazas (752 públicas + 74 en el aparcamiento de pesados + 211 privadas), pero el aparcamiento de vehículos pesados, que es privado, puede sufrir variaciones para favorecer la maniobrabilidad de los camiones. Por ese motivo se le asignan 55 plazas como mínimo, en lugar de las 74 existentes.

La fase 3 dispone en su ordenación de un aparcamiento para vehículos ligeros, público, con capacidad para 50 vehículos; y un aparcamiento para vehículos pesados, privado, con capacidad para 10 camiones, con lo cual cumple los estándares fijados.

En la fase 2 serían necesarias 42 plazas privadas, algo que se cumple sobradamente con las plazas de aparcamiento privadas ejecutadas en las parcelas E1-F1 (204 plazas) y en las parcelas E2.6-E2.7-E2.8. (4 plazas).

Por último, respecto a la fase 1, se necesitan 80 plazas de aparcamiento privadas, 55 de las cuales se asignan como mínimo al aparcamiento de vehículos pesados. 3 plazas de aparcamiento privadas se encuentran en la parcela C2 y los 22 restantes se asignan a las parcelas del Área de Servicios del siguiente modo: A3 (10 plazas), A4 (10 plazas) y B (2 plazas).

	Plazas Aparcamientos			
	Públicas		Privadas	
	C.T.	T.I.	C.T.	T.I.
Vehículos Ligeros	752	50	67	
Vehículos Pesados			55	10
Suma	752	50	122	10
Total	802 públicas + 132 privadas = 934 plazas			



### Zonas Verdes.

En la presente modificación se ajustan las superficies de las zonas verdes establecidas en el Proyecto Sectorial. Dicho ajuste tiene por objeto adaptarse a la realidad ejecutada y dar coherencia entre la documentación gráfica y los cuadros de superficies.

Aunque la legislación vigente no establece una dotación mínima para la superficie dedicada a zonas verdes en suelo industrial, se decide mantener el criterio establecido en el proyecto sectorial original. En este sentido, se calculan las superficies y los porcentajes que estas suponen dentro del parque, y se comprueba que se sigue cumpliendo la dotación del 10% fijada en el proyecto sectorial original. Además, se determinan las zonas computables con más de 30 metros de ancho:

	PS VIGENTE			MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº2				
	SUPERFICIE TOTAL	ZONAS VERDES		SUPERFICIE TOTAL	ZONAS VERDES			
		SUPERFICIE	%		COMPUTABLES	NO COMPUTABLES	TOTAL	%
<b>CENTRAL DE TRANSPORTES</b>	224.949	24.623	10,95%	227.532	22.826	6.304	29.130	10,03%
<b>TERMINAL INTERMODAL</b>	98.057	45.568	46,47%	95.283	38.140	6.055	44.195	40,03%
<b>TOTAL</b>	323.006	70.191	21,73%	322.815	60.966	6.055	67.021	18,89%

Se comprueba, así mismo, el cumplimiento de las exigencias de arbolado recogidas en la legislación actual, que establecen la plantación o conservación de 1 árbol por cada 100 m<sup>2</sup> destinados a uso residencial u hotelero. El uso residencial no está permitido en el proyecto sectorial y el uso hotelero solamente se permite, como uso complementario, en el Área de Servicios. Esto supone una edificabilidad máxima teórica de 10.969 m<sup>2</sup>, en el caso de que todas las parcelas (A1, A2, A3, A4 y B) estuviesen destinadas a uso hotelero, lo que implicaría la obligatoriedad de plantar 110 árboles para todo el ámbito. Según la certificación final de las obras de urbanización de la 2ª fase de la central de transportes se ejecutó la plantación de 117 árboles, con lo que estaría cubierta la exigencia con las fases actualmente urbanizadas.

	ZV COMPUTABLES	ÁRBOLES	%
<b>CENTRAL DE TRANSPORTES</b>	22.826	117	5,12‰
<b>TERMINAL INTERMODAL</b>	38.140	196	5,12‰
<b>TOTAL</b>	60.966	313	

La modificación nº2 del proyecto sectorial cumple la reserva fijada para el arbolado y se establece que se mantenga, como mínimo, la proporción existente en las fases 1 y 2, de 5,12 árboles por cada 1.000 m<sup>2</sup> de zona verde computable, para la urbanización de la fase 3.

### Reservas de Suelo.

Se cumple la legislación vigente. Además, se mantienen las mismas parcelas de cesión que establecía el planeamiento previo, actualizando su superficie a la medición más reciente.

CTM A.1	Equipamiento Público	3.671
Intermodal	Edificio Administrativo - Equipamiento Público	1.085





## 4.6 ESTUDIO DEL PAISAJE

### INTRODUCCIÓN

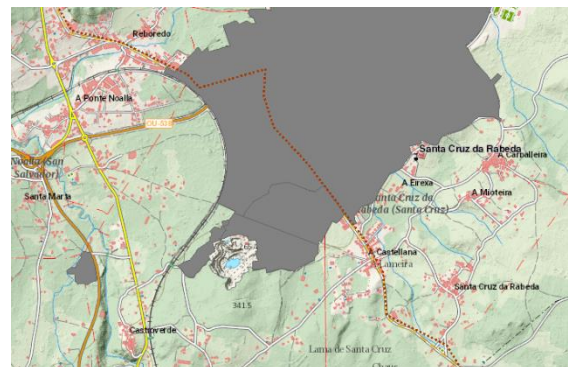
Se incluye el presente estudio del paisaje a raíz de la tramitación ambiental, durante la cual, en el informe del Instituto de Estudos do Territorio, se señala la necesidad de dar cumplimiento al artículo 35 del Reglamento de la Ley 7/2008, de 7 de julio, de protección del paisaje de Galicia (Decreto 96/2020, de 29 de mayo) así como a las Directrices de paisaje de Galicia (Decreto 238/2020, de 29 de diciembre).

### ALCANCE

Aunque sea obvio, es importante mencionar aquí que el estudio de paisaje del presente documento afecta únicamente a las modificaciones en él definidas. Es decir, no se pretende realizar un estudio paisajístico de la totalidad del proyecto sectorial, ya que sería extemporáneo, y este ya fue tramitado en su momento. En este sentido, el alcance del estudio comprende los efectos sobre el paisaje de las modificaciones introducidas en el presente documento sobre el documento previamente aprobado.

Al tratarse de una modificación puntual de un instrumento de ordenación del territorio de pequeña entidad se partirá del principio de proporcionalidad análogamente a lo establecido para instrumentos de planeamiento urbanístico en la DX.03 de las Directrices de paisaje de Galicia.

La modificación puntual se desarrolla en el ámbito del polígono industrial de San Cibrao das Viñas. Se trata de un entorno profundamente antropizado con características propias de una zona industrializada. Así es que el Catálogo de los Paisajes de Galicia lo recoge, dentro de los valores paisajísticos de uso, como área empresarial.



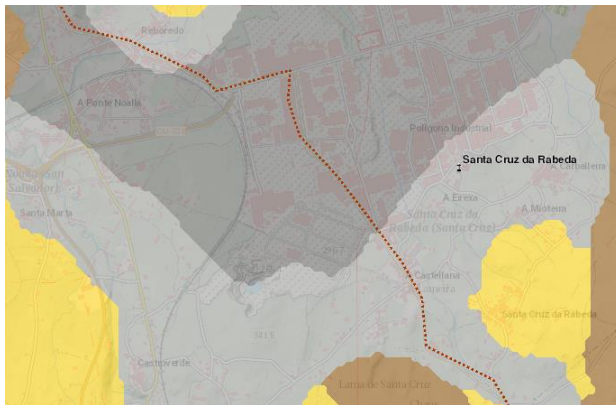
### CARACTERIZACIÓN DEL PAISAJE

La Central de Transportes y Terminal Intermodal se encuentra ubicada, según el Catálogo de los Paisajes de Galicia dentro del gran área paisajística “Ribeiras Encaixadas do Miño e do Sil”. Más concretamente en la comarca paisajística de la “Foxa de Ourense”.





Consultado el visor cartográfico do Catálogo de los Paisajes de Galicia, se identifican las unidades de paisaje “urbano” y “rururbano (diseminado)”. Igualmente se aprecia que los terrenos urbanizados están definidos como “coberturas artificiales” en el apartado relativo a ocupación y usos del suelo de la caracterización territorial.



Ocupación y usos del suelo



Unidades de paisaje

Se han remarcado los elementos patrimoniales cercanos, como el camino de Santiago y la iglesia parroquial de Santa Cruz da Rabeda. También cabe destacar las capas de coníferas situadas al Sur de la actuación y la capa denominada como matorral entre el suelo industrial y la vía férrea existente al Oeste.

**IDENTIFICACIÓN DE LOS IMPACTOS**

Ha de tenerse en cuenta que los cambios introducidos por la modificación del proyecto sectorial son en su mayor parte formales. En concreto, el objetivo de esta modificación es recoger y asimilar las pequeñas variaciones y errores que tuvieron lugar durante las obras de urbanización o en las anteriores versiones del proyecto sectorial, permitir la segregación de la parcela A2 y actualizar las ordenanzas para dar una mayor flexibilidad a la instalación de empresas. Pero, en cualquier caso, se trata de una modificación menor sobre un espacio ya urbanizado, que no afecta en modo alguno a la edificabilidad ni a la ordenación vigente.

El único punto del presente documento que puede tener alguna incidencia sobre el paisaje es la modificación de la ordenanza de la zona deportiva. En dicha ordenanza, se suprime la altura máxima establecida en 9m. con el objeto de aumentar la versatilidad de la oferta deportiva y poder albergar instalaciones deportivas



especiales, previa justificación de su necesidad. Esta circunstancia puntual tiene una trascendencia mínima, ya que se contempla como una posibilidad que podría no ser necesaria, y se mantiene la edificabilidad existente.

En cuanto a la edificabilidad, al corregirse los errores existentes en los cuadros, se obtiene una edificabilidad 2.202 m<sup>2</sup> menor que la existente en el planeamiento vigente lo cual es positivo. A mayores se definen correctamente las edificabilidades de las parcelas, eliminando incertidumbres y favoreciendo una implantación de las edificaciones en el territorio de acuerdo a la ordenación.

Por último, se destaca otra consecuencia positiva reflejada en la modificación del proyecto sectorial. No solo se mantiene la ordenación con sus mismos espacios libres y zonas verdes, sino que, en base a la legislación vigente, se introduce una reserva de arbolado a mantener en las tres fases de urbanización. Esta reserva es superior a la exigible, y ya se satisface para la totalidad del ámbito en las dos fases urbanizadas. Aun así, se decide mantener el mismo ratio de árboles para la urbanización de la tercera fase, por motivos de homogeneidad, calidad ambiental y para dar continuidad a la zona de coníferas existente al Sur del ámbito, recogida en las unidades de paisaje del Catálogo de Paisajes de Galicia como ya fue mencionado.

## CONCLUSIONES

En base a lo expuesto, no se identifican impactos significativos sobre el paisaje debido a la intrascendencia de las modificaciones introducidas y, en todo caso, produciendo algunas de ellas efectos positivos.

Tal y como se recoge en presente documento, en el informe ambiental estratégico y en la contestación del Instituto de Estudios do Territorio a la consulta del procedimiento de evaluación ambiental, no se aprecian efectos negativos sobre el medio ambiente ni se provocará un impacto paisajístico significativo.

## **5. JUSTIFICACIÓN DEL CARÁCTER NO SUSTANCIAL DE LA MODIFICACIÓN**

El objeto de la Modificación Puntual nº2 es actualizar la documentación, corrigiendo los errores y reflejando la realidad ejecutada. También se pretende, así mismo, mejorar la funcionalidad de la Central de Transportes y Terminal Intermodal. A tal fin, se requiere una modificación puntual del proyecto sectorial que ofrezca seguridad jurídica a los potenciales empresarios interesados y, del mismo modo, al propio Concello de San Cibrao das Viñas.

Los ajustes en las superficies son de muy pequeña entidad. Se corrigen errores poco significativos para ser congruente con la realidad de las obras ejecutadas, con mediciones “a posteriori” de la misma ordenación sustancial. El resto de cambios son mínimos y se corresponden con la segregación de parcelas y actualización de las ordenanzas.

Al definir y aclarar las parcelas afectadas, mediante la adaptación de la ordenación a la obra ejecutada, así como el clarificar los usos de las parcelas destinadas al Área de Servicios, se daría un impulso a la Central de



Transporte, facilitando la posibilidad de implantación de nuevas empresas en un futuro próximo y la creación de nuevos puestos de trabajo en el Ayuntamiento.

En definitiva, se revitaliza la Central de Transporte optimizando la utilidad pública, repercutiendo positivamente en la potencialidad de desarrollo a medio y largo plazo y en la proyección a escala regional de la misma, lo que contribuye directamente al desarrollo sostenible de la comarca de Ourense.

En base a lo anteriormente expuesto y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 56.b) de la Ley 1/2021 de 8 de enero de Ordenación del Territorio de Galicia, se trata de una modificación no sustancial, al tratarse de una modificación menor, que no supone una alteración general o fundamental del Proyecto Sectorial al no variar su objetivo general ni alterar sustancialmente los elementos esenciales de la ordenación.

## 6. MARCO LEGAL

Desde el punto de vista de la legislación sectorial la presente modificación del proyecto sectorial se redactó ajustándose a lo dispuesto en la Ley 1/2021, de 8 de enero, adaptándose igualmente a la legislación urbanística establecida en la Ley 2/2016 del Suelo de Galicia.

La modificación se adecúa a lo establecido en la siguiente normativa de referencia:

- Proyecto Sectorial del Parque Empresarial de la Central de Transporte y Terminal Intermodal y sus modificaciones.
- Ley 2/2016 del suelo de Galicia.
- Ley 1/2021 de ordenación del territorio de Galicia.
- Ley 21/2013 de evaluación ambiental.
- Ley 9/2021 de simplificación administrativa y de apoyo a la reactivación económica de Galicia.
- Ley 5/2017 de fomento de la implantación de iniciativas empresariales en Galicia.
- Ley 15/2010 de medidas Fiscales y administrativas.
- Ley 3/2008 de ordenación de la minería de Galicia.
- Ley 8/1997 de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas en la Comunidad Autónoma de Galicia y Decreto 35/2000 de desarrollo de la Ley.
- Real Decreto Legislativo 7/2015 por lo que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana.

## 7. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE OTROS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES RELACIONADOS

### 7.1 “PLAN SECTORIAL DE ORDENACIÓN DE ÁREAS EMPRESARIAIS DE GALICIA”

El “Plan Sectorial de Ordenación de Áreas Empresariais na Comunidad Autónoma de Galicia” (PSOAG) recoge y delimita la tercera fase del P.S. de la Central de Transportes y Terminal Intermodal como a única fase pendiente de urbanizar del mencionado proyecto; y establece como figura de desarrollo al P.S. aprobado el 11/04/2003, que es el documento vigente para su ejecución. Así queda reflejado en la pág. 83 de los planos contenidos en el volumen 4 que recogen el plan urbanístico vigente.



El artículo 40.1 de las disposiciones urbanísticas del plan, que fueron publicadas junto con la aprobación definitiva del plan en el DOG nº 101 del 28 de mayo de 2014, establece:

**Artículo 40. Adaptación del planeamiento de desarrollo a las determinaciones del PSOAEG**

*1. Las actuaciones delimitadas en el PSOAEG, que dispongan de un proyecto sectorial o de alguno de los instrumentos de ordenación urbanística, que hayan conseguido su aprobación definitiva antes de la entrada en vigor del PSOAEG, mantendrán su plena vigencia y se entenderá que las determinaciones de ordenación en ellos contenidas son vinculantes.*

El Proyecto Sectorial es el documento vigente y vinculante para el desarrollo del suelo comprendido en las tres fases de urbanización, incluida la fase delimitada por el plan de áreas. Su modificación seguirá las determinaciones recogidas en los artículos 56 y siguientes referidos a la modificación de los instrumentos de ordenación del territorio de la Ley 1/2021 de 8 de enero de 2021.

El Plan Sectorial es un documento jerárquicamente superior que delimita los ámbitos de suelo industrial a desarrollar y establece el marco de referencia general para la ejecución de esas actuaciones, indicando los documentos de referencia urbanística para que se lleven a cabo.

El Proyecto Sectorial es el documento vigente que recoge en detalle las determinaciones urbanísticas de la ordenación y el desarrollo del suelo al que hace referencia el plan y su modificación; sin contravenir al mismo, en tanto que las posibles correcciones en el ámbito de la fase delimitada no superan el 10%, tal y como se recoge en el artículo 5 de las determinaciones urbanísticas del plan, publicado en el DOG nº 242 del 20 de diciembre de 2018 y en el propio artículo 44 1 b) de la LOT.

## 7.2 “PLAN SECTORIAL DA REDE VIARIA DE OURENSE E A SÚA ÁREA DE INFLUENCIA”

El “Plan Sectorial da Rede Viaria de Ourense e a súa Área de Influencia” fue aprobado definitivamente el 20 de noviembre de 2014 (DOG del 20.11.2014, núm. 223). En este documento se incluyen las necesidades viarias del entorno de Ourense y se recogen los futuros accesos de los que dispondrá la Central de Transportes.

Entre las actuaciones contempladas en este plan se encuentran las denominadas:

- **C.8 “Conexión oeste PI San Cibrao”:** mejora de la conexión actual a través de la glorieta G2 y la creación del vial por la calle 2 del polígono de San Cibrao que conecta con la G1
- **C.11 “Conexión con la Ciudad del Transporte”:** Conexión con la futura ronda Este.

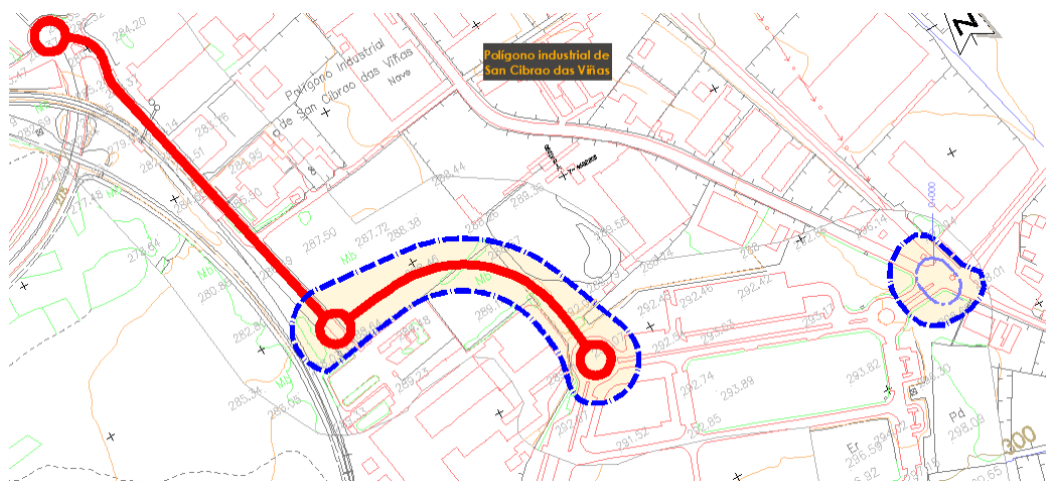
El Plan Sectorial establece unas reservas viarias para estas actuaciones, delimitadas en los planos del propio plan, que afectan al ámbito de la Central de Transportes. Por esta razón, durante la tramitación del presente documento se solicitó el informe preceptivo a la Axencia Galega de Infraestruturas, que fue redactado el 5 de mayo de 2022 y posteriormente ratificado por el informe del 24 de octubre de 2022.

El informe de la Axencia Galega de Infraestruturas concluyó que la ordenación existente en el Proyecto Sectorial en la zona de la reserva viaria de la actuación C-11 y en la zona de la reserva viaria de la actuación

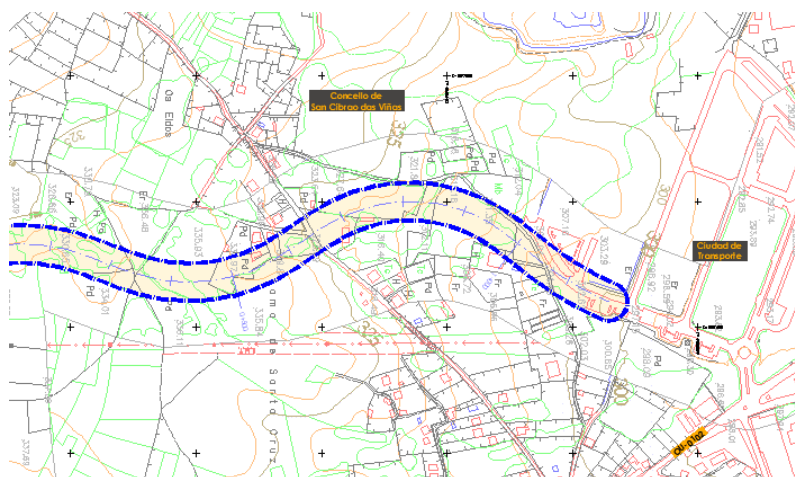


C-8 situada en el entorno de la glorieta G1, es compatible con el futuro desarrollo de estas infraestructuras viarias previstas en el Plan Sectorial, por lo que se podrá mantener la ordenación existente.

Sin embargo, la ordenación existente en el Proyecto Sectorial en la zona de la reserva viaria de la actuación C-8 correspondiente a la glorieta planificada en la intersección entre la carretera provincial OU-0102 (Calle 3) y la Calle 4 del Polígono Industrial de San Cibrao das Viñas, no se considera compatible con el futuro desarrollo de la glorieta. Esta circunstancia obliga a la modificación de la ordenación existente y se propone una nueva ordenación en la que se establece una zona de reserva viaria que si pueda ser considerada compatible con el desarrollo de la futura glorieta. Así mismo se modifica la línea de retranqueo en esa zona concreta para que pueda ser compatible con la línea límite de edificación establecida desde la Axencia Galega de Infraestruturas. **En base a esto, se califican como zona de reserva viaria 133 m<sup>2</sup> en la parcela A4 y a 678 m<sup>2</sup> en la parcela B. Se modifican, por tanto, las superficies de las parcelas A4 y B del Área de Servicios. Se cambian los planos de ordenación y se introduce un plano de detalle nuevo en el entorno de la conexión con la calle 3 del Polígono de San Cibrao. También se modifican las ordenanzas para dar cumplimiento a los cambios introducidos.**



*Afecciones de la conexión C.8 del P.S. de Estradas.*



*Afecciones de la conexión C.11 del P.S. de Estradas.*



### 7.3 DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

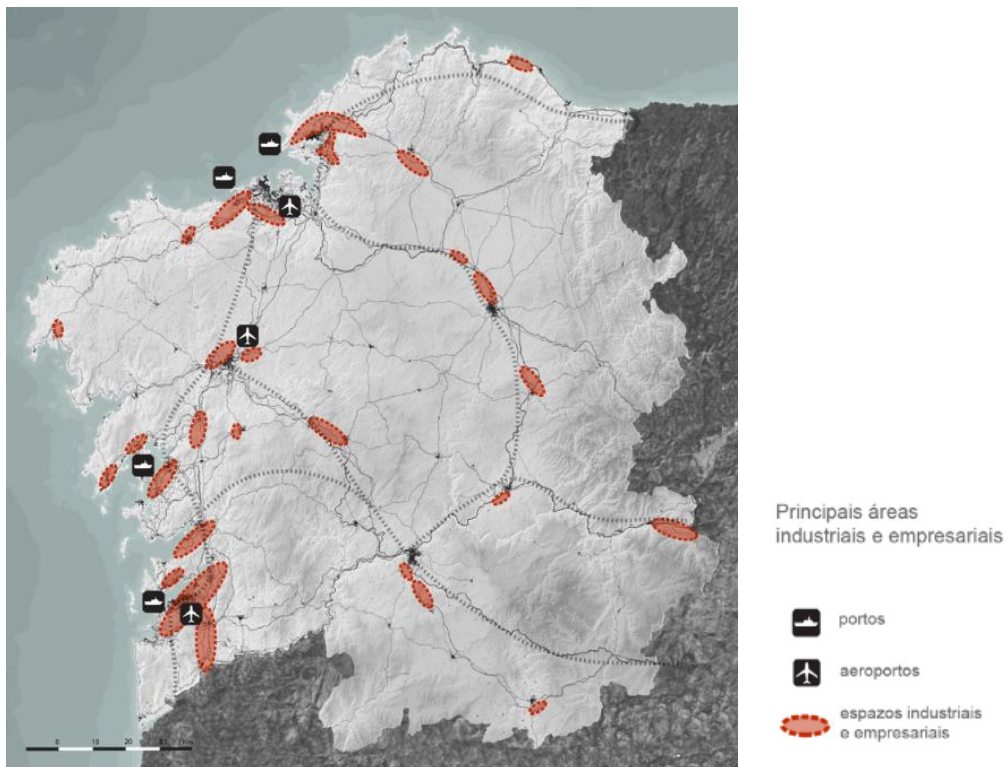
Las Directrices de Ordenación del Territorio (en adelante DOT) establecen, como determinación excluyente para su desarrollo, lo siguiente:

**10.1.18.** *Co fin de acadar unha adecuada coordinación territorial, os instrumentos de ordenación territorial, e de urbanismo en ausencia destes, axustaranse ás determinacións das DOT, concretando aquelas que se desenvolvan de xeito particular no seu ámbito de actuación, evitando redundancias e incoherencias.*

*Asemade, incluirán unha Análise de compatibilidade estratéxica (ACE) nos termos nos que se recolle no Informe de sustentabilidade ambiental destas Directrices, para garantir a coherencia da planificación en cascada e a consideración da prevención e minimización dos posibles efectos que puideran xerar*

Dando cumplimiento a lo anterior se incluye en este apartado el análisis del cumplimiento de las DOT.

Las DOT incluyen el ámbito de la Central de Transportes y Terminal Intermodal dentro de los principales espacios industriales y empresariales de Galicia, en el entorno del Área Urbana de Ourense.



Las DOT incluyen un análisis detallado del ámbito en el que se implanta la Central de Transportes y Terminal Intermodal.

*(...) O carácter terciario vese reforzado polo desprazamento cara aos municipios da periferia urbana das actividades industriais concentradas principalmente en San Cibrao das Viñas. As actividades loxísticas son outra das orientacións terciarias que están cobrando auxe na dinámica da capital. A construción da autovía das Rías Baixas e a asunción de funcións centrais como nodo ferroviario impulsaron, e impulsarán aínda máis tras a chegada do ferrocarril de alta velocidade, o papel de Ourense como polo de organización de funcións de transporte e distribución apoiadas pola implantación dun centro de transporte.*

*(...) O dinamismo económico de Ourense durante os últimos anos reflectiuse no desenvolvemento dos*



*espazos de actividade económica. Os crecementos na propia capital así como en municipios próximos como Barbadás e San Cibrao das Viñas xeraron unha dotación de espazos empresariais cunha gran diversidade de opcións que integran dende áreas loxísticas a actividades de innovación no Parque Tecnolóxico de Galicia.*

*Estas iniciativas teñen a súa continuación nas novas actuacións previstas no Val da Rabeda, que propón novos solos terciarios e industriais desenvolvendo ámbitos especificamente vinculados a actividades nas que as empresas ourensás lograron un alto nivel, como as téxtiles. Todas estas iniciativas son esenciais para potenciar o proceso de crecemento económico da Área urbana de Ourense e aumentar o seu potencial para captar investimentos produtivos e facilitar o desenvolvemento de iniciativas endóxeas, especialmente as relacionadas co sector téxtil.*

Con lo anterior se justifica que la propuesta definida en este documento se adapta a las determinaciones de las DOT, ya que permite compatibilizar la implantación de la Central de Transportes y Terminal Intermodal y a su incorporación en el conjunto del suelo empresarial de Galicia, con su integración en el modelo territorial establecido en las Directrices de Ordenación do Territorio de Galicia.

La actuación tiene en cuenta las determinaciones establecidas en las DOT que afectan al ámbito, en especial las determinaciones para el desarrollo de áreas empresariales, todas ellas de carácter orientativo:

### **3.2. Determinacións para o desenvolvemento das áreas empresariais Determinacións orientativas**

*3.2.1. A planificación sectorial de áreas empresariais de Galicia estudará as demandas de solo para usos industriais e terciarios, e establecerá as súas determinacións baixo criterios de sostibilidade e en congruencia co modelo territorial das DOT. A tal efecto establécense as seguintes orientacións, sen menosprezo das consideracións máis específicas realizadas ao longo da Memoria:*

*a. Preveranse parques de carácter estratéxico nas Rexións urbanas de Vigo-Pontevedra e da Coruña-Ferrol, así como nas Áreas urbanas da Coruña, Vigo, Santiago de Compostela, Pontevedra, Ferrol, Lugo e Ourense. Para determinar a súa localización teranse en conta as posibilidades de conexión coa rede de estradas de altas prestacións, a rede ferroviaria e os servizos de transporte colectivo, tanto preexistentes como de nova implantación.*

*b. Asociados ás vilas e pequenas cidades do Sistema urbano intermedio (...).*

*c. Asociados aos Nodos para o equilibrio do territorio e as vilas subcabecerais do Sistema urbano (...).*

*d. Contemplantase a posible implantación de parques tecnolóxicos orientados á innovación, desenvolvemento e investigación, vinculados aos campus universitarios.*

*e. Estudarase a implantación de parques especializados, como os agroforestais, orientados á atención de zonas dinámicas concretas ou a acompañar medidas de reequilibrio territorial.*

*f. Para novas implantacións ou ampliacións das áreas existentes estudarase a necesidade do recurso (auga) e a posibilidade da súa utilización para abastecemento. Buscarase a integración do saneamento de augas residuais e da recollida e tratamento de augas pluviais no marco territorial e ambiental no que se atope.*

*g. A planificación das áreas empresariais e dos espazos para actividades económicas, tanto por ser de nova construción como por reconversión dos existentes, deberá facerse desde a perspectiva da ecoloxía industrial co fin de buscar a eficiencia e contribuír ao desenvolvemento sostible.*

*h. As diferentes áreas empresariais poderán acoller usos comerciais e terciarios, sempre que non desvirtúen a súa finalidade nin comprometan a súa funcionalidade.*

*3.2.2. Preveranse plataformas loxísticas asociadas aos portos comerciais autonómicos, aos portos de interese xeral do Estado, aos nodos de confluencia de infraestruturas viarias de altas prestacións ou ferroviarias, así como aos núcleos do sistema urbano que destaquen pola súa accesibilidade.*

*3.2.3. Os parques empresariais localizaranse respectando os valores ambientais (incluíndo os culturais) do territorio e conectados coas estradas de maiores prestacións do termo municipal e considerando os servizos de transporte colectivo preexistentes.*

*3.2.4. As Administracións públicas impulsarán medidas para favorecer a relocalización de actividades*





*empresariais incompatibles co medio no que se insiren. Neste senso contemplárase o seu traslado a espazos adecuados as súas características e necesidades, outorgando prioridade de destino aos solos de carácter empresarial-industrial.*

*3.2.5. Poderán admitirse instalacións de apoio á explotación e transformación dos recursos primarios, como pode ser a actividade agrogandeira, forestal e mineira, que poidan localizarse en solo rústico mediante os procedementos establecidos na lexislación urbanística e nos plans ou instrumentos de ordenación do territorio das administracións sectoriais implicadas.*

*Poderanse incluír neste tipo edificacións de certa dimensión con limitacións específicas, que deben integrarse na contorna co menor impacto posible e que deberán estar dotadas dos servizos ambientais precisos. Inclúense neste grupo serradoiros, adegas, plantas de clasificación, fábricas de pensos e calquera outra de natureza agroalimentaria.*

*3.2.6. Na elección das alternativas da localización das áreas empresariais primará a prevención dos seus posibles efectos sobre o medio fronte á súa corrección, mitigación ou compensación, polo que se considerarán as limitacións derivadas dos condicionantes topográficos, da proximidade a asentamentos de poboación, da posible afección ao ámbito de influencia do patrimonio natural e cultural ou doutras actividades produtivas primarias ou terciarias, da visibilidade ou fragilidade paisaxística, etc., e deberase xustificar neste censo a idoneidade da localización finalmente seleccionada.*

*En todo caso, estableceranse as medidas correctoras que resulten necesarias a pesar da priorización da prevención, contemplando entre elas as de integración paisaxística.*

*3.2.7. Como elementos de dinamización e xeración dun tecido produtivo moderno e diversificado procurarase reservar e promover espazos destinados á investigación, á innovación e a viveiros de empresas. Asemade, nesta mesma liña priorizaranse aqueles espazos promovidos polos clústeres dos sectores económicos o apoiados nos resultados dos seus estudos.*

*3.2.8. Para a xestión dos seus recursos e os servizos urbanísticos asociados, os espazos destinados ás actividades empresariais ou industriais, contemplarán a alternativa dunha xestión autónoma respecto aos servizos municipais. En todo caso, a opción finalmente seleccionada será aquela de maior eficiencia dende un punto de vista integral (funcional, económico, social e ambiental).*

En este sentido conviene señalar que el presente documento carece de carácter estratégico, ya que constituye una modificación menor de un PS en vigor que:

- Mantiene los principales parámetros urbanísticos de su ámbito: delimitación, superficie, edificabilidad y usos.
- Es coherente con las determinaciones del proyecto en vigor

El presente documento tuvo en consideración las determinaciones de las DOT que le pueden resultar de aplicación. Debe mencionarse, aunque sea obvio, que la justificación de coherencia entre la modificación puntual nº2 y las DOT afecta únicamente al alcance de la modificación puntual. Es decir, no se pretende realizar un análisis de la totalidad del proyecto sectorial, ya que sería extemporáneo, y este ya fue tramitado y aprobado en su momento. En este sentido, el cumplimiento de las DOT afecta a los cambios introducidos en el presente documento sobre el documento previamente aprobado.

Ha de tenerse en cuenta que los cambios introducidos por la modificación del proyecto sectorial son en su mayor parte formales. En concreto, el objetivo de esta modificación es recoger y asimilar las pequeñas variaciones y errores que tuvieron lugar durante las obras de urbanización o en las anteriores versiones del proyecto sectorial, permitir la segregación de la parcela A2 y actualizar las ordenanzas para dar una mayor



flexibilidad a la instalación de empresas. Pero, en cualquier caso, se trata de una modificación menor sobre un espacio ya urbanizado, que no afecta en modo alguno a la edificabilidad ni a la ordenación vigente.

En base a lo anterior, una vez analizadas las determinaciones orientativas de las DOT, se concluye que la presente modificación puntual, a pesar de su escasa trascendencia, consolida y fija al territorio una estructura industrial existente cuya influencia económica trasciende el nivel comarcal, con claro poder dinamizador de San Cibrao Das Viñas como ayuntamiento perteneciente al Área Urbana de Ourense (DOT 3.2.a).

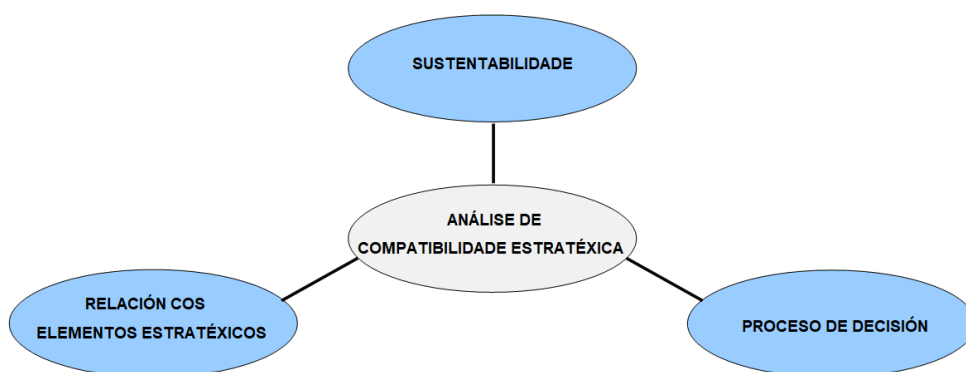
La integración de la Modificación del P.S. de la Central de Transportes y Terminal Intermodal en el modelo territorial expuesto en las DOT se fundamenta en los criterios de consolidación de la estructura industrial existente, y en dinamizar la ocupación del parque.

## 7.4 ANÁLISIS DE COMPATIBILIDAD ESTRATÉGICA

### INTRODUCCIÓN

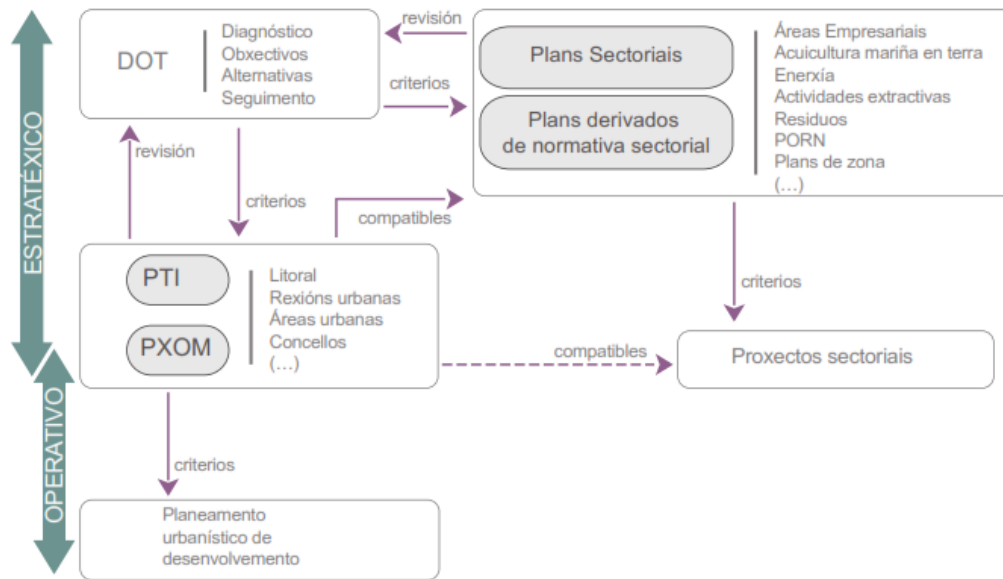
Con el fin de promover una adecuada coordinación territorial y asegurar la coherencia del planeamiento planificado con los objetivos y determinaciones de las Directrices de Ordenación del Territorio (en adelante DOT), de conformidad con su artículo 10.1.18, se realizará un análisis de compatibilidad de la Modificación con dichas DOT, a través de la metodología denominada Análisis de Compatibilidad Estratégica.

Como forma de asegurar la coherencia de la planificación según lo establecido en las DOT, y de evitar el riesgo de incorporar actuaciones con criterios ajenos e incoherentes, la documentación incorpora un análisis para evaluar el grado de compatibilidad con las líneas estratégicas, objetivos y criterios de las DOT.



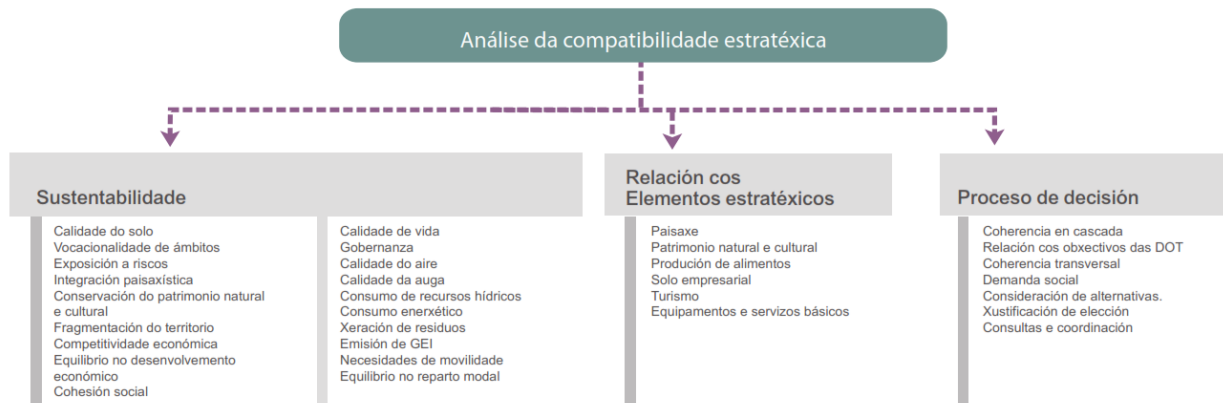
Tal y como se establece en las DOT, este análisis seguirá una metodología denominada Análisis de Compatibilidad Estratégica (en adelante ACE), y pretende ser una herramienta para el control de la coherencia de la planificación, con el diagnóstico y objetivos de las DOT.





Fuente: Directrices de Ordenación del Territorio.

Por último, cabe mencionar que este apartado sigue el esquema metodológico previsto en las DOT, por constituir el principal instrumento de planificación y ordenación territorial a tener en cuenta, al que la presente modificación debe dar correcto cumplimiento.



Fuente: Directrices de Ordenación del Territorio.

**CONSIDERACIÓN DE LOS ASPECTOS CLAVE PARA LA SOSTENIBILIDAD**

A continuación, se analiza cómo se tuvieron en cuenta los efectos de la ordenación sobre los aspectos clave detectados en las DOT. En este sentido es necesario resaltar lo mencionado en el apartado anterior, que el ACE de la modificación puntual nº2 afecta únicamente al alcance de la modificación puntual. Es decir, no se pretende realizar un análisis de la totalidad del proyecto sectorial, ya que sería extemporáneo, y este ya fue tramitado y aprobado en su momento. En este sentido, el ACE realizado a continuación afecta a los cambios introducidos en el presente documento sobre el documento previamente aprobado.



Ha de tenerse en cuenta que los cambios introducidos por la modificación del proyecto sectorial son en su mayor parte formales. En concreto, el objetivo de esta modificación es recoger y asimilar las pequeñas variaciones y errores que tuvieron lugar durante las obras de urbanización o en las anteriores versiones del proyecto sectorial, permitir la segregación de la parcela A2 y actualizar las ordenanzas para dar una mayor flexibilidad a la instalación de empresas. Pero, en cualquier caso, se trata de una modificación menor sobre un espacio ya urbanizado, que no afecta en modo alguno a la edificabilidad ni a la ordenación vigente.

<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Calidad del suelo</li> <li>2. Vocacionalidad de ámbitos</li> <li>3. Exposición a riesgos</li> <li>4. Integración paisajística</li> <li>5. Conservación del patrimonio natural y cultural</li> <li>6. Fragmentación del territorio</li> <li>7. Equilibrio en el desarrollo económico</li> <li>8. Calidad del aire</li> <li>9. Calidad del agua</li> <li>10. Consumo de recursos hídricos</li> <li>11. Consumo energético</li> <li>12. Gestión de residuos</li> </ol>	<p>La modificación puntual no tiene efectos sobre estos apartados respecto al PS vigente.</p>
<ol style="list-style-type: none"> <li>13. Emisión de gases efecto invernadero</li> <li>14. Necesidad de movilidad</li> <li>15. Equilibrio en la repartición modal</li> </ol>	<p>La modificación puntual no tiene efectos sobre estos apartados respecto al PS vigente.</p>
<ol style="list-style-type: none"> <li>16. Competitividad económica</li> <li>17. Calidad de vida y cohesión social</li> </ol>	<p>En la medida que la modificación incluye la segregación de la parcela A2 y se flexibilizan los usos del Área de Servicios, se favorece la implantación de empresas. Esto conlleva un efecto dinamizador respecto al PS vigente, adaptándose mejor a la realidad del sector económico. Esto servirá para mejorar la situación actual y cumplir los objetivos establecidos. En cualquier caso, el alcance es pequeño y la incidencia será limitada.</p>
<ol style="list-style-type: none"> <li>18. Gobernanza</li> </ol>	<p>La modificación de las “Normas Particulares” (Ordenanzas) tiene por objeto detallar los usos permitidos y prohibidos dando una mayor coherencia y versatilidad. Además, se corrigen algunos errores y se pretende que sean más útiles y claras. En ese sentido suponen una mejora en lo que atañe a este concepto. En cualquier caso, el alcance es pequeño y la incidencia será limitada.</p>

### RELACIÓN CON LOS ELEMENTOS TERRITORIALES DE GALICIA

Busca evaluar la relación del documento con los elementos territoriales estratégicos, identificados en el análisis objetivo del entorno de las Directrices de Ordenación del Territorio.

- Paisaje, patrimonio natural y cultural:

El patrimonio natural y cultural tiene una incidencia muy importante en la configuración del territorio, constituyendo dos de los principales activos para el desarrollo actual y futuro. El entorno del proyecto



sectorial se encuentra muy antropizado con las características propias de una zona industrializada. Con todo, se identifican zonas urbanas, zonas rurales y zonas naturales que son tenidas en cuenta y homogenizadas con el mantenimiento del ratio de arbolado. También se localiza en el entorno de la actuación la traza del camino de Santiago (margen oeste) y la iglesia parroquial de Santa Cruz da Rabeda.

Al no modificarse la edificabilidad ni la ordenación, la modificación puntual nº2 tiene poca trascendencia por el escaso alcance de su contenido. En todo caso el presente documento incorpora los criterios vigentes de sostenibilidad, protección y puesta en valor del medio ambiente, el patrimonio y el paisaje, haciendo hincapié en la identificación y análisis de la estructura física del territorio.

- Producción de alimentos:

No se prevé que la actuación propuesta tenga efectos sobre este elemento

- Suelo empresarial:

No se prevé que la actuación propuesta tenga efectos sobre este elemento al no crearse más suelo empresarial, pero sí contempla medidas para favorecer la ocupación del existente.

- Turismo:

No se prevé que la actuación propuesta tenga efectos sobre este elemento

- Equipamientos y servicios básicos:

No se prevé que la actuación propuesta tenga efectos sobre este elemento, si bien se aclaran y corrigen las superficies destinadas a equipamientos públicos que daban lugar a confusiones.

## PROCESO DE DECISIÓN

Analiza la calidad del proceso de decisión por el que se diseña el documento.

- A. Coherencia en cascada: relación con los objetivos de las DOT:

Evalúa la relación de los objetivos estratégicos que motivan la modificación puntual, con los objetivos de las DOT y, en su caso, con los objetivos de la planificación intermedia.

La modificación puntual sigue la línea marcada en las DOT, de acuerdo con los criterios comunes de fortalecer y poner en valor el territorio, y proteger y mejorar el patrimonio natural y colmar la urbanización difusa.

- B. Coherencia transversal: relación con los objetivos de planificación sectorial:

Evalúa la relación entre los objetivos estratégicos del documento y los objetivos de la planificación sectorial existente.



La modificación puntual nº2 mejora las condiciones de desarrollo previstas a partir del proyecto sectorial vigente, ya que facilita la implantación de empresas en las parcelas del Área de Servicios. Se cumplen, de este modo, los objetivos iniciales para los cuales se diseñó la CTTI dándole valor a sus elementos y rasgos de identidad.

En relación a la planificación del saneamiento, durante la urbanización de la primera fase se eliminó la ejecución del tanque de tormentas, al no estar ejecutado el vial de acceso al CTTI a través del cual se realiza la conexión de saneamiento. Esta situación dejaba la construcción del tanque de tormentas en una situación incierta, sin estar definido el momento de su ejecución. El presente documento corrige esta situación vinculando la ejecución del tanque de tormentas a la conexión viaria o facilitando su construcción a través de planes de mejora del saneamiento municipal.

Por último, tal y como desarrolla en los puntos 7.1 y 7.2 la presente modificación no sólo es compatible con el “Plan Sectorial de Ordenación de Áreas Empresariales na Comunidade Autónoma de Galicia” y con el “Plan Sectorial da Rede Viaria de Ourense e a súa Área de Influencia”, sino que tiene como finalidad última hacer más viable el desarrollo de la CTTI y su entorno.

– C. Demanda social:

Evalúa la metodología utilizada para estimar la demanda que motiva las acciones previstas en el documento.

La Central de Transportes como parque logístico lleva urbanizado desde junio de 2010. Durante este tiempo la demanda de suelo ha sido constante hasta la actualidad, llegando a ocuparse la totalidad del suelo a excepción de la zona dotacional. El Área de servicios mantiene una designación rígida en cuestión de usos junto con una configuración parcelaria que no se ajustan a la demanda existente. La explotación conjunta de la parcela A2 (talleres, hotel y aparcamiento para vehículos pesados) condiciona profundamente su venta. Durante estos años el interés existente para la adquisición de este suelo se corresponde con proyectos más concretos centrándose solamente en una actividad. La no ocupación de este suelo manifiesta un empleo ineficaz de recursos y no está en línea con un desarrollo urbanístico sostenible.

La modificación de la planificación urbana se convierte en un tema clave en la definición de un modelo territorial, que ayude a asegurar un crecimiento sostenible, y que es importante desde una perspectiva urbanizadora. Con el desarrollo de la modificación nº2, será posible el cierre de la zona empresarial prevista desde hace años, cumpliendo con las disposiciones técnicas, normativas, sociales y la demanda ambiental.

– D. Consideración de alternativas. Justificación de la elección:

Se evalúa la modificación como resultado de la selección de varias alternativas y la justificación de la alternativa seleccionada.

El papel que juega el urbanismo en la estructuración de la realidad territorial, entendiendo el territorio como elemento identificativo de una región y, por extensión, de una sociedad, supone asumir papeles productivos,



simbólicos y funcionales que sólo pueden ubicarse en este entorno, pero que debe dar servicio a toda la población. Así, la articulación de medidas, especialmente aquellas enfocadas al desarrollo urbanístico o económico, no pueden olvidar la delicada fragilidad ambiental de los enclaves que las acogen. Cualquier ordenación de este territorio tendrá, por tanto, un impacto sobre el medio ambiente.

En este caso el análisis de alternativas es sencillo, ya que la transformación del suelo y su impacto sobre el medio ambiente ya se había producido. No desarrollar la modificación implicaría una ineficiencia de los recursos empleados y una mayor dificultad para la consecución de los objetivos de ocupación.

El análisis de alternativas consideró las actuaciones propuestas en su conjunto, con el fin de evaluar todos los principios necesarios para una ordenación del territorio más eficiente ambientalmente, más cohesionada desde el punto de vista social y más competitiva en términos económicos.

– E. Consultas y coordinación:

Evalúa el grado de consenso buscado durante el proceso de planificación seguido, desde las perspectivas siguientes:

a) Participación ciudadana y consultas con otras administraciones públicas. Métodos

Durante el proceso de aprobación de la modificación se solicita a todas las administraciones y organismos afectados los informes sectoriales necesarios. Así mismo, el presente documento se somete al proceso de información pública, durante el cual, los afectados pueden presentar las objeciones que estimen oportunas.

b) Coordinación con políticas, planes y normas

Como se explica en apartados anteriores, la presente modificación incorpora entre sus consideraciones los objetivos y criterios de las políticas, planes y normas por las que se ve afectada, incluyendo las Directrices de Ordenación del Territorio. En este sentido, durante el proceso para su aprobación se solicitan informes a todas las administraciones y organismos afectados, de manera que cada organismo pueda evaluar el grado de incorporación de sus políticas, planes y normas en la documentación de la modificación puntual nº2.

## 8. DESARROLLO PREVISIBLE DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL

La tramitación de esta modificación no sustancial seguirá el procedimiento indicado en el artículo 57 de la Ley 1/2021 de 8 de enero, de Ordenación del Territorio de Galicia. Como se trata de la modificación de un proyecto sectorial ya aprobado, no será necesaria la declaración de incidencia supramunicipal que ya fue declarada por el plan.

**Artículo 57.** Procedimiento de modificación no sustancial de los instrumentos de ordenación del territorio

1. En caso de que la modificación sea considerada no sustancial, de acuerdo con lo señalado en el artículo anterior, la consejería que hubiera tramitado el instrumento de ordenación del territorio remitirá al órgano ambiental una solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica simplificada, acompañada de un





*borrador de la modificación del instrumento de ordenación del territorio en el cual se justifique el carácter no sustancial de la misma y de un documento inicial estratégico, con el contenido previsto en la normativa básica estatal en materia de evaluación ambiental.*

*El órgano ambiental comprobará, en el plazo máximo de diez días hábiles, que la solicitud de inicio incluye los documentos preceptivos, requiriendo, si no fuese así, a la consejería promotora que subsane dichas deficiencias, acompañando la documentación señalada.*

*2. El órgano ambiental, en el plazo de dos meses, a contar desde la recepción de la documentación completa, formulará el informe ambiental estratégico, tras identificar y consultara las administraciones públicas afectadas y las personas interesadas, que se pronunciarán en el plazo máximo de un mes.*

*3. El órgano ambiental, teniendo en cuenta el resultado de las consultas, determinará en el informe ambiental estratégico si la modificación tiene o no efectos significativos sobre el medioambiente. En caso de no contemplar efectos significativos, la modificación podrá aprobarse en los términos que el propio informe establezca, previos los trámites previstos en los números 4 a 8 de este precepto.*

*En otro caso, deberá seguirse el procedimiento previsto en el artículo 54 para la aprobación de los instrumentos de ordenación del territorio que hayan de someterse a evaluación ambiental estratégica ordinaria.*

*4. El informe ambiental estratégico se remitirá en el plazo de quince días hábiles para su publicación en el Diario Oficial de Galicia y en la sede electrónica del órgano ambiental.*

*5. La consejería tramitadora procederá a la aprobación inicial de la modificación no sustancial y la someterá a información pública por plazo de un mes, mediante anuncio que se publicará en el Diario Oficial de Galicia y en el Portal de transparencia y Gobierno abierto de la Xunta de Galicia.*

*Durante el plazo de información pública las distintas administraciones y entidades públicas y privadas, y cualquier persona interesada, podrán aportar cuantas observaciones y sugerencias estimen convenientes, quedando expuesta la documentación de la modificación en los lugares que al efecto se señalen.*

*6. Igualmente, se dará audiencia a las entidades locales sobre las que incida el instrumento objeto de la modificación y se solicitarán a las administraciones públicas competentes los informes sectoriales que resulten preceptivos teniendo en cuenta el objeto de la modificación propuesta, sin perjuicio de la solicitud en otro momento conforme a lo exigido por la respectiva normativa sectorial que resulte de aplicación.*

*Transcurrido el plazo de un mes sin que se hubieran comunicado los informes sectoriales autonómicos y municipales solicitados, se entenderán emitidos con carácter favorable.*

*7. A la vista del resultado de los trámites de audiencia y de información pública, así como de los informes emitidos, se introducirán las modificaciones o las correcciones que procedan en el documento, elaborándose la propuesta final de la modificación del instrumento de ordenación del territorio, que se aprobará provisionalmente por la consejería competente para la tramitación, previo informe preceptivo de la consejería competente en materia de ordenación del territorio, que habrá de ser emitido en el plazo de un mes.*

*8. El Consello de la Xunta de Galicia, a propuesta de la consejería tramitadora del procedimiento, aprobará definitivamente la modificación del instrumento de ordenación del territorio mediante decreto, que habrá de ser publicado del Diario Oficial de Galicia.*

*(...)*

DOCUMENTO REDACTADO POR EL DEPARTAMENTO  
TÉCNICO DE XESTIÓN DO SOLO DE GALICIA - XESTUR, S.A. Y  
LA CONSULTORA DIAGRAMA INGENIERÍA GALICIA S.L.

Firmado digitalmente:

Pablo Núñez Otero.

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Colegiado nº 24.214. Director de Proyecto.

Firmado digitalmente:

Pablo González Rodríguez.

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Colegiado nº 12.362.

Enero de 2023





## 9. PLANOS

### 1. SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO

### 2. ZONIFICACIÓN Y USOS

#### 2.1. Ordenación Vigente

#### 2.2. Ordenación Modificación nº2

### 3. DETALLE GLORIETA G1

### 4. DETALLE ÁREA DE SERVICIOS

### 5. DETALLE TORRETA ALTA TENSIÓN

### 6. DELIMITACIÓN ZONAS DE APARCAMIENTO

### 7. AFECCIONES DEL PLAN SECTORIAL DE ESTRADAS

#### 7.1. Planta General

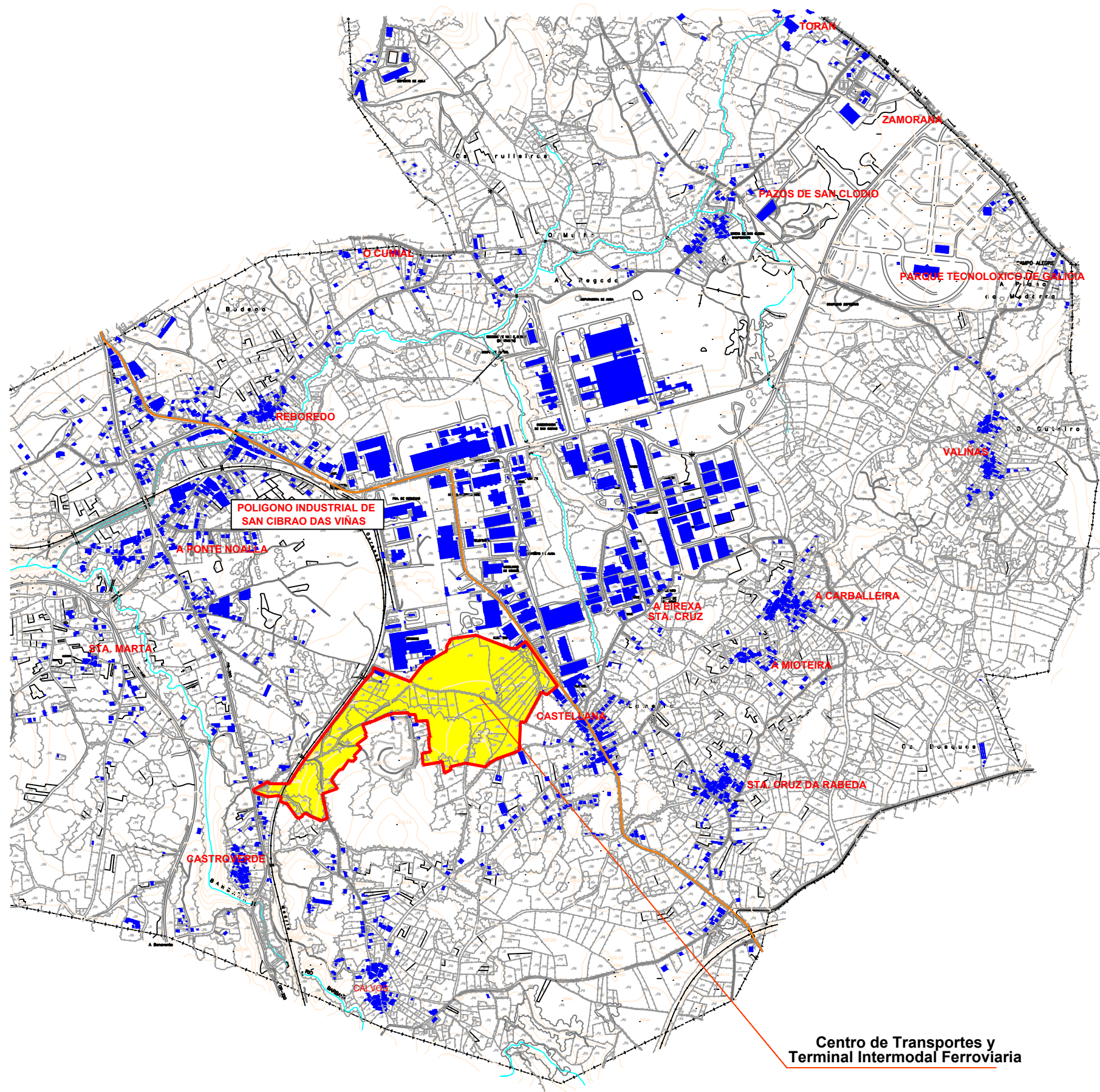
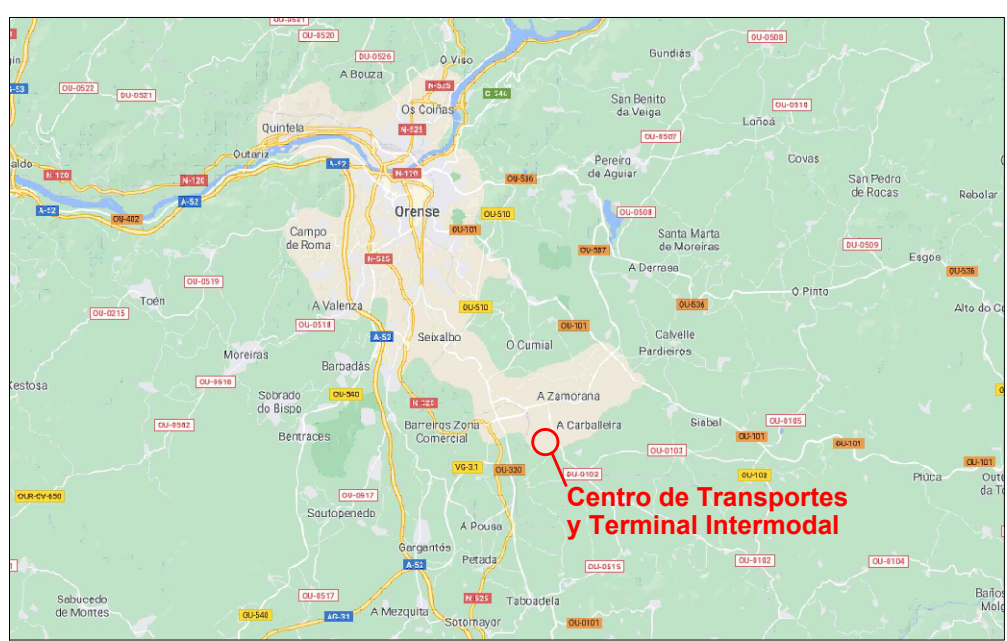
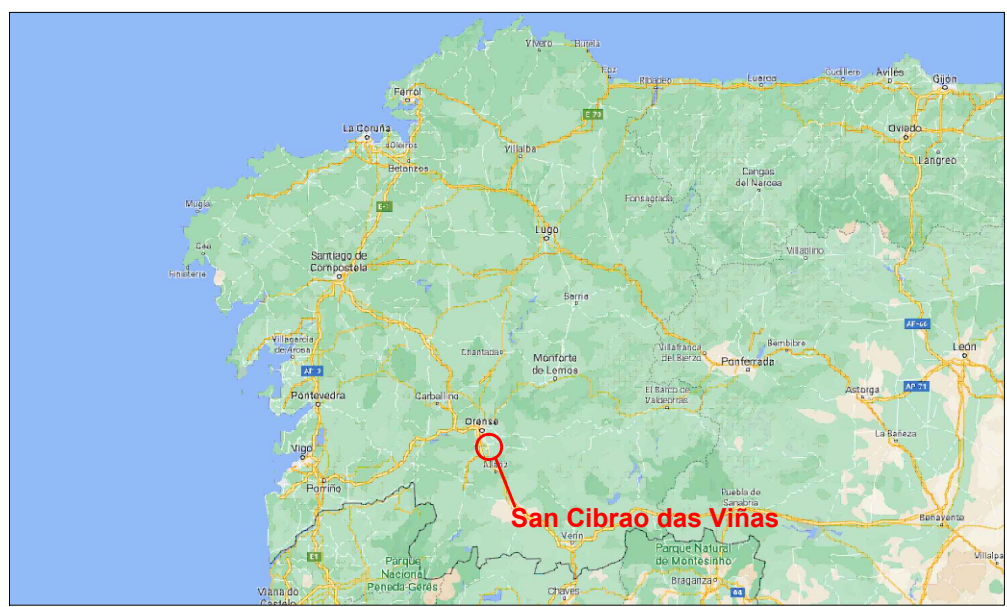
#### 7.2 Detalle conexión Este CTM

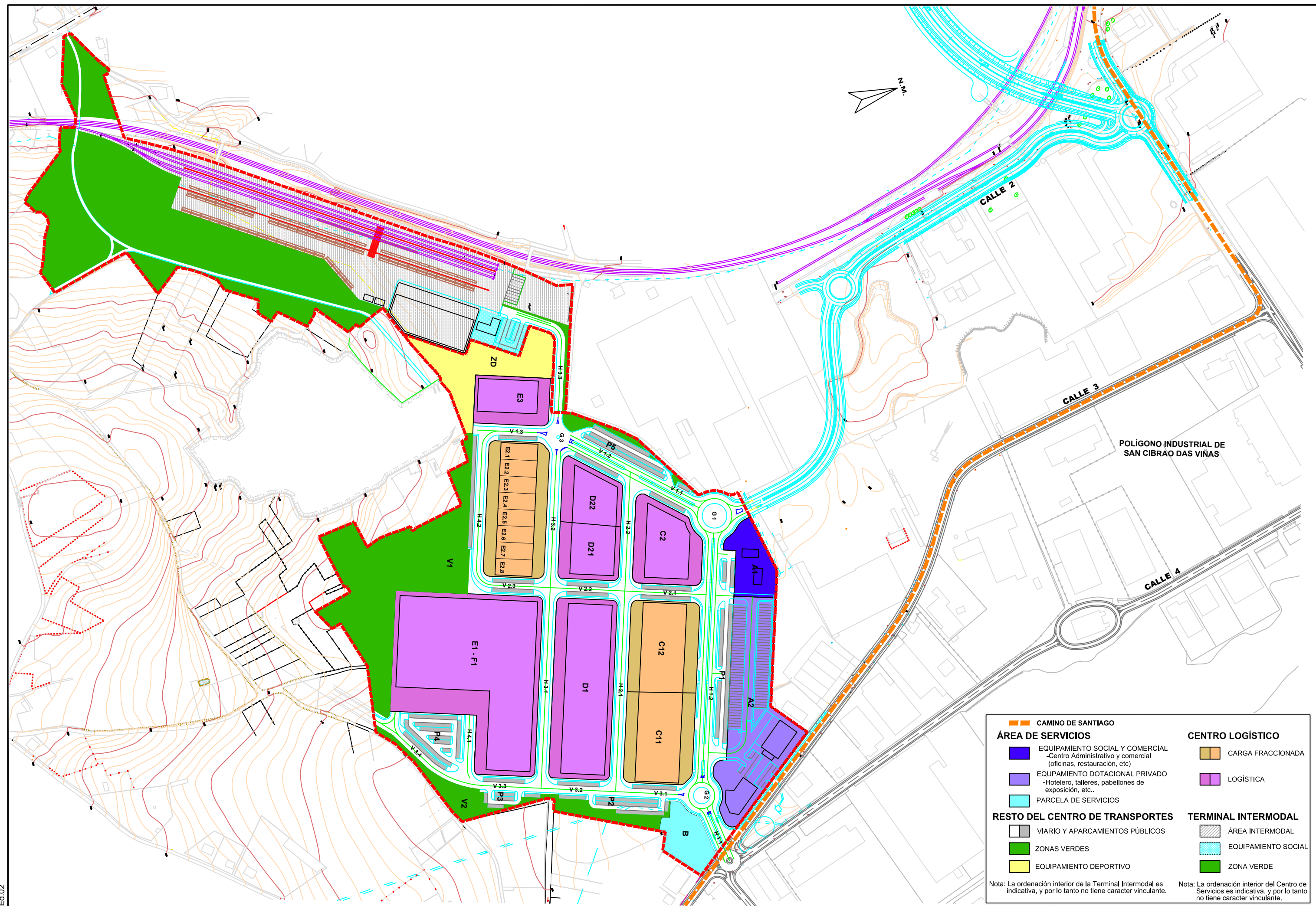
### 8. ZONAS VERDES

### 9. DETALLE DE LA CONEXIÓN PROVISIONAL DEL SANEAMIENTO

### 10. ZONAS ORDENANZAS



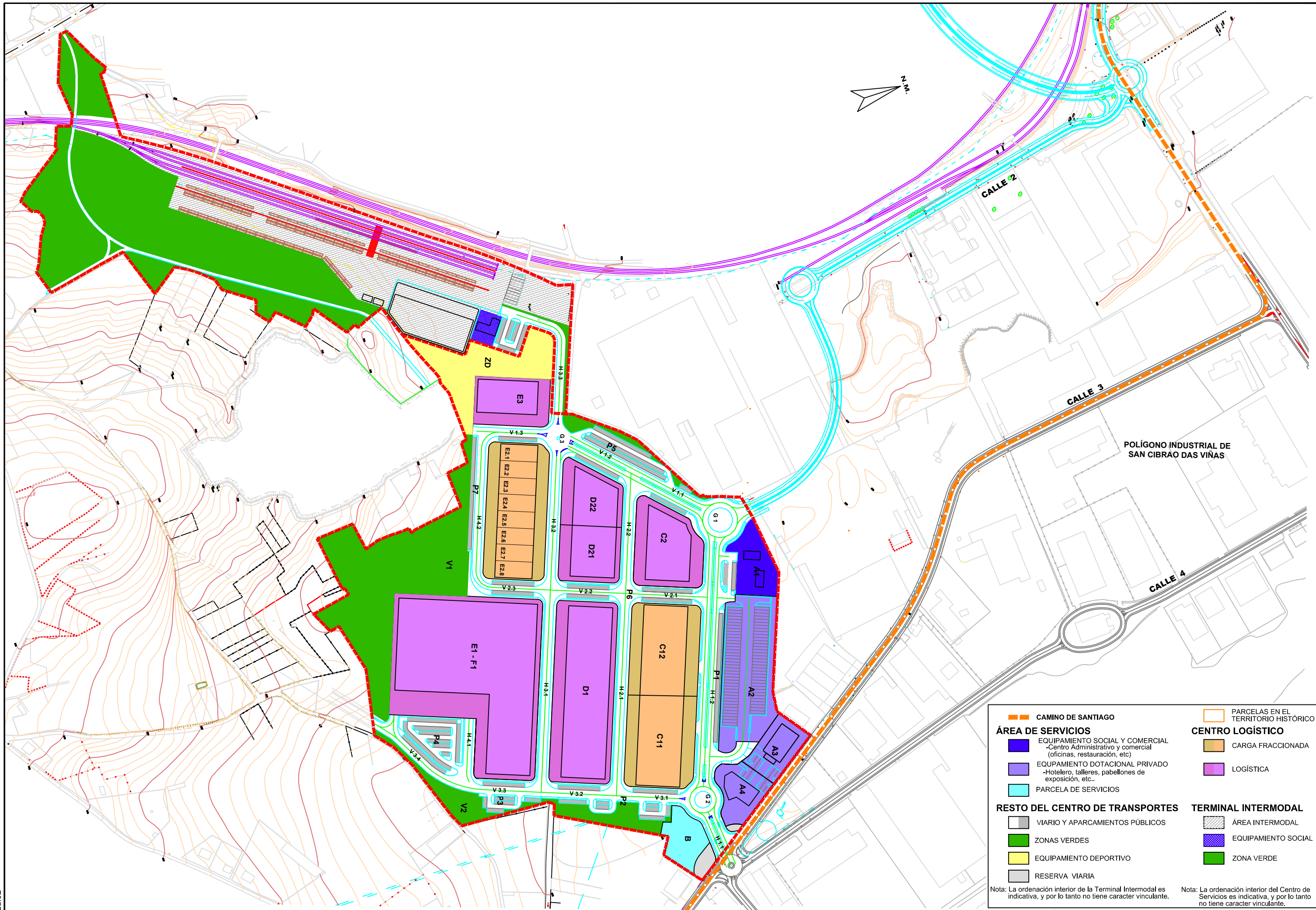




<b>CAMINO DE SANTIAGO</b>		<b>ÁREA DE SERVICIOS</b>		<b>CENTRO LOGÍSTICO</b>	
			EQUIPAMIENTO SOCIAL Y COMERCIAL -Centro Administrativo y comercial (oficinas, restauración, etc)		CARGA FRACCIONADA
			EQUIPAMIENTO DOTACIONAL PRIVADO -Hotelero, talleres, pabellones de exposición, etc..		LOGÍSTICA
			PARCELA DE SERVICIOS		
<b>RESTO DEL CENTRO DE TRANSPORTES</b>		<b>TERMINAL INTERMODAL</b>			
	VIARIO Y APARCAMIENTOS PÚBLICOS		ÁREA INTERMODAL		EQUIPAMIENTO SOCIAL
	ZONAS VERDES		ZONA VERDE		
	EQUIPAMIENTO DEPORTIVO				

Nota: La ordenación interior de la Terminal Intermodal es indicativa, y por lo tanto no tiene carácter vinculante.

Nota: La ordenación interior del Centro de Servicios es indicativa, y por lo tanto no tiene carácter vinculante.



CAMINO DE SANTIAGO	PARCELAS EN EL TERRITORIO HISTÓRICO
<b>ÁREA DE SERVICIOS</b>	<b>CENTRO LOGÍSTICO</b>
EQUIPAMIENTO SOCIAL Y COMERCIAL -Centro Administrativo y comercial (oficinas, restauración, etc)	CARGA FRACCIONADA
EQUIPAMIENTO DOTACIONAL PRIVADO -Hotelero, talleres, pabellones de exposición, etc...	LOGÍSTICA
PARCELA DE SERVICIOS	
<b>RESTO DEL CENTRO DE TRANSPORTES</b>	<b>TERMINAL INTERMODAL</b>
VIARIO Y APARCAMIENTOS PÚBLICOS	ÁREA INTERMODAL
ZONAS VERDES	EQUIPAMIENTO SOCIAL
EQUIPAMIENTO DEPORTIVO	ZONA VERDE
RESERVA VIARIA	
Nota: La ordenación interior de la Terminal Intermodal es indicativa, y por lo tanto no tiene carácter vinculante.	
Nota: La ordenación interior del Centro de Servicios es indicativa, y por lo tanto no tiene carácter vinculante.	

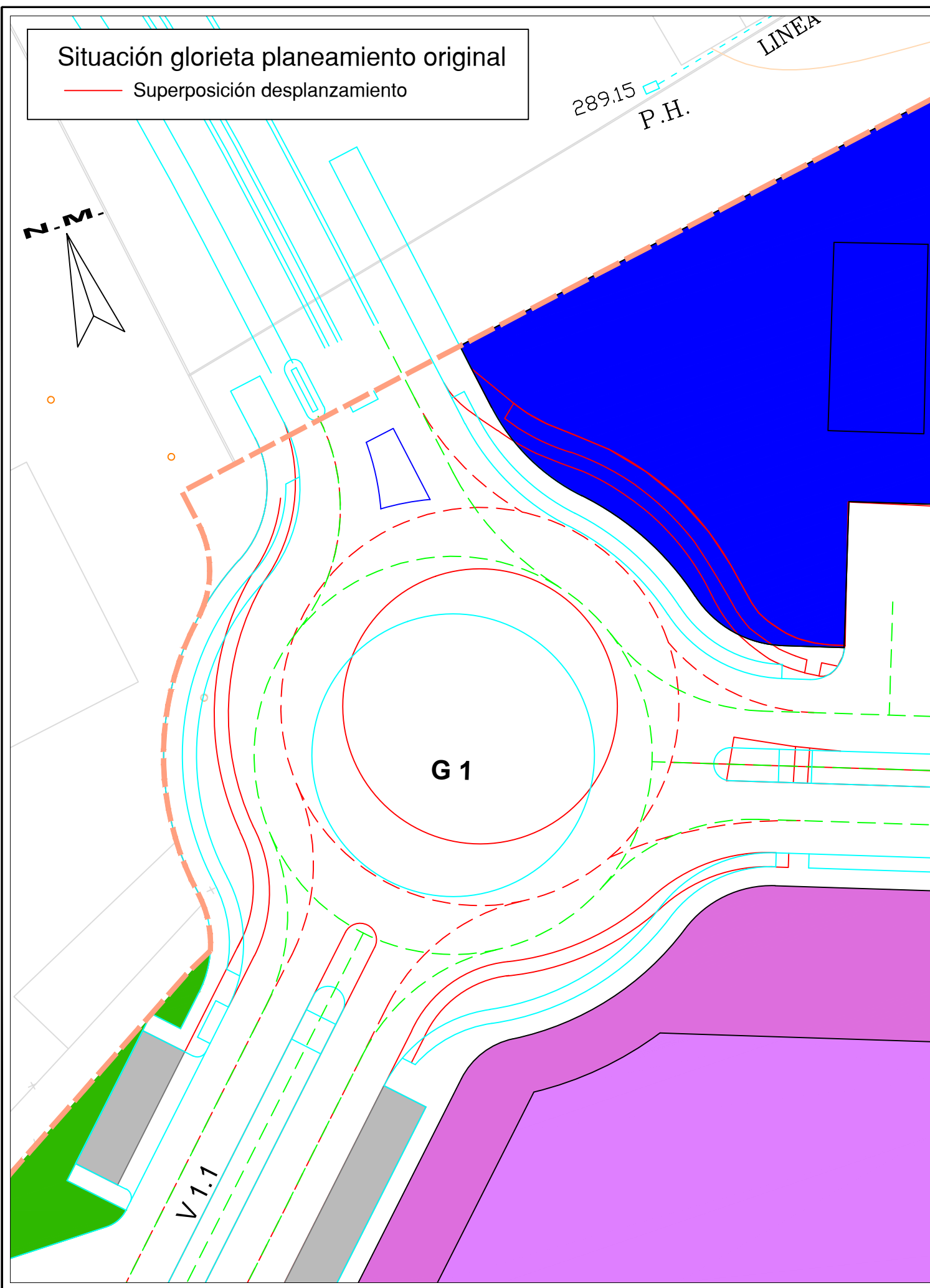
Diligencia pola que se fai constar que o documento coincide co contido do expediente aprobado definitivamente polo Consello da Xunta o 01/06/2023.  
Xefe do Servizo de Planificación e Ordenación do Solo  
Alberto Feijoo Rodríguez

INSTITUTO GALEGO DA VIVENDA E SOLO

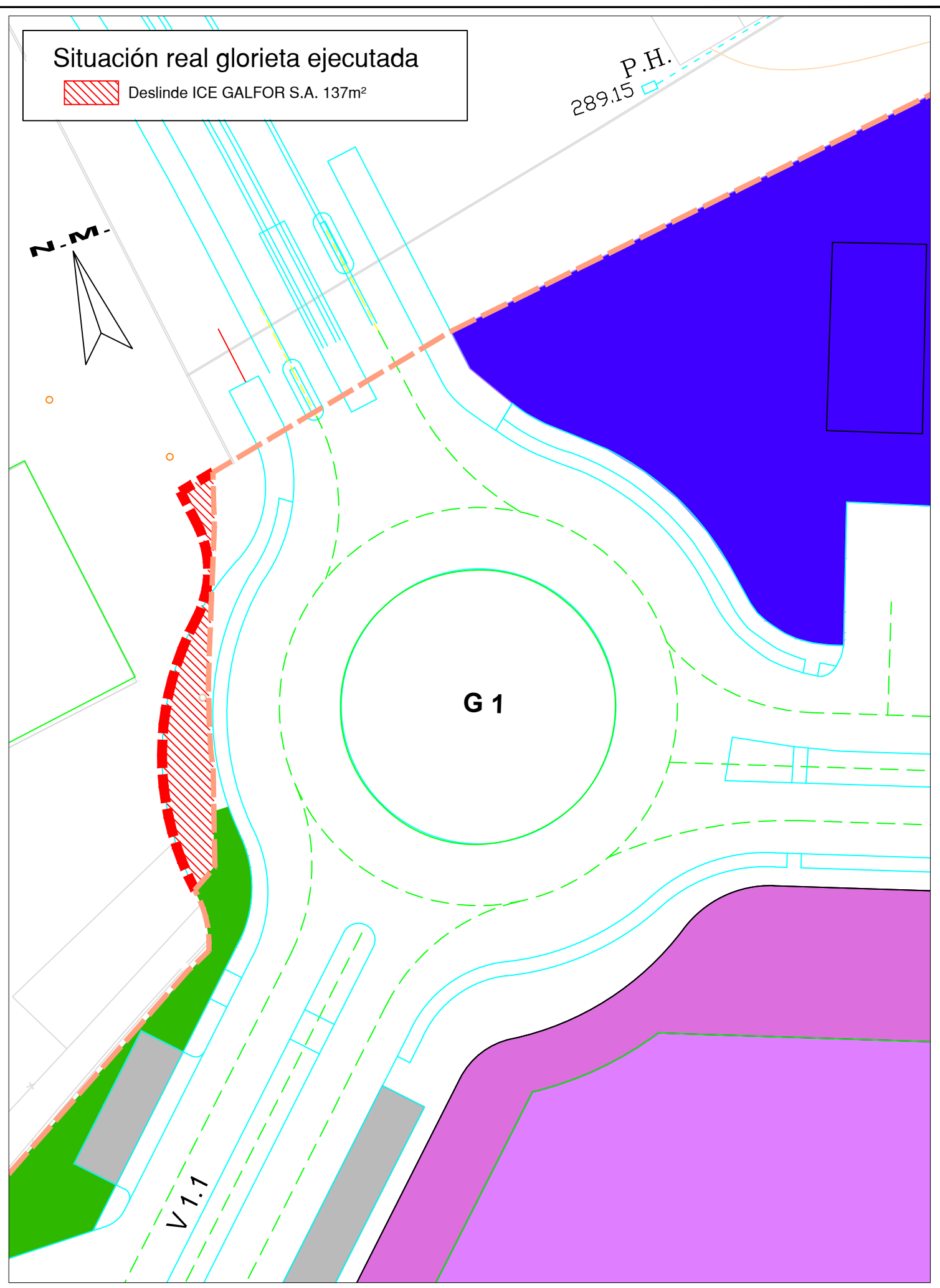
CVE: 6V/11FKUTUOH0  
Verificación: <https://sede.xunta.gal/cve>

47 Ed.02

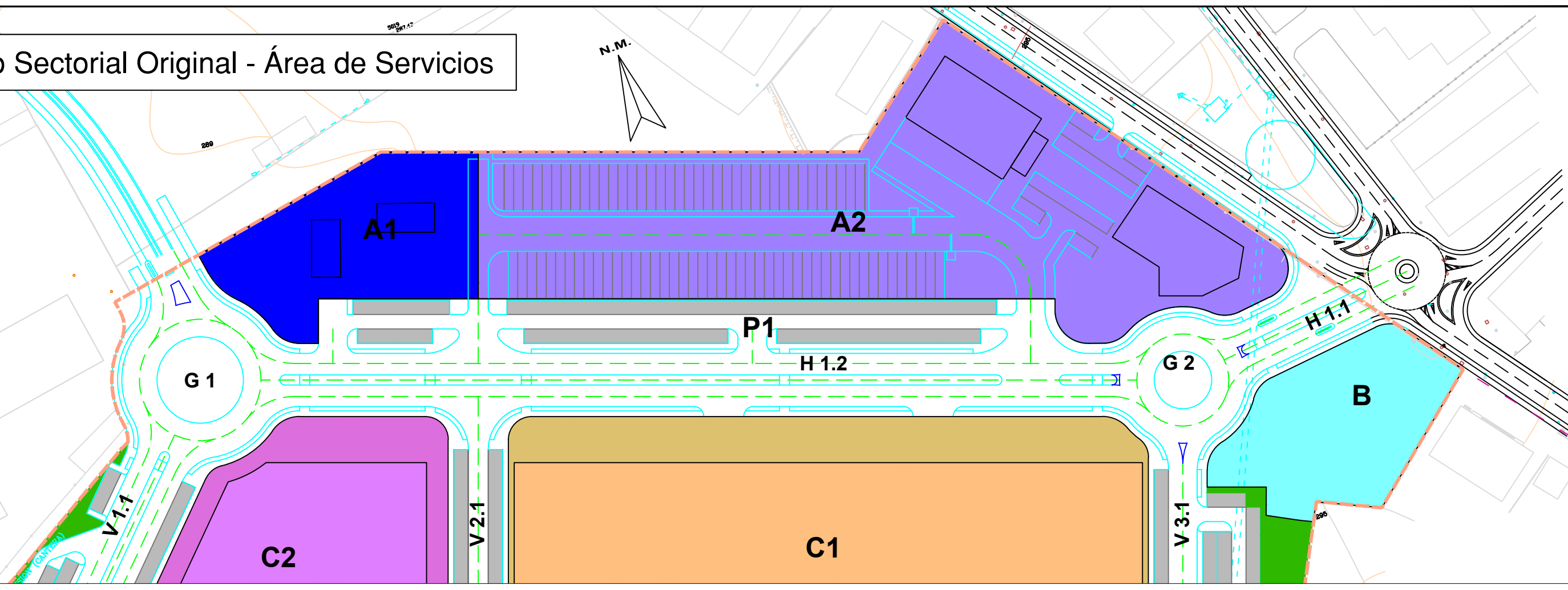
**Situación glorieta planeamento original**  
— Superposición desplazamiento



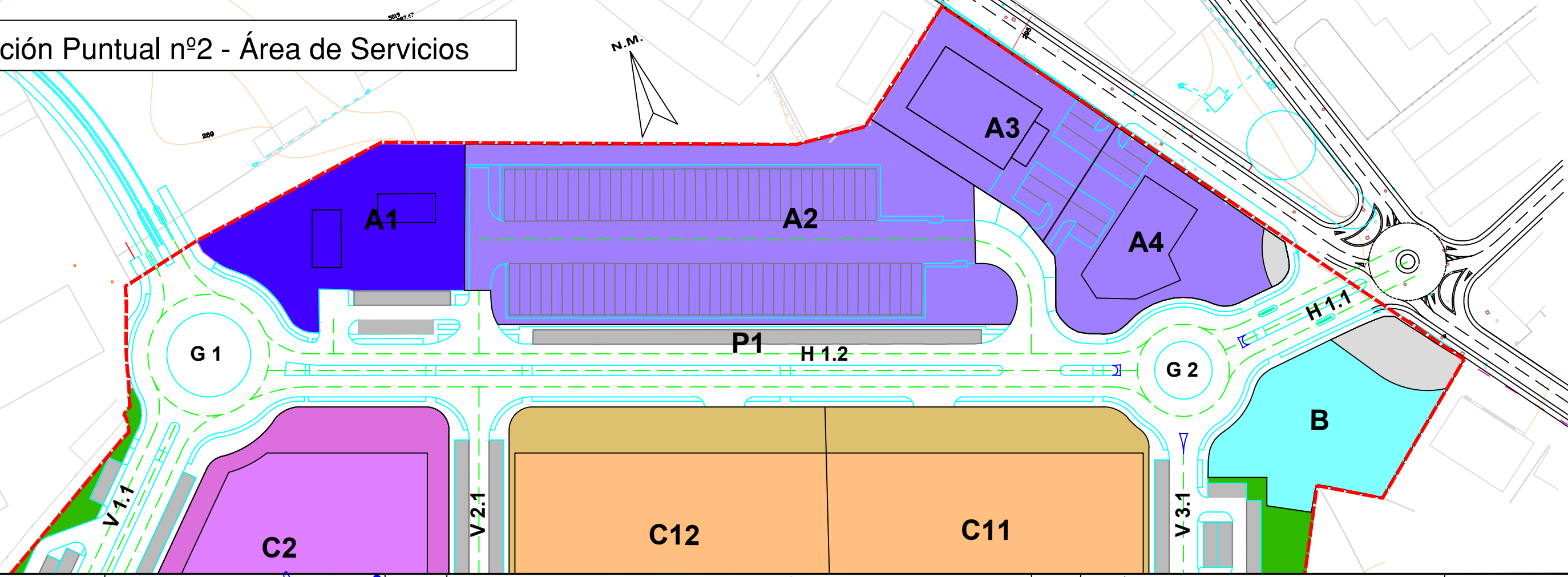
**Situación real glorieta executada**  
▨ Deslinde ICE GALFOR S.A. 137m²



# Proyecto Sectorial Original - Área de Servicios

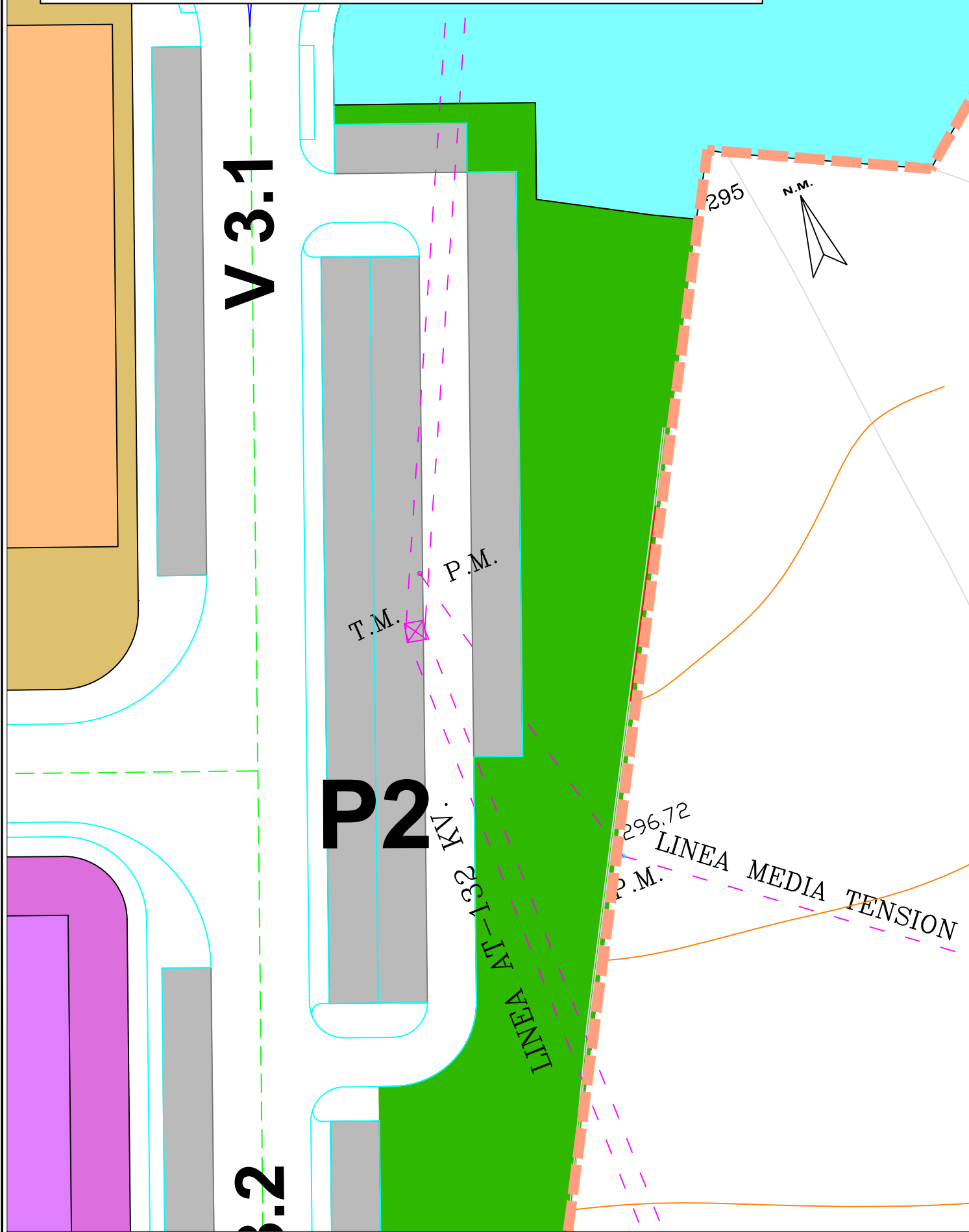


# Modificación Puntual nº2 - Área de Servicios

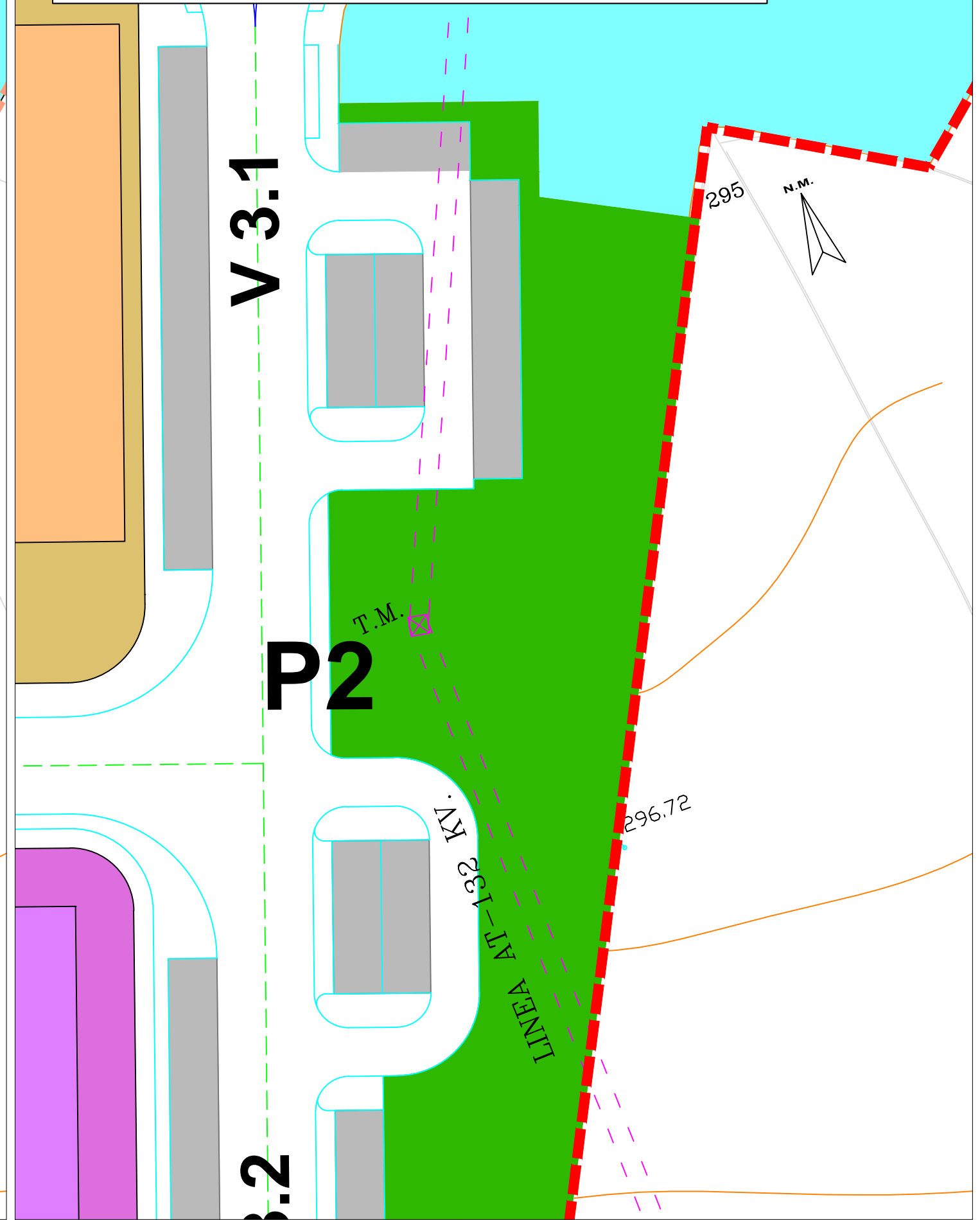




### Proyecto Sectorial Original - Aparcamiento 2



### Modificación Puntual nº2 - Aparcamiento 2



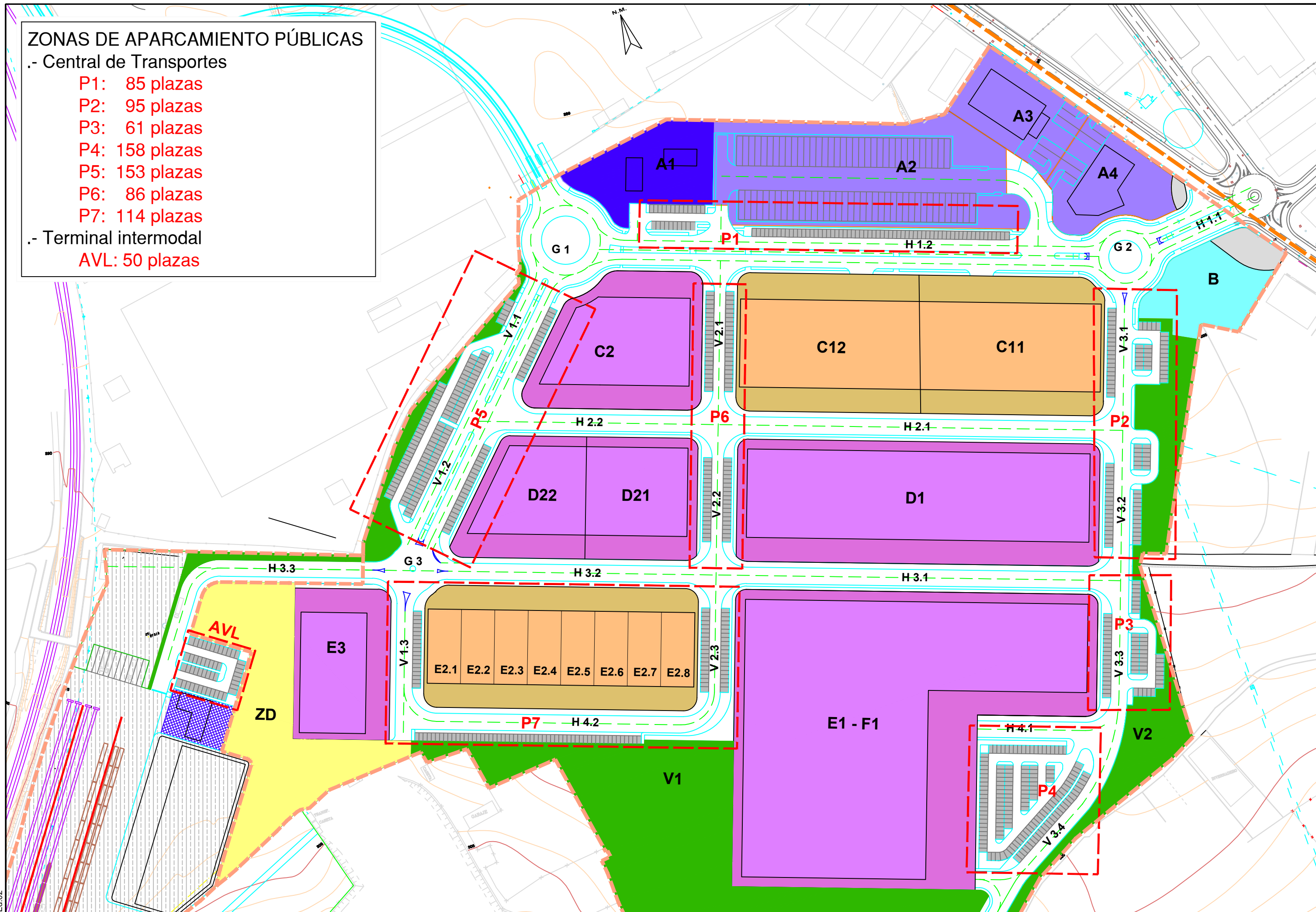
## ZONAS DE APARCAMIENTO PÚBLICAS

### - Central de Transportes

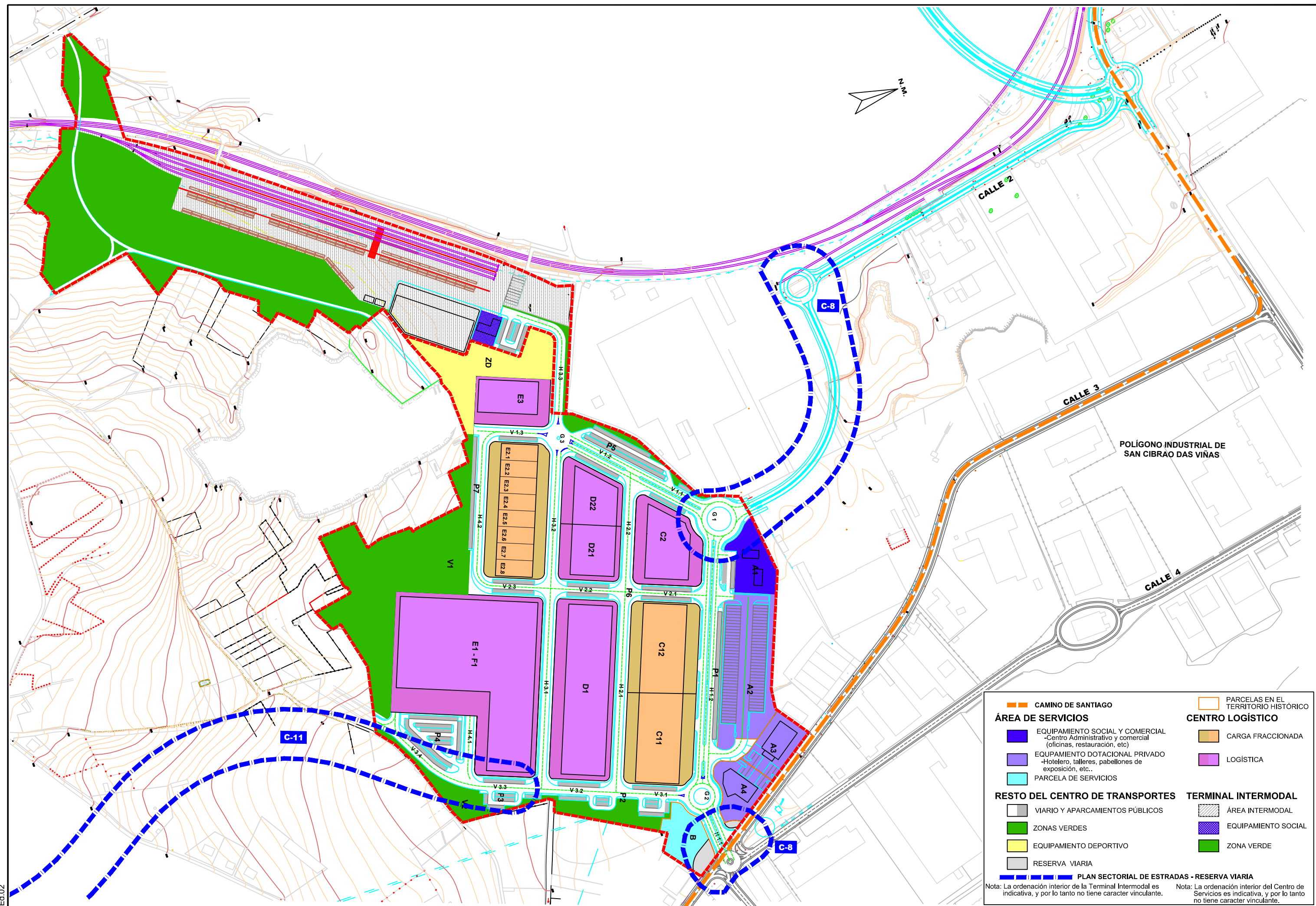
- P1: 85 plazas
- P2: 95 plazas
- P3: 61 plazas
- P4: 158 plazas
- P5: 153 plazas
- P6: 86 plazas
- P7: 114 plazas

### - Terminal intermodal

- AVL: 50 plazas







CAMINO DE SANTIAGO	PARCELAS EN EL TERRITORIO HISTÓRICO
<b>ÁREA DE SERVICIOS</b>	<b>CENTRO LOGÍSTICO</b>
EQUIPAMIENTO SOCIAL Y COMERCIAL -Centro Administrativo y comercial (oficinas, restauración, etc)	CARGA FRACCIONADA
EQUIPAMIENTO DOTACIONAL PRIVADO -Hotelero, talleres, pabellones de exposición, etc..	LOGÍSTICA
PARCELA DE SERVICIOS	
<b>RESTO DEL CENTRO DE TRANSPORTES</b>	<b>TERMINAL INTERMODAL</b>
VIARIO Y APARCAMIENTOS PÚBLICOS	ÁREA INTERMODAL
ZONAS VERDES	EQUIPAMIENTO SOCIAL
EQUIPAMIENTO DEPORTIVO	ZONA VERDE
RESERVA VIARIA	
PLAN SECTORIAL DE ESTRADAS - RESERVA VIARIA	
Nota: La ordenación interior de la Terminal Intermodal es indicativa, y por lo tanto no tiene carácter vinculante.	
Nota: La ordenación interior del Centro de Servicios es indicativa, y por lo tanto no tiene carácter vinculante.	

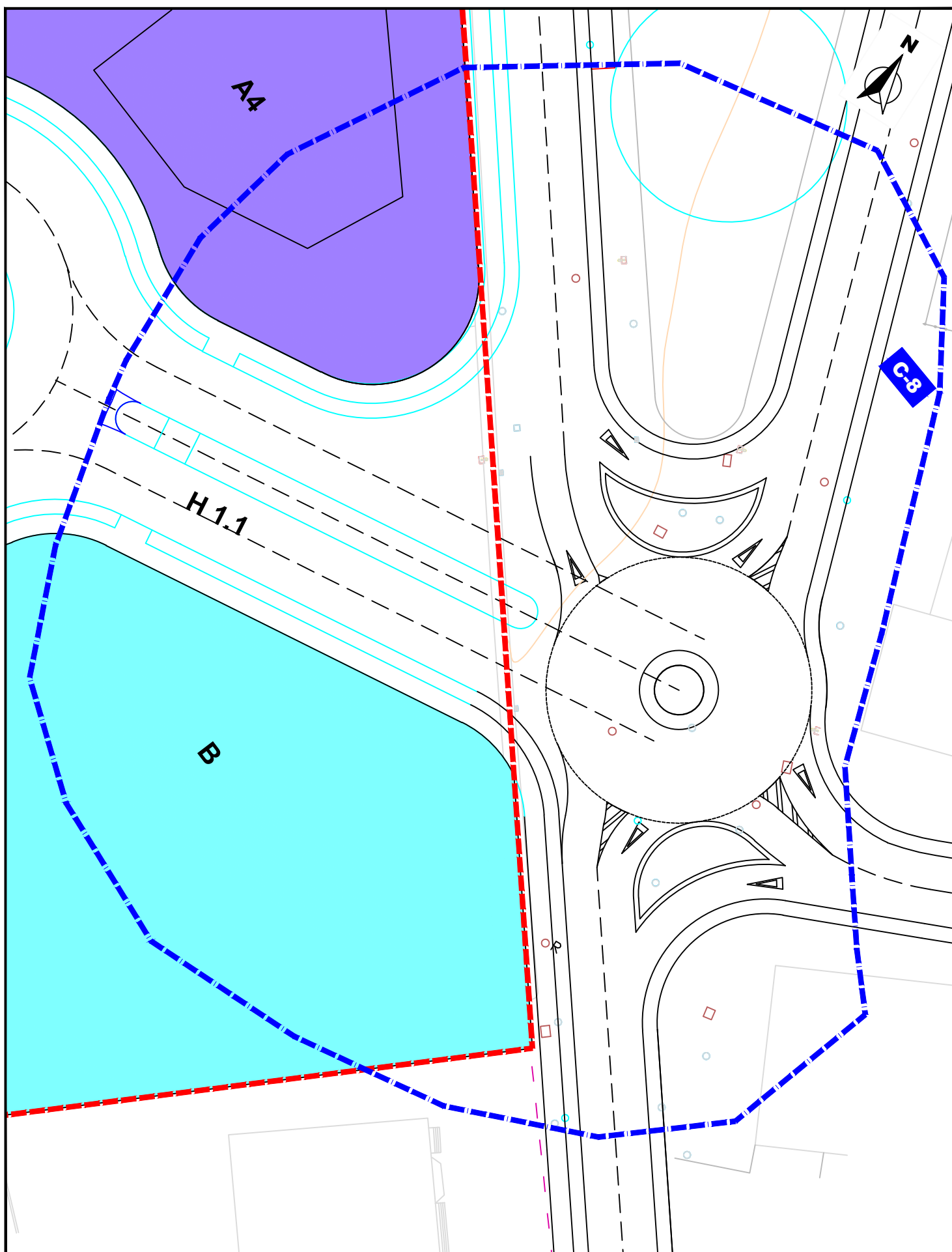
Dilixencia pola que se fai constar que o documento coincide co contido do expediente aprobado definitivamente polo Consello da Xunta o 01/06/2023.  
Xefe do Servizo de Planificación e Ordenación do Solo  
Alberto Feijoo Rodríguez



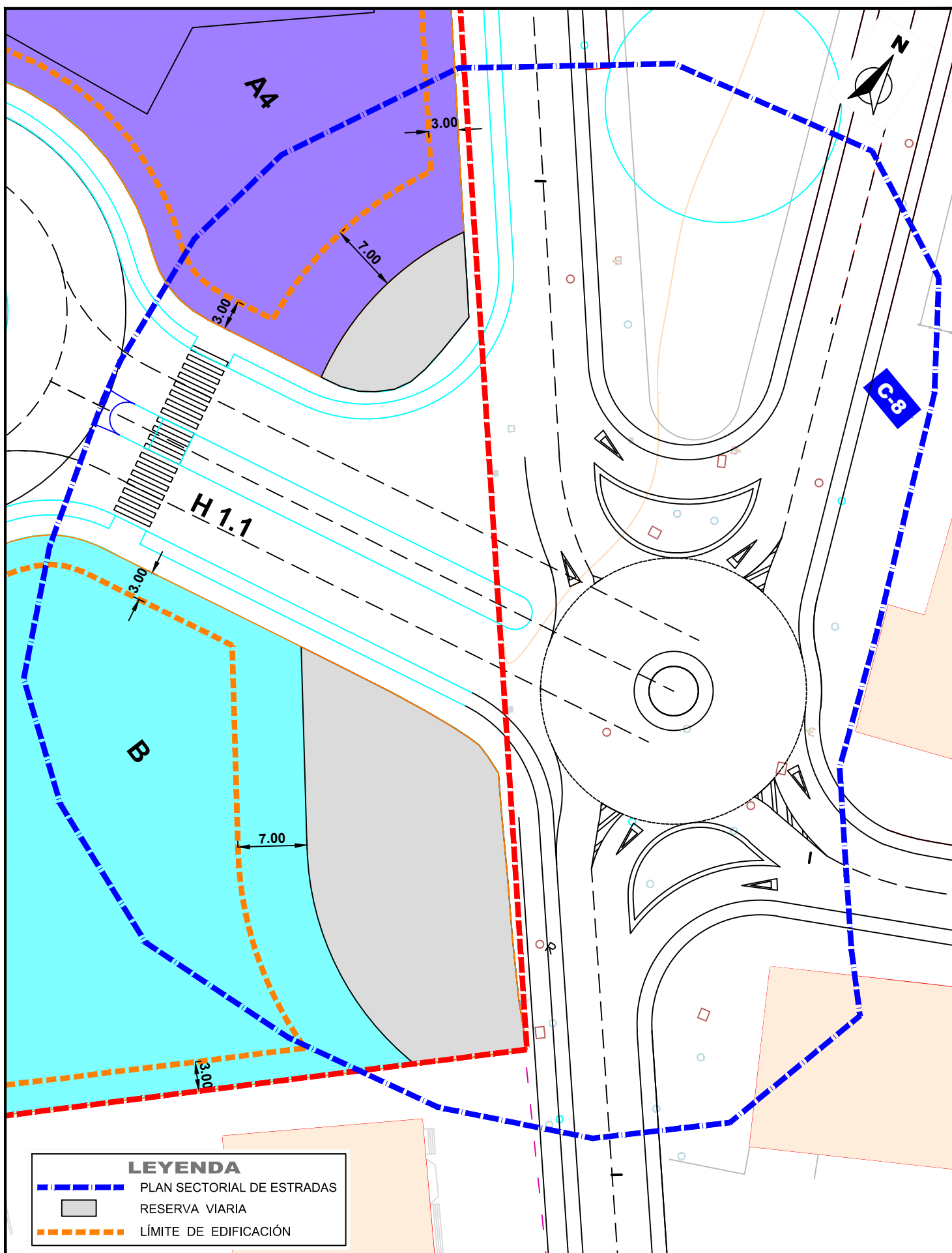
CVE: 6V11FKUTUOH0  
Verificación: <https://sede.xunta.gal/cve>



### Proyecto Sectorial Original Conexión Este C.T.M.

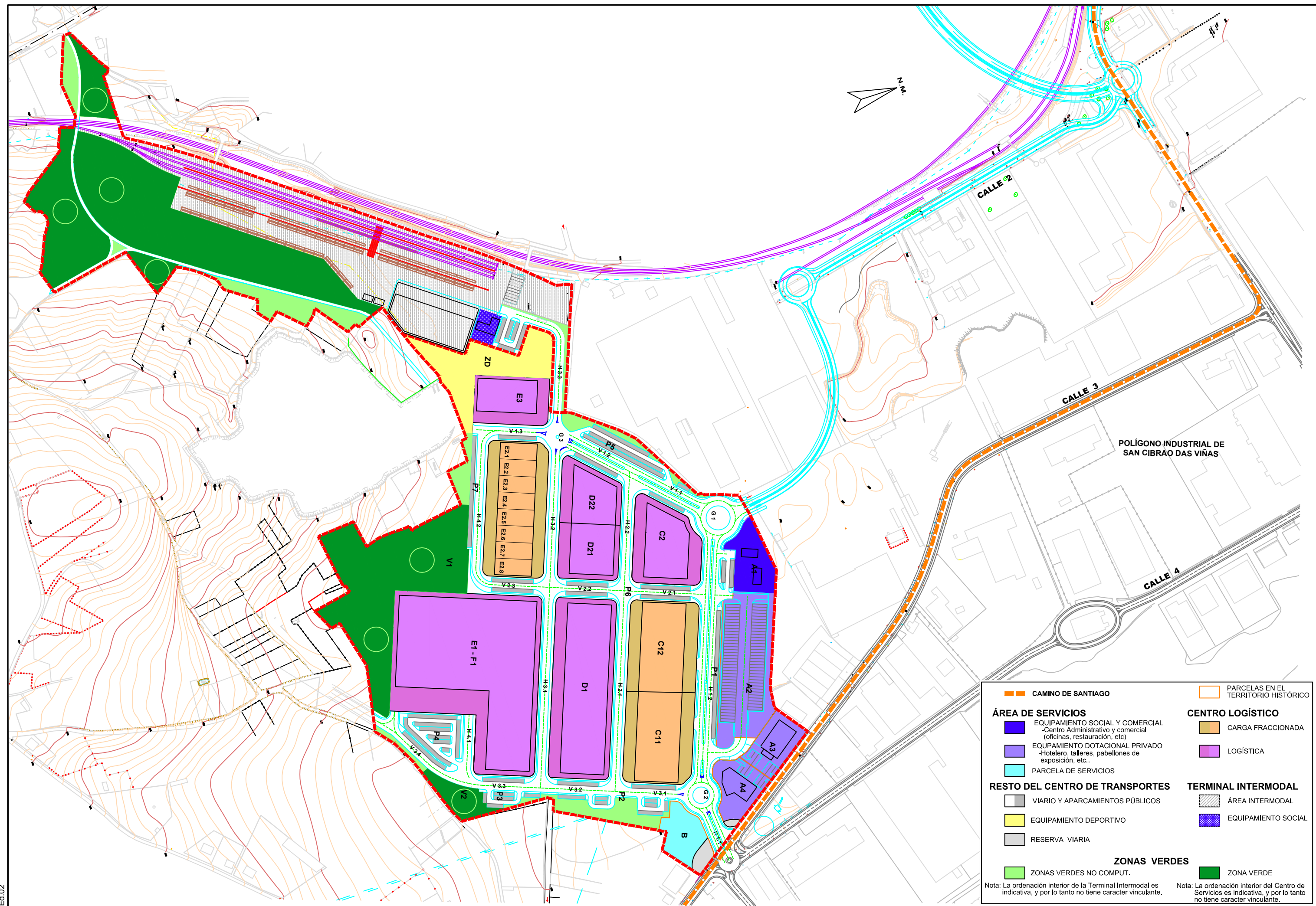


### Propuesta Delimitación Conexión Este C.T.M.



**LEYENDA**

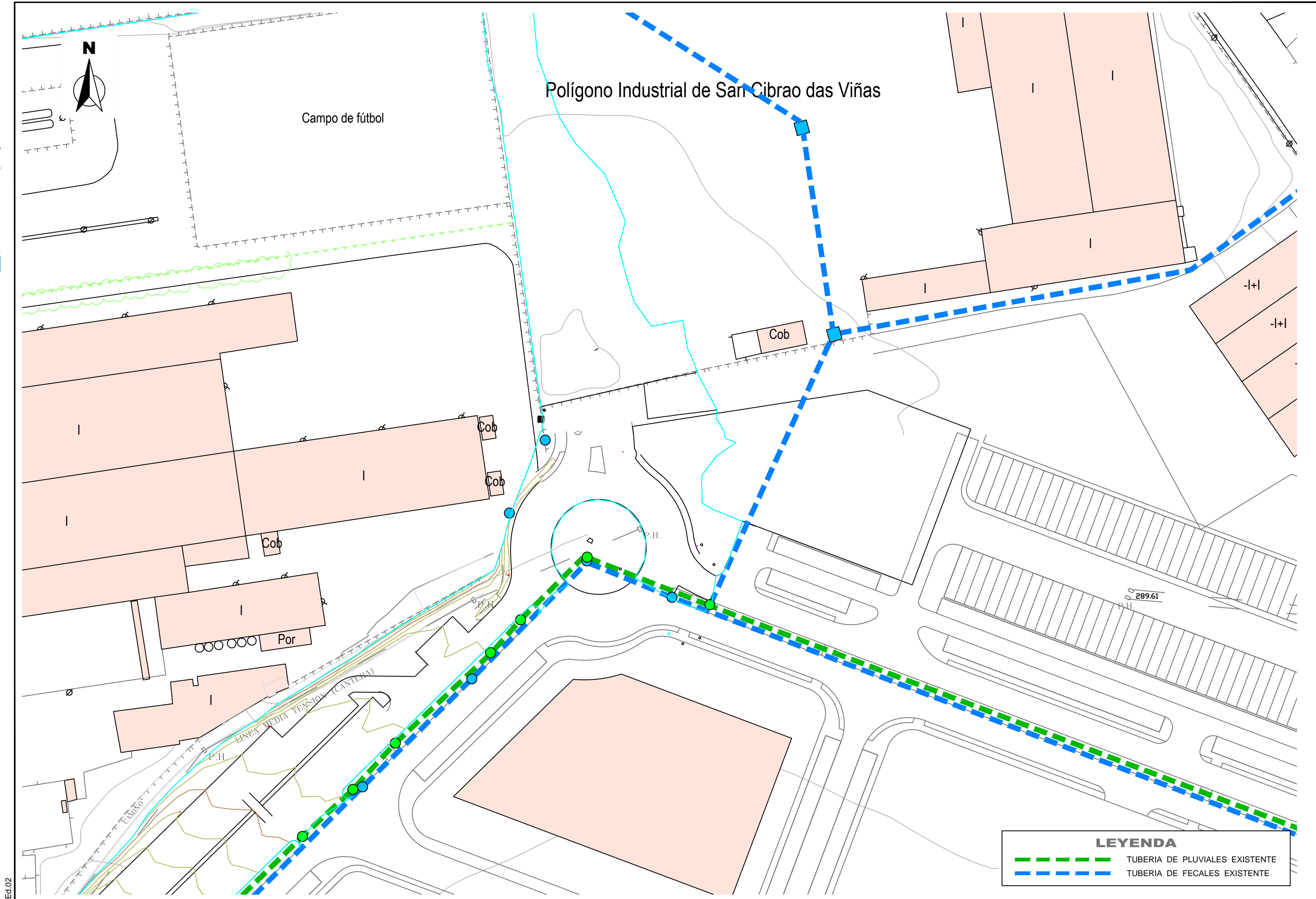
- PLAN SECTORIAL DE ESTRADAS
- RESERVA VIARIA
- LÍMITE DE EDIFICACIÓN



CAMINO DE SANTIAGO	PARCELAS EN EL TERRITORIO HISTÓRICO
<b>ÁREA DE SERVICIOS</b>	<b>CENTRO LOGÍSTICO</b>
EQUIPAMIENTO SOCIAL Y COMERCIAL -Centro Administrativo y comercial (oficinas, restauración, etc)	CARGA FRACCIONADA
EQUIPAMIENTO DOTACIONAL PRIVADO -Hotelero, talleres, pabellones de exposición, etc..	LOGÍSTICA
PARCELA DE SERVICIOS	<b>TERMINAL INTERMODAL</b>
<b>RESTO DEL CENTRO DE TRANSPORTES</b>	ÁREA INTERMODAL
VIARIO Y APARCAMIENTOS PÚBLICOS	EQUIPAMIENTO SOCIAL
EQUIPAMIENTO DEPORTIVO	
RESERVA VIARIA	
<b>ZONAS VERDES</b>	
ZONAS VERDES NO COMPUT.	ZONA VERDE

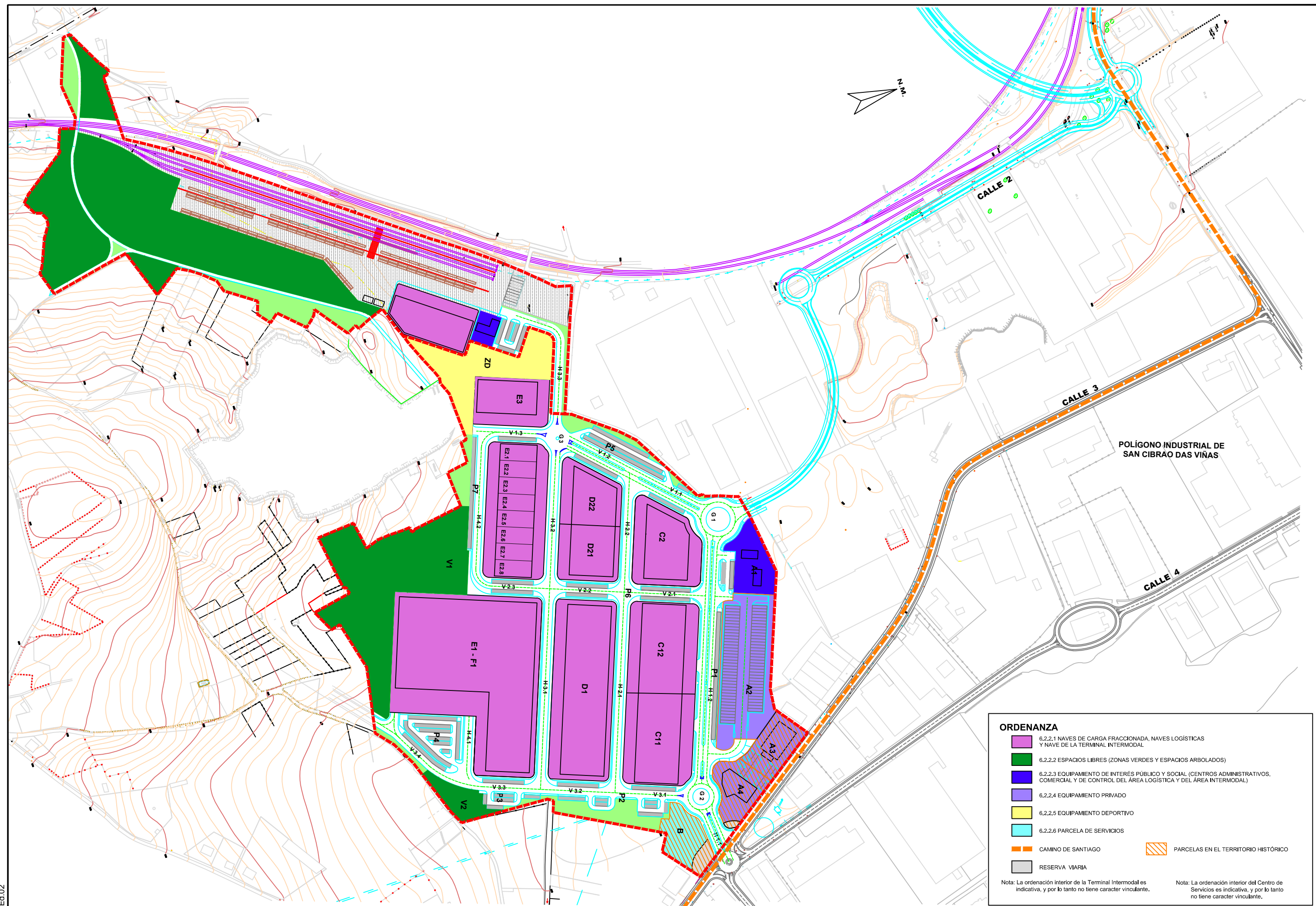
Nota: La ordenación interior de la Terminal Intermodal es indicativa, y por lo tanto no tiene carácter vinculante.

Nota: La ordenación interior del Centro de Servicios es indicativa, y por lo tanto no tiene carácter vinculante.



**LEYENDA**

- TUBERIA DE PLUVIALES EXISTENTE
- TUBERIA DE FECALES EXISTENTE



**ORDENANZA**

- 6.2.2.1 NAVES DE CARGA FRACCIONADA, NAVES LOGÍSTICAS Y NAVÉ DE LA TERMINAL INTERMODAL
- 6.2.2.2 ESPACIOS LIBRES (ZONAS VERDES Y ESPACIOS ARBOLADOS)
- 6.2.2.3 EQUIPAMIENTO DE INTERÉS PÚBLICO Y SOCIAL (CENTROS ADMINISTRATIVOS, COMERCIAL Y DE CONTROL DEL ÁREA LOGÍSTICA Y DEL ÁREA INTERMODAL)
- 6.2.2.4 EQUIPAMIENTO PRIVADO
- 6.2.2.5 EQUIPAMIENTO DEPORTIVO
- 6.2.2.6 PARCELA DE SERVICIOS
- CAMINO DE SANTIAGO
- PARCELAS EN EL TERRITORIO HISTÓRICO
- RESERVA VIARIA

Nota: La ordenación interior de la Terminal Intermodal es indicativa, y por lo tanto no tiene carácter vinculante.

Nota: La ordenación interior del Centro de Servicios es indicativa, y por lo tanto no tiene carácter vinculante.

## 10. ANEXOS

1. CUADROS RESUMEN PROYECTO SECTORIAL ORIGINAL CON LA MODIFICACIÓN Nº1
2. CUADROS RESUMEN DE LA MODIFICACIÓN Nº2
3. ORDENANZAS REGULADORAS
  - a. Ordenanzas del Proyecto Sectorial Original
  - b. Ordenanzas de la Modificación Puntual nº2
4. COPIA DE INFORMES SECTORIALES
  - 4.1 SOLICITUD AUDIENCIA AL CONCELLO SAN CIBRAO -INFORMACIÓN PÚBLICA
  - 4.2 XUNTA - Anuncio DOGA Información Pública
  - 4.3 Informe DIRECCIÓN XERAL DE PATRIMONIO CULTURAL - Consellería de Cultura, Educación e Universidade – (Exp.:2021/1588)
  - 4.4 Informe DIRECCIÓN XERAL DE CALIDADE AMBIENTAL, SOSTIBILIDADE E CAMBIO CLIMÁTICO - Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda - AAE AVALIACION AMBIENTAL (Exp.:2021AAE2583)
  - 4.5 Informe SERVIZO DE ENERXÍA E MINAS - Consellería de Economía, Emprendimiento e Innovación - AfECCIÓN LÍNEA ELÉCTRICA LMT
  - 4.6 Informe AXENCIA GALEGA DE INFRAESTRUTURAS - Conselleira de Infraestructuras e Mobilidade
  - 4.7 Informe INSTITUTO DE ESTUDOS DO TERRITORIO – Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda (Exp.IET: P-21-740)
  - 4.8 Informe AREA DE FOMENTO - Delegación del Gobierno de España en Galicia
  - 4.9 Informe DIRECCIÓN GENERAL DE TELECOMUNICACIONES Y ORDENACIÓN DE LOS SERVICIOS DE COMUNICACIÓN AUDIOVISUAL – Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital (Exp.: URB00214/22)
  - 4.10 Informe DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN GALICIA - Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Exp.: G-OU-0798)
  - 4.11 Informe DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA - Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
  - 4.12 Informe CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL MIÑO-SIL, O.A. – Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (Exp.: A/32/29571)
  - 4.13 Informe DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA ENERGÉTICA Y MINAS– Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (Exp.: SBD/MPC)
  - 4.14 Informe ADIF - Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)





XESTIÓN  
DO SOLO  
DE GALICIA

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº2 DEL PROYECTO SECTORIAL  
DE LA CENTRAL DE TRANSPORTES Y TERMINAL INTERMODAL  
EN SAN CIBRAO DAS VIÑAS  
DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA

## Anexo 1:

### CUADROS RESUMEN PROYECTO SECTORIAL ORIGINAL CON LA MODIFICACIÓN Nº1



RESUMEN DE SUPERFICIES DEL CENTRO DE TRANSPORTES Y TERMINAL INTERMODAL **MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº1**

<b>CENTRO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS</b>										
CONCEPTO		SUPERFICIE DE SUELO			SUPERFICIE MÁXIMA CONSTRUIDA			RATIOS	APARCAMIENTOS	
		TOTAL PARCELA	SUPERFICIE OCUPADA	SUPERFICIE NO OCUPADA	TOTAL	NAVE	TERCIARIO	TERC. / NAVE	OFERTA	DEMANDA
C.1	Carga fraccionada	18.528	11.635	6.893	13.380	11.635	1.745	15%		167
C.2	Logística singular	7.553	4.393	3.160	5.052	4.393	659	15%		63
D.1	Logística	16.213	11.259	4.954	12.948	11.259	1.689	15%		162
D.2	Logística	9.966	6.533	3.433	7.513	6.533	980	15%		94
E.1-F.1	Logística	31.860	19.866	11.994	22.846	19.866	2.980	15%		286
E.2	Carga fraccionada	12.150	7.268	4.882	8.358	7.268	1.090	15%		104
E.3	Logística	5.338	2.920	2.418	3.358	2.920	438	15%		42
<b>SUBTOTAL PARCELAS ÁREA LOGÍSTICA</b>		<b>101.608</b>	<b>63.874</b>	<b>37.734</b>	<b>73.455</b>	<b>63.874</b>	<b>9.581</b>	<b>15%</b>		<b>918</b>
A	Centro de Servicios	20.288	4.383	15.905	10.969		10.969		80	76
A.1	Centro Administrativo y Comercial	4.045	919	3.126	1.838		1.838			23
A.2	Equipamiento Hotelero	16.243	3.464	12.779	9.131		9.131		80	53
	Talleres y pabellones de exposición y venta									
	Aparcamiento de Vehículos Pesados									
B	Estación de servicio	3.552		3.552						
<b>SUBTOTAL ÁREA DE SERVICIOS</b>		<b>23.840</b>	<b>4.383</b>	<b>19.457</b>	<b>10.969</b>		<b>10.969</b>		<b>80</b>	<b>76</b>
V1	Zona Verde	20.544		20.544						
V2	Zona Verde	4.079		4.079						
ZD	Equipamiento deportivo	8.126		8.126						
<b>SUBTOTAL ZONA VERDE Y ZONA DEPORTIVA</b>		<b>32.749</b>								
P1	Aparcamiento vehículos ligeros	3.998		3.998					245	
P2	Aparcamiento vehículos ligeros	1.977		1.977					270	
P3	Aparcamiento vehículos ligeros	941		941					141	
P4	Aparcamiento vehículos ligeros	3.411		3.411					136	
P5	Aparcamiento vehículos ligeros	2.557		2.557					170	
<b>SUBTOTAL APARCAMIENTOS VEHÍCULOS LIGEROS</b>		<b>12.884</b>							<b>962</b>	<b>0</b>
<b>SUBTOTAL VIARIO</b>		<b>53.868</b>								
<b>TOTAL CTM OURENSE</b>		<b>224.949</b>	<b>68.257</b>	<b>156.692</b>	<b>84.424</b>	<b>63.874</b>	<b>20.550</b>		<b>1042</b>	<b>994</b>



**RESUMEN DE SUPERFICIES DEL CENTRO DE TRANSPORTES Y TERMINAL INTERMODAL MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº1**

<b>TERMINAL INTERMODAL</b>									
CONCEPTO	SUPERFICIE DE SUELO			SUPERFICIE MÁXIMA CONSTRUIDA			RATIOS TERC. / NAVE	APARCAMIENTOS	
	TOTAL	SUPERFICIE OCUPADA	SUPERFICIE NO OCUPADA	TOTAL	NAVE	TERCIARIO		OFERTA	DEMANDA
Sector ferroviario. Vías balasto	2.282		2.282						
Sector ferroviario. Vías estuchadas	8.183		8.183						
Área pavimentada. Depot contenedores	19.561	168	19.393						
Nave logística. Servicios Op. terminal	5.648	3.798	1.850	4.178	3.798	380	10%		21
AVP	578		578					10	
Talleres y Lavado de Contenedores	168	168	0	168	168				2
<b>SUBTOTAL ÁREA INTERMODAL</b>	<b>36.420</b>	<b>4.134</b>	<b>32.286</b>	<b>4.346</b>	<b>3.966</b>	<b>380</b>		<b>10</b>	<b>23</b>
Edificio Administrativo y control	1.085	350	735	700		700			9
AVL	1.329	664	665					53	
<b>SUBTOTAL EQUIPAMIENTO SOCIAL</b>	<b>2.416</b>	<b>1.014</b>	<b>1.399</b>	<b>700</b>		<b>700</b>		<b>53</b>	<b>9</b>
<b>SUBTOTAL RESERVA USOS FERROVIARIOS</b>	<b>3.217</b>								
<b>SUBTOTAL ZONAS VERDES</b>	<b>45.568</b>								
<b>SUBTOTAL VIARIO</b>	<b>10.436</b>								
<b>TOTAL CENTRO INTERMODAL</b>	<b>98.057</b>	<b>5.148</b>	<b>92.909</b>	<b>10.092</b>	<b>7.932</b>	<b>2.160</b>		<b>126</b>	<b>43</b>
<b>TOTAL CENTRO DE TRANSPORTE DE MARCANCÍAS Y TERMINAL INTERMODAL DE ORENSE</b>									
<b>SUBTOTAL CTM OURENSE</b>	<b>224.949</b>	<b>68.257</b>	<b>156.692</b>	<b>84.424</b>	<b>63.874</b>	<b>20.550</b>		<b>1042</b>	<b>994</b>
<b>SUBTOTAL CENTRO INTERMODAL</b>	<b>98.057</b>	<b>5.148</b>	<b>92.909</b>	<b>10.092</b>	<b>7.932</b>	<b>2.160</b>		<b>126</b>	<b>43</b>
<b>TOTAL CTMI</b>	<b>323.006</b>	<b>73.405</b>	<b>249.601</b>	<b>94.516</b>	<b>71.806</b>	<b>22.710</b>		<b>1169</b>	<b>1037</b>



XESTIÓN  
DO SOLO  
DE GALICIA

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº2 DEL PROYECTO SECTORIAL  
DE LA CENTRAL DE TRANSPORTES Y TERMINAL INTERMODAL  
EN SAN CIBRAO DAS VIÑAS  
DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA

## Anexo 2:

### CUADROS RESUMEN DE LA MODIFICACIÓN Nº2



## RESUMEN DE SUPERFICIES DEL CENTRO DE TRANSPORTES Y TERMINAL INTERMODAL MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº2

CENTRO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS										
CONCEPTO		SUPERFICIE DE SUELO			SUPERFICIE MÁXIMA CONSTRUIDA			RATIOS	APARCAMIENTOS	
		TOTAL PARCELA	SUPERFICIE OCUPADA	SUPERFICIE NO OCUPADA	TOTAL	NAVE	TERCIARIO	TERC. / NAVE	OFERTA	DEMANDA
C.1.1	Carga fraccionada	9.264	5.817,50	3.446,50	6.690	5.817,50	872,50	15%		
C.1.2	Carga fraccionada	9.264	5.817,50	3.446,50	6.690	5.817,50	872,50	15%		
C.2	Logística singular	7.553	4.393	3.160	5.052	4.393	659	15%	3	
D.1	Logística	16.213	11.259	4.954	12.948	11.259	1.689	15%		
D.2.1	Logística	4.983	3.266,50	1.716,50	3.756,50	3.266,50	490	15%		
D.2.2	Logística	4.983	3.266,50	1.716,50	3.756,50	3.266,50	490	15%		
E.1-F.1	Logística	31.860	19.866	11.994	22.846	19.866	2.980	15%	42	
E.2.1	Carga fraccionada	1.590,60	908,50	682,10	1.044,75	908,50	136,25	15%		
E.2.2	Carga fraccionada	1.494,80	908,50	586,30	1.044,75	908,50	136,25	15%		
E.2.3	Carga fraccionada	1.494,80	908,50	586,30	1.044,75	908,50	136,25	15%		
E.2.4	Carga fraccionada	1.494,80	908,50	586,30	1.044,75	908,50	136,25	15%		
E.2.5	Carga fraccionada	1.494,80	908,50	586,30	1.044,75	908,50	136,25	15%		
E.2.6	Carga fraccionada	1.494,80	908,50	586,30	1.044,75	908,50	136,25	15%		
E.2.7	Carga fraccionada	1.494,80	908,50	586,30	1.044,75	908,50	136,25	15%		
E.2.8	Carga fraccionada	1.590,60	908,50	682,10	1.044,75	908,50	136,25	15%		
E.3	Logística	5.338	2.920	2.418	3.358	2.920	438	15%		
<b>SUBTOTAL PARCELAS ÁREA LOGÍSTICA</b>		<b>101.608</b>	<b>63.874</b>	<b>37.734</b>	<b>73.455</b>	<b>63.874</b>	<b>9.581</b>	<b>15%</b>	<b>45</b>	
A	Centro de Servicios	21.681	4.383	17.298	9.414		9.414		75	
A.1	Equipamiento Público	3.671	919	2.752	1.838		1.838			
A.2	Aparcamiento de Vehículos Pesados	11.233	64	11.169	64		64		55	
A.3	Equipamiento Privado	3.332	1.700	1.632	3.756		3.756		10	
A.4	Equipamiento Privado	3.445	1.700	1.745	3.756		3.756		10	
B	Parcela de Servicios (Estación de servicio)	2.860	1.555	1.305	1.555		1.555		2	
<b>SUBTOTAL ÁREA DE SERVICIOS</b>		<b>24.541</b>	<b>5.938</b>	<b>18.603</b>	<b>10.969</b>		<b>10.969</b>		<b>77</b>	
V1	Zona Verde computable	20.510		20.510						
V2	Zona Verde computable	2.316		2.316						
ZD	Equipamiento deportivo	8.126	2.844	5.282	2.844		2.844			
<b>SUBTOTAL ZONA VERDE Y ZONA DEPORTIVA</b>		<b>30.952</b>	<b>2.844</b>	<b>28.108</b>	<b>2.844</b>		<b>2.844</b>			
P1	Aparcamiento Vehículos Ligeros								85	
P2	Aparcamiento Vehículos Ligeros								95	
P3	Aparcamiento Vehículos Ligeros								61	
P4	Aparcamiento Vehículos Ligeros								158	
P5	Aparcamiento Vehículos Ligeros								153	
P6	Aparcamiento Vehículos Ligeros								86	
P7	Aparcamiento Vehículos Ligeros								114	
	Zona Verde no computable	6.304								
	Plan Sectorial - Reserva Viaria Conexión Este	811								
<b>SUBTOTAL APARCAMIENTOS VEHÍCULOS LIGEROS, ESPACIOS LIBRES Y VIARIO</b>		<b>70.431</b>		<b>70.431</b>					<b>752</b>	
<b>TOTAL CTM OURENSE</b>		<b>227.532</b>	<b>72.656</b>	<b>154.876</b>	<b>87.268</b>	<b>63.874</b>	<b>23.394</b>		<b>874</b>	



RESUMEN DE SUPERFICIES DEL CENTRO DE TRANSPORTES Y TERMINAL INTERMODAL **MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº2**

<b>TERMINAL INTERMODAL</b>									
CONCEPTO	SUPERFICIE DE SUELO			SUPERFICIE MÁXIMA CONSTRUIDA			RATIOS TERC. / NAVE	APARCAMIENTOS	
	TOTAL	SUPERFICIE OCUPADA	SUPERFICIE NO OCUPADA	TOTAL	NAVE	TERCIARIO		OFERTA	DEMANDA
Sector ferroviario. Vías balasto	2.282		2.282						
Sector ferroviario. Vías estuchadas	8.183		8.183						
Área pavimentada. Depot contenedores	22.450		22.450						
Nave logística. Servicios Op. terminal	5.648	3.798	1.850	4.178	3.798	380	10%		
Aparcamiento Vehículos Pesados	578		578					10	
Talleres y Lavado de Contenedores	168	168	0	168	168				
Reserva Usos Ferroviarios	3.045		3.045						
<b>SUBTOTAL ÁREA INTERMODAL</b>	<b>42.354</b>	<b>3.966</b>	<b>38.388</b>	<b>4.346</b>	<b>3.966</b>	<b>380</b>		<b>10</b>	
Edificio Administrativo - Equipamiento Público	1.085	350	735	700		700			
<b>SUBTOTAL EQUIPAMIENTO SOCIAL</b>	<b>1.085</b>	<b>350</b>	<b>735</b>	<b>700</b>		<b>700</b>			
<b>SUBTOTAL ZONAS VERDES COMPUTABLES</b>	<b>38.140</b>		<b>38.140</b>						
Aparcamiento Vehículos Ligeros	1.329		1.329					50	
Zona Verde no computable	6.055		6.055						
<b>SUBTOTAL ESPACIOS LIBRES Y VIARIO</b>	<b>13.704</b>		<b>13.704</b>					<b>50</b>	
<b>TOTAL CENTRO INTERMODAL</b>	<b>95.283</b>	<b>4.316</b>	<b>90.967</b>	<b>5.046</b>	<b>3.966</b>	<b>1.080</b>		<b>60</b>	
<b>TOTAL CENTRO DE TRANSPORTE DE MARCANCÍAS Y TERMINAL INTERMODAL DE ORENSE</b>									
<b>SUBTOTAL CTM ORENSE</b>	<b>227.532</b>	<b>72.656</b>	<b>154.876</b>	<b>87.268</b>	<b>63.874</b>	<b>23.394</b>		<b>874</b>	
<b>SUBTOTAL CENTRO INTERMODAL</b>	<b>95.283</b>	<b>4.316</b>	<b>90.967</b>	<b>5.046</b>	<b>3.966</b>	<b>1.080</b>		<b>60</b>	
<b>TOTAL CTMI</b>	<b>322.815</b>	<b>76.972</b>	<b>245.843</b>	<b>92.314</b>	<b>67.840</b>	<b>24.474</b>		<b>934</b>	<b>925</b>



XESTIÓN  
DO SOLO  
DE GALICIA

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº2 DEL PROYECTO SECTORIAL  
DE LA CENTRAL DE TRANSPORTES Y TERMINAL INTERMODAL  
EN SAN CIBRAO DAS VIÑAS  
DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA

### Anexo 3:

### ORDENANZAS REGULADORAS



## RESULTADO DE LA MODIFICACIÓN DE LA NORMATIVA URBANÍSTICA (ORDENANZAS):

a.- A continuación, se recogen las “Normas Particulares”, apartado 6.2.2 del proyecto primitivo:

### 6.2.2 Normas Particulares (Originales)

#### 6.2.2.1 Naves de Carga Fraccionada, Naves Logísticas y Nave de Terminal Intermodal

Naves para almacenaje, manipulación de mercancías, empresas de transportes, empresas productoras y en general para todas las actividades logísticas y del Centro de Transporte.

- Usos permitidos: edificaciones para almacenaje, comercialización y otras actividades logísticas.
- Usos prohibidos: residencial, industrial y en general todas aquellas construcciones no compatibles con las actividades logísticas.
- Ocupación: 100% del área de movimiento de la edificación.
- Altura máxima: 15 metros altura máxima cornisa.
- Número de plantas: 3.
- Retranqueos: en atraques de pesados 14,50 metros y en el resto según grafiado de planos.
- Frente mínimo de parcela: 20 metros.
- Voladizos: sólo tipo marquesina o visera hasta 3,50 metros.
- Sótanos: hasta 6 metros bajo rasante, no computable como edificabilidad.
- Edificabilidad máxima sobre manzana 0,80. En todo caso se tendrá en cuenta las alineaciones del Proyecto Sectorial.

#### 6.2.2.2 Espacios Libres

Zonas verdes y espacios arbolados destinados al esparcimiento público, protección y aislamiento y mejora de las condiciones ambientales.

Usos permitidos: instalaciones de elementos de ornato como templetos, Kioscos, casetas, mobiliario urbano, luminarias, juegos.

Las instalaciones permitidas no ocuparán nunca más del 10% de la superficie total.

Estas zonas deben urbanizarse con sus correspondientes caminos o senderos y acondicionamientos vegetales.

Los demás usos no estarán permitidos.



### 6.2.2.3 Equipamiento de Interés Público y Social

La presente ordenanza regula los centros administrativos, comercial y de control del área logística y del área intermodal.

Usos permitidos: los derivados de los servicios siguientes: bar – restaurante para el Centro de Transporte, lavandería, duchas y servicios y sala de descanso para conductores, centro de comunicaciones, oficinas y pequeño comercio al respecto, locales para asociaciones sectoriales, aulas de formación, servicios bancarios, correos, etc., y todo lo relacionado con los usos anteriormente mencionados.

- Edificabilidad: 0,6 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.
- Altura máxima de cornisa permitida 10,50 mts.
- Número plantas: 3 (PB + 2P).
- Bajo rasante: 6 mts sin computar como edificabilidad.
- Voladizos (tipo marquesina o visera): libres.
- Retranqueos mínimos: 3 metros
- Ocupación: 35%

### 6.2.2.4 Equipamiento Privado

Engloba el equipamiento hotelero, talleres, pabellones de exposición y venta, aparcamientos de vehículos pesados, etc.

- Usos permitidos: los vinculados a las actividades mencionadas en el párrafo anterior.
- Edificabilidad: 0,6 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> sobre parcela total incluido zonas de aparcamiento.
- Altura máxima de cornisa 5 P. (PB + 4P): 19,50 mts.
- Ocupación: 35%
- Bajo rasante: 6 mts sin contabilizar como edificabilidad.
- Voladizos: computando como edificabilidad: las zonas habitables libres.
- Retranqueos a linderos: mínimos 3 metros.

### 6.2.2.5 Equipamiento Deportivo

Zona de uso y dominio público, destinada a la práctica deportiva.

- Usos permitidos: pabellones cubiertos, piscina, polideportivos, graderíos e instalaciones complementarias.
- Ocupación máxima: 30%
- Edificabilidad: 0,35 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>
- Retranqueos: 5 metros a todos los linderos
- Altura Máximo: 9 metros



### 6.2.2.5 Estaciones de Servicio

#### Zona de uso privado destinado al servicio del automóvil

- . Usos permitidos: estaciones de servicio e instalaciones complementarias
- . Edificabilidad: 0,6 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> sobre parcela total incluida zona de aparcamiento
- . Altura máxima de cornisa: 6 m
- . Número máximo de plantas: 2 plantas (PB + 1P)
- . Retranqueo mínimo: 3 m.





b.- Las Normas Particulares (apartado 6.2.2 del proyecto primitivo) quedarían redactadas en su integridad en la presente Modificación Puntual nº2 de la siguiente forma:

## 6.2.2 Normas Particulares (Modificación nº2)

### 6.2.2.1 Naves de Carga Fraccionada, Naves Logísticas y Nave de Terminal Intermodal

Naves para almacenaje, manipulación de mercancías, empresas de transportes, empresas productoras y en general para todas las actividades logísticas y del Centro de Transporte.

- . Usos permitidos: edificaciones para almacenaje, comercialización y otras actividades logísticas.
- . Usos prohibidos: residencial, industrial y en general todas aquellas construcciones no compatibles con las actividades logísticas.
- . Ocupación: 100% del área de movimiento de la edificación.
- . Altura máxima: 15 metros altura máxima cornisa.
- . Número de plantas: 3.
- . Retranqueos: en atraques de pesados 14,50 metros y en el resto según grafiado de planos.
- . Frente mínimo de parcela: 20 metros.
- . Voladizos: sólo tipo marquesina o visera hasta 3,50 metros.
- . Sótanos: hasta 6 metros bajo rasante, no computable como edificabilidad.
- . Edificabilidad máxima sobre manzana  $0,80 \text{ m}^2 / \text{m}^2$ . En todo caso se tendrán en cuenta las alineaciones del proyecto sectorial.

### 6.2.2.2 Espacios Libres

Zonas verdes y espacios arbolados destinados al esparcimiento público, protección y aislamiento y mejora de las condiciones ambientales.

Usos permitidos: instalaciones de elementos de ornato como templetas, Kioscos, casetas, mobiliario urbano, luminarias, juegos.

Las instalaciones permitidas no ocuparán nunca más del 10% de la superficie total.

Estas zonas deben urbanizarse con sus correspondientes caminos o senderos y acondicionamientos vegetales.

Los demás usos no estarán permitidos.

### 6.2.2.3 Equipamiento de Interés Público y Social

La presente ordenanza regula los centros administrativos, comercial y de control del área logística y del área intermodal.



Usos permitidos:

- Uso Global: Dotacional.
- Uso pormenorizado: Equipamiento.
- Usos principales: Todos los destinados a satisfacer las necesidades de los ciudadanos, incluidos sanitario – asistencial, educativo, cultural, administrativo, deportivo, administrativo – institucional, servicios públicos y dotacional múltiple.
- Uso Compatibles: Terciario, incluidos comercial, oficinas, recreativo y hotelero.

Usos prohibidos: Residencial e industrial.

Edificabilidad: 0,6 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

Altura máxima de cornisa permitida 10,50 mts.

Número plantas: 3 (PB + 2P).

Bajo rasante: hasta 6 mts sin computar como edificabilidad.

Voladizos (tipo marquesina o visera): libres.

Retranqueos mínimos: 3 metros.

Ocupación: 35%

#### 6.2.2.4 Equipamiento Privado

Parcelas A2, A3 y A4. (Antigua parcela A2)

Usos permitidos:

- Uso Global: Dotacional.
- Uso pormenorizado: Equipamiento.
- Usos principales: Todos los destinados a satisfacer las necesidades de los ciudadanos, incluidos sanitario – asistencial, educativo, cultural, administrativo, deportivo, administrativo – institucional, servicios públicos y dotacional múltiple, así como el de estación de servicio y de aparcamiento de vehículos pesados.
- Uso Compatibles: Terciario, incluidos comercial, oficinas, recreativo y hotelero.

Usos prohibidos: Residencial e industrial.

Edificabilidad: 0,6 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> sobre parcela total incluido zonas de aparcamiento (Detallada en cuadros resumen de superficies).

Altura máxima de cornisa 5 P. (PB + 4P): 19,50 mts.

Ocupación: 35%

Bajo rasante: hasta 6 mts sin contabilizar como edificabilidad.

Voladizos: computando como edificabilidad: las zonas habitables libres.



- Retranqueos a linderos: mínimo 3 metros, excepto a reserva viaria mínimo 7 metros (según plano de detalle 7.2).
- Plazas de aparcamiento: como mínimo se dispondrán 55 plazas para vehículos pesados en la parcela A2. En las parcelas A3 y A4 se dispondrán 10 plazas privadas para vehículos ligeros, en cada una.
- Las parcelas A3 y A4 se ven afectadas por el camino de Santiago al encontrarse en su ámbito de protección. Cualquier intervención en las mismas, previamente al otorgamiento de licencia, deberá ser autorizada por la administración autonómica competente en materia de patrimonio cultural. Siendo de aplicación lo recogido en los artículos 39 y 45 de la Ley 5/2016, de 4 de mayo, del patrimonio cultural de Galicia. Del mismo modo, serán de aplicación los artículos 44 y 46 relativos a los criterios de intervención en los bienes declarados de interés cultural y en sus contornos de protección. Se seguirán las recomendaciones recogidas en la “Guía de buenas prácticas para actuaciones en los caminos”.

#### 6.2.2.5 Equipamiento Deportivo

Zona de uso y dominio público, destinada a la práctica deportiva.

- Usos permitidos: pabellones cubiertos, piscina, polideportivos, graderíos e instalaciones complementarias.
- Ocupación máxima: 30%
- Edificabilidad: 0,35 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>
- Retranqueos: 5 metros a todos los linderos.

#### 6.2.2.6 Parcela de Servicios (anteriormente Estaciones de Servicio)

Zona de uso privado destinado al servicio del automóvil.

- Usos permitidos:
  - Uso Global: Terciario.
  - Uso pormenorizado: Comercial, oficinas, recreativo y hotelero.
  - Usos principales: Todos los destinados a satisfacer las necesidades del automóvil, incluidos – estaciones de servicio, talleres e instalaciones complementarias.
  - Uso Compatibles: Terciario, incluidos comercial, oficinas, recreativo y hotelero.
- Usos prohibidos: Residencial e industrial.
- Edificabilidad: 0,6 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> sobre parcela total incluida zona de aparcamiento (Detallada en cuadros resumen de superficies).
- Altura máxima de cornisa: 6 m.
- Número máximo de plantas: 2 plantas (PB + 1P)



Retranqueos a linderos: mínimo 3 metros, excepto a reserva viaria mínimo 7 metros (según plano de detalle 7.2).

Plazas de aparcamiento: Se dispondrán 2 plazas de aparcamiento privadas para vehículos ligeros.

La parcela B, Parcela de Servicios, se ve afectada por el camino de Santiago al encontrarse en su ámbito de protección. Cualquier intervención en las mismas, previamente al otorgamiento de licencia, deberá ser autorizada por la administración autonómica competente en materia de patrimonio cultural. Siendo de aplicación lo recogido en los artículos 39 y 45 de la Ley 5/2016, de 4 de mayo, del patrimonio cultural de Galicia. Del mismo modo, serán de aplicación los artículos 44 y 46 relativos a los criterios de intervención en los bienes declarados de interés cultural y en sus contornos de protección. Se seguirán las recomendaciones recogidas en la “Guía de buenas prácticas para actuaciones en los caminos”.

#### 6.2.2.7 Superficies afectadas por el Plan Sectorial de la Red Viaria de Ourense y su Área de Influencia.

Para la ejecución de obras, instalaciones o la realización de cualquier otra actividad en los terrenos afectados por las reservas viarias del Plan sectorial de la red viaria de Ourense y su área de influencia, delimitadas en el plano 7.1, deberá obtenerse previamente informe vinculante de la Agencia Gallega de Infraestructuras. No se podrán otorgar licencias, permisos u otras autorizaciones de carácter urbanístico para la realización de obras y actividades en los terrenos afectados por estas reservas viarias, sin que previamente se hubiera obtenido dicho informe previo. Las licencias, permisos u otras autorizaciones de carácter urbanístico que se otorguen deberán respetar el contenido de dicho informe previo, cuyo contenido las vinculará y, en todo caso, prevalecerán sobre aquellas.





XESTIÓN  
DO SOLO  
DE GALICIA

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº2 DEL PROYECTO SECTORIAL  
DE LA CENTRAL DE TRANSPORTES Y TERMINAL INTERMODAL  
EN SAN CIBRAO DAS VIÑAS  
DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA

## Anexo 4:

COPIA DE INFORMES SECTORIALES





XESTIÓN  
DO SOLO  
DE GALICIA

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº2 DEL PROYECTO SECTORIAL  
DE LA CENTRAL DE TRANSPORTES Y TERMINAL INTERMODAL  
EN SAN CIBRAO DAS VIÑAS  
DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA

#### 4.1 SOLICITUD AUDIENCIA AL CONCELLO SAN CIBRAO -INFORMACIÓN PÚBLICA





XUNTA  
DE GALICIA Saída 496113 / RX 611680

REXISTRO ELECTRÓNICO  
SANTIAGO DE COMPOSTELA Data 07/04/2022 11:57:02



## CONCELLO DE SAN CIBRAO DAS VIÑAS

Praza da Constitución, 1  
32911 San Cibrao das Viñas  
Ourense

### SOLICITUDE DE AUDIENCIA SOBRE A MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº2 DO PROXECTO SECTORIAL DA CENTRAL DE TRANSPORTES E TERMINAL INTERMODAL FERROVIARIA EN SAN CIBRAO DAS VIÑAS, OURENSE

De conformidade co establecido no artigo 57 da Lei 1/2021, do 8 de xaneiro, de ordenación do territorio de Galicia, a aprobación inicial da **"Modificación nº2 del Proyecto sectorial de la Central de Transportes y Terminal Intermodal Ferroviaria en San Cibrao das Viñas, Ourense"** sométese a información pública durante o prazo dun mes así como á audiencia das entidades locais sobre as que incida o instrumento obxecto da modificación.

A fin de que se poida emitir o preceptivo informe ou formulación de observacións ao respecto a maior brevidade posible, remítese en soporte dixital, no enlace que se indica a continuación, a devandita documentación sometida a información pública.

Enlace de descarga:

<http://descargas.xunta.es/6b84e82b-0b64-436d-9845-528e755eb1b41649313767082>

Santiago de Compostela, data da sinatura electrónica  
O director xeral do IGVS  
Heriberto García Porto





## 4.2 XUNTA - Anuncio DOGA Información Pública





**VI. ANUNCIOS****A) ADMINISTRACIÓN AUTONÓMICA****INSTITUTO GALEGO DA VIVENDA E SOLO**

*ANUNCIO do 22 de marzo de 2022 polo que se somete a información pública a aprobación inicial da modificación número 2 do proxecto sectorial da Central de Transportes e Terminal Intermodal Ferroviaria en San Cibrao das Viñas, Ourense.*

De conformidade co establecido no artigo 57 da Lei 1/2021, do 8 de xaneiro, de ordenación do territorio de Galicia, sométese a información pública durante o prazo dun mes, contado a partir da publicación deste anuncio no *Diario Oficial de Galicia*, a aprobación inicial da modificación número 2 do proxecto sectorial da Central de Transportes e Terminal Intermodal Ferroviaria en San Cibrao das Viñas, Ourense.

Durante o prazo referido, calquera persoa poderá examinar a devandita documentación no Portal de transparencia e goberno aberto da Xunta de Galicia e presentar ante o IGVS as alegacións, documentos e xustificacións que considere pertinentes.

Santiago de Compostela, 22 de marzo de 2022

Heriberto García Porto  
Director xeral do Instituto Galego da Vivenda e Solo





XESTIÓN  
DO SOLO  
DE GALICIA

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº2 DEL PROYECTO SECTORIAL  
DE LA CENTRAL DE TRANSPORTES Y TERMINAL INTERMODAL  
EN SAN CIBRAO DAS VIÑAS  
DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA

#### 4.3 Informe DIRECCIÓN XERAL DE PATRIMONIO CULTURAL - Consellería de Cultura, Educación e Universidade – (Exp.:2021/1588)





## INFORME DA DIRECCIÓN XERAL DO PATRIMONIO CULTURAL RELATIVO Á MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚMERO 2 DO PROXECTO SECTORIAL CENTRAL DE TRANSPORTES E TERMINAL INTERMODAL DE SAN CIBRAO DAS VIÑAS

Documento: Modificación puntual nº 2 da Central de Transportes e Terminal Intermodal en San Cibrao das Viñas. Documento para aprobación inicial. Marzo 2022

Ámbito: Central de Transportes e Terminal Intermodal de San Cibrao das Viñas

Autor: Xestión do Solo de Galicia (XESTUR, SA)

Promotor: Xestión do Solo de Galicia (XESTUR, SA)

Expediente: 2021/1588

### ANTECEDENTES

O 22.10.2021 a Dirección Xeral do Patrimonio Cultural (en diante DXPC) emitiu un informe de observacións e suxestións no trámite de consulta no procedemento de avaliación ambiental estratéxica (en diante AAE) simplificada ao Borrador e documento ambiental estratéxico (DAE) da *Modificación puntual núm.2 do Proxecto sectorial Central de Transportes e Terminal Intermodal de San Cibrao das Viñas*.

O 07.04.2022 tivo entrada no Rexistro da Consellería de Cultura, Educación e Universidade, a través do sistema único de rexistro, a solicitude do Instituto Galego da Vivenda e Solo (en diante IGVS) na que se solicita o informe sectorial en materia de patrimonio cultural ao documento da *Modificación puntual nº 2 da Central de Transportes e Terminal Intermodal en San Cibrao das Viñas. Documento para aprobación inicial. Marzo 2022*, do que se achega unha ligazón para a súa descarga.

### CONSIDERACIÓNS LEGAIS

O planeamento vixente no concello de San Cibrao das Viñas é o Plan Xeral de Ordenación Municipal (en diante PXOM) do 30.12.2004.

Neste ámbito está vixente o Proxecto sectorial centro de transportes e terminal intermodal de San Cibrao das Viñas, do 11.04.2003, e a MP nº 1 do Proxecto sectorial centro de transportes e terminal intermodal de San Cibrao das Viñas, do 29.10.2009.

É de aplicación o disposto nas seguintes disposicións normativas:

- Lei 16/1985, do 25 de xuño, do patrimonio histórico español
- Decreto 199/1997, do 10 de xullo, polo que se regula a actividade arqueolóxica na CCAA de Galicia
- Decreto 19/2011, do 10 de febreiro, polo que se aproban as directrices de ordenación do territorio
- Lei 21/2013, do 9 de decembro, de avaliación ambiental
- Lei 2/2016, do 10 de febreiro, do solo de Galicia
- Lei 5/2016, do 4 de maio, do patrimonio cultural de Galicia
- Decreto 143/2016, do 22 de setembro, polo que se aproba o Regulamento da Lei 2/2016, do 10 de febreiro, do solo de Galicia
- Decreto 83/2018, do 26 de xullo, polo que se aproba o Plan básico autonómico de Galicia
- Lei 1/2019, do 22 de abril, de rehabilitación e de rexeneración e renovación urbanas de Galicia
- Lei 1/2021, do 8 de xaneiro, de ordenación do territorio de Galicia

### INFORME

O presente informe emítese en virtude do establecido polo artigo 34 da Lei 5/2016, do 4 de maio, do patrimonio cultural de Galicia (en diante LPCG), que establece que todos os plans, programas e proxectos relativos a ámbitos como a paisaxe, o desenvolvemento rural ou as infraestruturas ou calquera outro que poida supoñer unha afección ao patrimonio cultural de Galicia pola súa incidencia sobre o territorio, deberán ser sometidos ao informe da consellería competente en materia de patrimonio cultural, que establecerá as medidas protectoras, correctoras e compensatorias que considere necesarias para a salvagarda do patrimonio cultural afectado, sen prexuízo das súas competencias para a posterior autorización das intervencións que puideren derivar dos documentos en trámite.





## 1. Descrición do expediente

O OBXECTO da Modificación puntual (en diante MP) do Proxecto sectorial Central de Transportes e Terminal Intermodal de San Cibrao das Viñas (en diante PS) é a adaptación das súas determinacións á realidade urbanística existente. Esta adaptación non implica cambios na clasificación do solo nin modifica a estrutura xeral e orgánica do territorio. En particular, concrétase en:

1. Recoller as variacións sufridas durante as obras de urbanización levadas a cabo, que consisten en:
  1. Non se executou o tanque de tormentas na parcela A1 por non estar construído o vial de acceso ao Centro de Transporte. Mantense a necesidade da construción do tanque de tormentas xunto co vial de conexión, vinculada a unha conexión do saneamento futura.
  2. A execución dun noiro na parcela A2 implica a reordenación das prazas de aparcadoiro de vehículos lixeiros P1, que se reducen.
  3. Reordénase a glorieta G1, diminúe a superficie da parcela A1, varíase o límite exterior do ámbito e diminúe a superficie total da actuación.
  4. O proxecto de urbanización contemplaba o desprazamento dunha torre de alta tensión que non se executou, polo que se reduciron as prazas de aparcamento de vehículos lixeiros P2 e se alteraron as superficies de zonas verdes e zonas libres.
2. Corrixir os erros encontrados nas anteriores versións do PS, relativas á discrepancia entre ás superficies dos cadros e dos planos.
3. Reorganización da área de servizos, permitir a segregación da parcela A2  
A Área de Servizos está formada pola parcela A "Centro de Servizos" e a parcela B "Estación de servizo". Á súa vez, a parcela A se divide na parcela A1 e na parcela A2. Mantense a parcela A1 como dotacional de cesión ao concello. A parcela A2 divídese en tres parcelas A2, A3 e A4.  
A parcela B pasa a denominarse "Parcela de servizos" e, ao ser edificable, se corrixen os cadros de superficies e se lle asigna edificabilidade. Nas ordenanzas se modifican e detallan os usos permitidos na Área de Servizos.  
Se establece unha nova ordenación incluíndo as parcelas A3 e A4.
4. Actualización das ordenanzas para dar unha maior flexibilidade para a instalación de empresas e dinamizar a ocupación do parque. Non se alteran a edificabilidade ou os volumes permitidos.
5. Comprobación dos estándares urbanísticos.

## 2. Incidencia da actuación sobre o patrimonio cultural de Galicia

Como xa se indicaba no informe emitido pola DXPC o 22.10.2021 no trámite de AAE, o ámbito obxecto desta MP é limítrofe co Camiño de Santiago, Vía da Prata, polo seu linde oeste, que á súa vez limita co polígono industrial de San Cibrao.

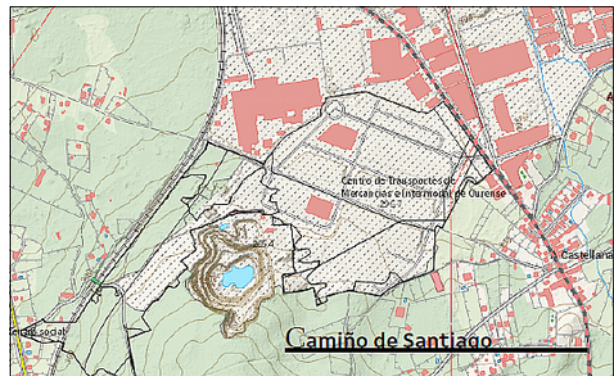
O Camiño de Santiago, Vía da Prata, ten a consideración de ben catalogado coa categoría de territorio histórico, segundo o artigo 75 da LPCG.

A Vía da Prata, non conta cunha delimitación definitivamente aprobada, polo que, en aplicación da DT 6ª da LPCG, o seu territorio histórico ven definido pola propia traza (recollida no PXOM e no Plan Básico Autonómico) e polas parcelas e edificacións que constitúen os seus límites.

Como xa se indicaba no informe emitido pola DXPC o 22.10.2021 no trámite de AAE, das actuacións previstas na MP, vense incluídas dentro do territorio histórico do Camiño de Santiago, as que afectan ás parcelas A3, A4 e B, e ao vial H 1.1.

## 3. Medidas protectoras e correctoras

No informe emitido pola DXPC recóllanse unha serie de medidas a adoptar para garantir a protección do patrimonio cultural existente no ámbito, das que se comproba o seu cumprimento:





- a. Gráfase a traza do Camiño de Santiago nos planos da MP. Porén, no que respecta ao territorio histórico, gráfase a delimitación das parcelas incluídas nel e, que polo tanto, precisan de autorización da Consellería competente en materia de patrimonio cultural para calquera actuación que se pretenda facer nelas.

O vial H 1.1. que tamén estaría dentro do territorio histórico, xa está executado.

- b. O Anexo 3 do documento recolle, no seu punto 6.6.2, as ordenanzas reguladoras do ámbito. Recolle explicitamente que parcelas se ven afectadas polo territorio histórico do Camiño de Santiago e nas que é precisa a autorización da administración autonómica competente en materia de patrimonio cultural (deberá substituírse a necesidade de informe pola de autorización, se ben recolle axeitadamente os artigos 39, 44, 45 e 46 da LPCG que regulan o dito réxime). Tamén se recolle, como se indicaba no informe da DXPC, a recomendación do emprego da *Guía de boas prácticas para actuacións nos Camiños de Santiago*.

## CONCLUSIÓN

En consecuencia e por todo o antedito a Dirección Xeral do Patrimonio Cultural, dentro do ámbito das súas competencias emite, respecto ao documento *Modificación puntual nº 2 da Central de Transportes e Terminal Intermodal en San Cibrao das Viñas. Documento para aprobación inicial. Marzo 2022*, un **informe favorable**.

Santiago de Compostela, no día asinado dixitalmente á marxe  
A directora xeral do Patrimonio Cultural

Mª Carmen Martínez Ínsua





XESTIÓN  
DO SOLO  
DE GALICIA

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº2 DEL PROYECTO SECTORIAL  
DE LA CENTRAL DE TRANSPORTES Y TERMINAL INTERMODAL  
EN SAN CIBRAO DAS VIÑAS  
DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA

#### 4.4 Informe DIRECCIÓN XERAL DE CALIDADE AMBIENTAL, SOSTIBILIDADE E CAMBIO CLIMÁTICO - Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda - AAE AVALIACION AMBIENTAL (Exp.:2021AAE2583)



## RESOLUCIÓN POLA QUE SE FORMULA O INFORME AMBIENTAL ESTRATÉXICO DA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº2 DO PROXECTO SECTORIAL DA CENTRAL DE TRANSPORTES E TERMINAL INTERMODAL NO CONCELLO DE SAN CIBRAO DAS VIÑAS

Promotor: Instituto Galego de Vivenda e Solo  
Expediente: 2021AAE2583

O Servizo de Avaliación Ambiental de Plans e Programas, da Subdirección Xeral de Avaliación Ambiental, formulou a seguinte proposta:

---

### ANTECEDENTES

1. O 11.04.2003 aprobouse definitivamente o Proxecto sectorial da Central de Transportes e Terminal Intermodal de San Cibrao das Viñas (CTTI), que delimitou un ámbito de 323.066 m<sup>2</sup> con dúas actuacións para executar en tres fases de urbanización: o centro de transportes (fases 1 e 2) e a terminal intermodal (fase 3).
2. O Plan xeral de ordenación municipal (PXOM) do concello de San Cibrao das Viñas foi aprobado definitivamente o 30.12.2004.
3. O 29.10.2009 aprobouse definitivamente a modificación nº1 do proxecto sectorial anterior, que suprimiu o viario entre as parcelas E1 e F1 para acadar parcelas de maior tamaño acordes á demanda empresarial existente. Esta modificación conta con decisión de non sometemento a avaliación ambiental estratéxica.
4. O Plan sectorial de ordenación de áreas empresariais de Galicia (PSOAG), aprobado o 30.04.2014, recolle a fase 3 do Proxecto sectorial como unha actuación en tramitación cun proxecto sectorial aprobado mentres que as fases 1 e 2 como actuacións en funcionamento.
5. O 22.06.2021 a Dirección Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo emitiu un informe no que conclúe que a modificación puntual nº2 do proxecto sectorial da CTTI responde aos supostos do artigo 56 da Lei 1/2021, do 8 de xaneiro, de ordenación do territorio de Galicia para as modificacións non substanciais.
6. O 28.06.2021 recibíuse na Dirección Xeral de Calidade Ambiental, Sostibilidade e Cambio Climático un escrito do Instituto Galego de Vivenda e Solo no que solicitaba iniciar o procedemento de avaliación ambiental estratéxica simplificada da "Modificación puntual núm. 2 do Proxecto Sectorial da Central de Transportes e Terminal Intermodal en San Cibrao das Viñas". Achegaba un documento ambiental estratéxico e un borrador da proposta. O 15.10.2021 completou a documentación necesaria para iniciar a tramitación ambiental, tras o requirimento do 06.07.2021.
7. O 18.10.2021 este órgano ambiental iniciou un período de consulta pública dos documentos recibidos a través do portal web e consultou ás administracións públicas afectadas e ás persoas interesadas para que no prazo dun mes formularan as observacións e suxestións que considerasen oportunas.

### CONSIDERACIÓNS LEGAIS

1. A Lei 1/2021, do 8 de xaneiro, de ordenación do territorio de Galicia (LOT), integra no procedemento de aprobación dos instrumentos de ordenación do territorio o proceso de avaliación ambiental estratéxica previsto na Lei 21/2013, do 9 de decembro, de avaliación ambiental.



2. A disposición transitoria terceira da LOT establece que as referencias aos proxectos sectoriais de incidencia supramunicipal poderán considerarse realizadas aos proxectos de interese autonómico definidos nesta lei. No artigo 22.2.b) sinala que deben someterse a avaliación ambiental estratéxica simplificada as modificacións dos proxectos de interese autonómico.
3. Tratándose da modificación non substancial dun instrumento de ordenación do territorio, o órgano ambiental formulará o informe ambiental estratéxico tras identificar e consultar polo prazo máximo dun mes ás administracións públicas afectadas e ás persoas interesadas (artigo 57.2 da LOT).

A Dirección Xeral de Calidade Ambiental, Sostibilidade e Cambio Climático ten atribuídas as funcións en materia de avaliación dos efectos de determinados plans e programas no ambiente (Decreto 42/2019, do 28 de marzo, polo que se establece a estrutura orgánica da Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda).

## CONSIDERACIÓNS TÉCNICAS

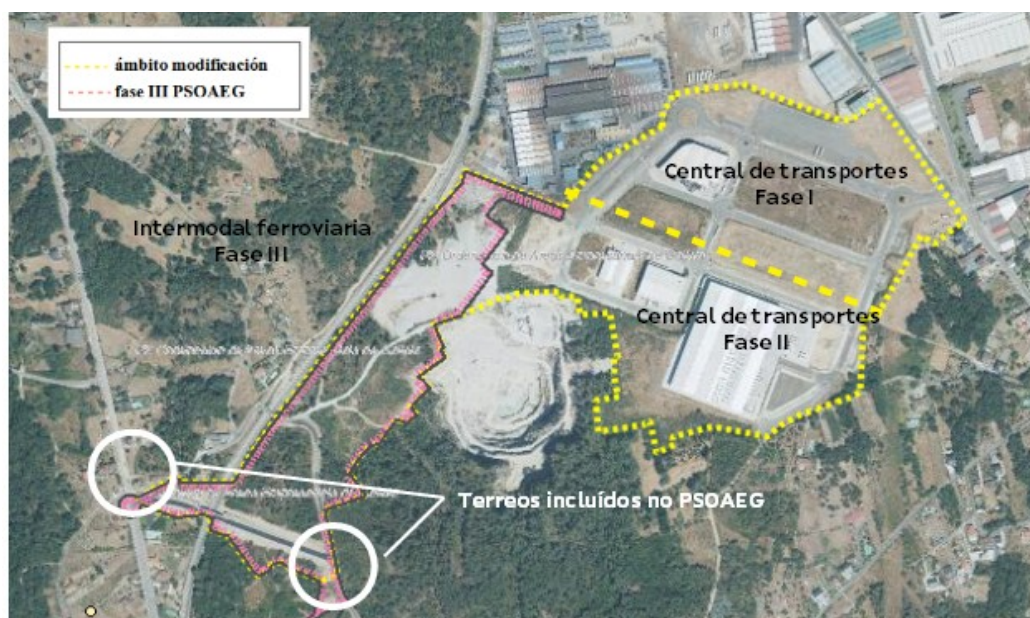
### 1. **Ámbito da modificación puntual e características ambientais**

Ámbito de actuación: terreos da Central de Transportes e Terminal Intermodal (CTTI) de San Cibrao das Viñas.

A CTTI é un centro integrador de empresas de servizo loxístico que, coa construción da estación ferroviaria, ofrecerá as vantaxes do transporte combinado. Linda no norte co polígono industrial de San Cibrao e o Parque tecnolóxico de Galicia, estando próximo a outros parques empresariais (Pereiro de Aguiar a 3,5 km; Barreiros a 3 km) e tamén á cidade de Ourense (6 km).

A ordenación detallada do ámbito vén dada polo proxecto sectorial aprobado no 2003. O proxecto sectorial delimita tres fases de desenvolvemento. As obras de urbanización das dúas primeiras fases (central de transportes) xa foron rematadas, estando xa ocupadas en parte por edificación. Unicamente restan por executarse as obras da terceira fase, correspondente á terminal intermodal ferroviaria.

Superficie: 322.815 m<sup>2</sup>





### Principais características ambientais da área probablemente afectada:

A CTTI emprázase nunha zona de pendente suave, entre o polígono industrial, a liña do ferrocarril e unha canteira existente.

Os terreos da central de transportes (fases I e II) están totalmente urbanizados, mentres que os da estación intermodal ferroviaria (fase III) conservan na metade sur vexetación rala (mato e árbores dispersas) e no norte foron ocupados co depósito de terras sobrantes.

O ámbito está atravesado por camiños e pistas que dán acceso á canteira e aos núcleos da contorna e dispón de conexión directa coa estrada autonómica OU-320, enlazando a través desta última coa N-525 e a autovía A-52. O Plan sectorial da rede viaria de Ourense tamén prevé realizar varias conexións oa CTTI: C.8 de mellora da conexión actual a través da glorieta G2, a creación da vía pola rúa 2 do polígono que conecta coa G1 e C.11 de conexión coa futura ronda leste.

Non se atopa na zona ningún espazo da Rede Natura 2000 nin da Rede Galega de Espazos Protexidos. No interior do ámbito tampouco existe ningún elemento con especial valor natural ou cultural, se ben a central de transportes é limítrofe polo leste co Camiño de Santiago, Vía da Prata, cuxa traza provisional coincide nesta zona coa estrada provincial OU-0102 que atravesa o polígono industrial de San Cibrao.

Unha liña eléctrica de alta tensión atravesa o ámbito polo extremo leste, estando previsto no proxecto orixinal o seu soterramento, porén decidiuse finalmente manter a súa estrutura aérea (plano nº 5).

Na central de transportes existe rede separativa de augas residuais e pluviais. Esta rede é conxunta no tramo da parcela A1 na que estaba previsto executar un tanque de tormentas pero que na actualidade aínda non se executou (plano nº 9). Na documentación non se fai mención ás infraestruturas existentes e/ou previstas para abastecemento de auga.



## 2. Características da modificación puntual do proxecto sectorial

**Obxecto:** regularizar unha serie de actuacións executadas nas fases 1 e 2, flexibilizar as ordenanzas para acomodalas ás necesidades da demanda empresarial actual e corrixir erros dos documentos aprobados que dificultan a xestión e comercialización das parcelas.



**Proposta:** O promotor expón que a modificación non varía o obxectivo xeral do proxecto sectorial, non implica cambios na clasificación do solo nin se modifica a estrutura xeral e orgánica do territorio.

Os cambios que derivan das actuacións xa executadas son:

- Nova conexión provisional co colector conxunto de saneamento municipal do polígono de San Cibrao (que substitúe ao tanque de tormentas aprobado na parcela A1, o cal será incluído no futuro proxecto de construción do viario de conexión).
- Novo noiro na parcela A2 (implica reordenar e reducir as prazas do aparcadoiro P1).
- Nova posición da glorietta G1 desprazada 5,91 m ao nordés (implica reducir 137 m<sup>2</sup> a superficie da parcela A1).
- Mantemento da torre de media tensión existente no aparcadoiro P2 en lugar do desprazamento e da condución soterrada aprobados (implica reducir as prazas do aparcadoiro P2 e modificar as superficies computables das zonas verdes).

Propónse unha nova ordenación da área de servizos:

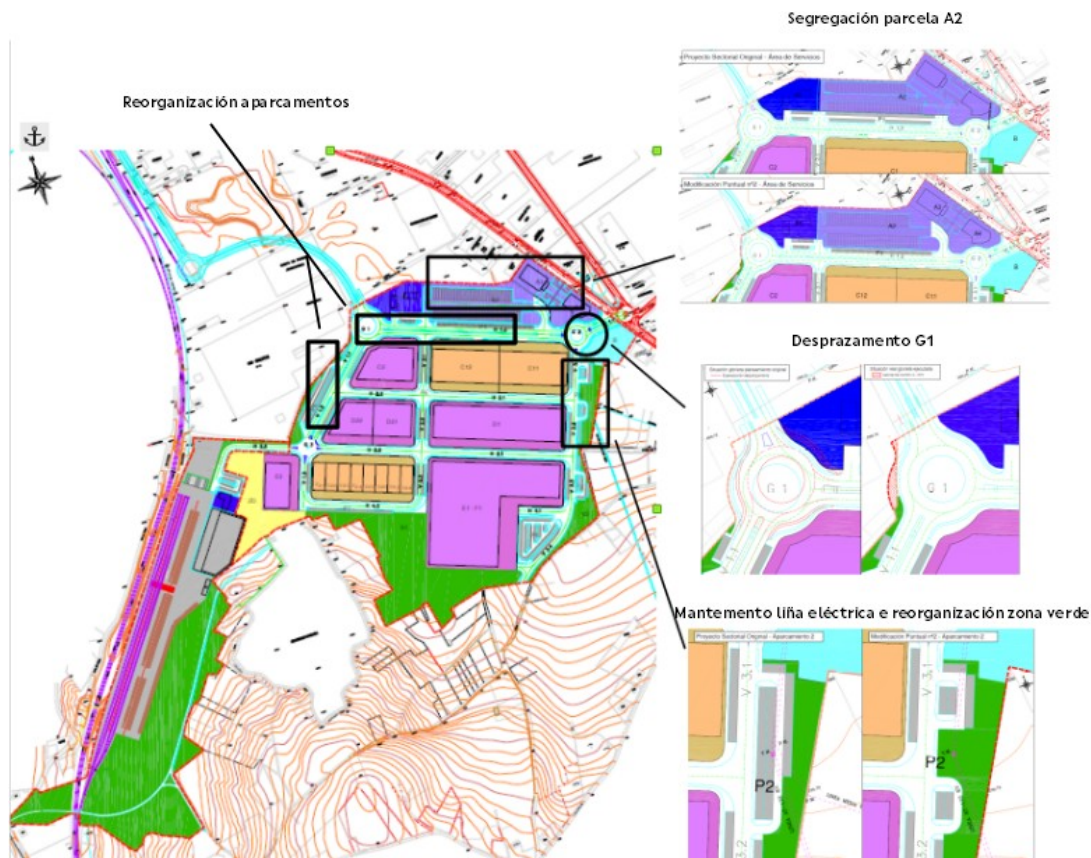
- Integrada por catro parcelas (A1, A2, A4 e B) no canto das tres aprobadas (A1, A2 e B).
- Redúcense as prazas mínimas de aparcadoiro para vehículos pesados na parcela A2 (de 80 a 55).
- Cualifícase como público parte do viario privado da parcela A2.
- Asígnase unha nova ocupación e edificabilidade ás parcelas.

Realízanse as seguintes correccións de erros nos documentos aprobados:

- Redución do ámbito total ata os 322.815 m<sup>2</sup> (conforme co levantamento topográfico efectuado no 2013, o que supón 251 m<sup>2</sup> menos que os 323.066 m<sup>2</sup> aprobados).
- Redución da edificabilidade total ata 92.314 m<sup>2</sup> (2.202 m<sup>2</sup> menos que os 94.516 m<sup>2</sup> aprobados); e axuste da ocupación e edificabilidade dunha serie de parcelas (do CT\_estación de servizo e equipamento deportivo; e da TI\_área de depósito de contedores, equipamento social e aparcadoiro).
- Redución das prazas de aparcadoiro ata as 1.037 unidades (752 públicas), no canto das 1.169 aprobadas (962 públicas).
- Supresión da zona verde V3 erradamente grafada dentro da zona deportiva ZD.
- Recálculo do solo destinado a equipamentos, derivado da eliminar a cualificación de dotación pública erradamente asignada ao aparcadoiro de vehículos lixeiros do edificio administrativo da TI.
- Posible implantación dun peche total do ámbito para executar na fase 3ª (en substitución do peche do CT aprobado para as fases 1ª e 2ª). O proxecto de urbanización da TI será o que xustifique a súa conveniencia.
- Novas parcelas C1.1, C1.2, D2.1 e D2.2 (resultado da segregación das parcelas C1 e D2 aprobadas).
- Nova xustificación dos estándares urbanísticos acorde coa Lei 2/2016, do 10 de febreiro, do solo de Galicia (aparcadoiros, arboredo, espazos libres e zonas verdes e equipamento público).

Para flexibilizar as ordenanzas modifícanse os epígrafes do 3 ao 6 do apartado 6.2.2. "Normas particulares" co obxecto de, entre outras cuestións, regular polo miúdo os usos permitidos e prohibidos, incluír o uso da estación de servizo e as súas prazas de aparcadoiro e eliminar a altura máxima do equipamento deportivo.





*Principais cambios propostos coa modificación nº 2 do proxecto sectorial*

### 3. Período de consultas previas

Realizáronse as seguintes consultas previas á elaboración deste informe ambiental estratéxico:

	Resposta	Sen resposta
Dirección Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo	x	
Instituto de Estudos do Territorio	x	
Dirección Xeral de Patrimonio Cultural	x	

Asemade, o borrador do plan mais o documento ambiental estratéxico estiveron publicados no portal web desta Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda para que o público en xeral puidese consultalos e facer observacións/suxestións de contido ambiental. Non se recibiu ningún comentario.

O promotor deberá considerar na elaboración da modificación puntual do proxecto sectorial as observacións e suxestións manifestadas no dito período de consultas previas, e para elo achéganse os textos íntegros recibidos. En todo caso, resúmense a continuación as principais cuestións formuladas:

#### Dirección Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo

Os cambios propostos non afectan a aspectos que fundamentaron a declaración de incidencia supramunicipal formulada o 30.06.2002, nin implican alteracións do réxime de solo proposto no proxecto sectorial.



Acorde aos artigos 46.1 e 44.1.d) da LOT, a modificación proposta non poderá vulnerar as determinacións contidas noutros instrumentos de ordenación do territorio e deberá conter unha xustificación da coherencia entre as actuacións proxectadas e as previsións contidas nas Directrices de ordenación do territorio (DOT).

As previsións do PSOAEG non se ven alteradas pola modificación do proxecto sectorial. No caso do Plan sectorial da rede viaria, os axustes previstos deberán ser informados pola Axencia Galega de Infraestruturas, como organismo competente.

Conclúe que os axustes introducidos pola proposta carecen de transcendencia desde o punto de vista da ordenación de escala territorial; polo que non formula obxeccións á súa tramitación.

#### Instituto de Estudos do Territorio

Considera que a modificación non provocará efectos paisaxísticos significativos, xa que afecta a un proxecto sectorial en execución e non introduce ningún cambio substancial na ordenación. Con todo, para os efectos do artigo 35 do Regulamento<sup>1</sup> da Lei 7/2008, a modificación debe incorporar na súa memoria unha xustificación do cumprimento da normativa en materia de paisaxe (directriz de paisaxe<sup>2</sup> DX.03).

#### Dirección Xeral de Patrimonio Cultural

O ámbito é limítrofe co Camiño de Santiago, Vía da Prata no seu linde leste. As actuacións previstas incluídas dentro do territorio histórico do Camiño de Santiago son as que afectan ás parcelas A3, A4 e B, e ao viario H 1.1.

Como medidas protectoras propoñen grafar a súa traza en todos os planos (tanto de información como de ordenación) e o seu territorio histórico, segundo a descrición contida no artigo 224 da Normativa do PXOM: "o territorio histórico está integrado polas construcións tradicionais, os espazos libres públicos ou privados, e o parcelario que existe a ambos lados do camiño".

Incluírase un apartado na Normativa que recolla o réxime xurídico das autorizacións nos bens catalogados e nos seus contornos de protección, ou ben remita aos artigos 39 e 45 da Lei de patrimonio cultural de Galicia (LPCG).

As ordenanzas non establecen condicionantes específicos para as actuacións no ámbito afectado polo Camiño de Santiago. Nestes ámbitos serán de aplicación os artigos 44 e 46 da LPCG, relativos aos criterios de intervención nos bens e aos criterios de intervención nos contornos de protección respectivamente. Recomenda ter en conta a Guía de boas prácticas para actuacións nos Camiños.

#### **4. Efectos ambientais previsibles. Análise segundo os criterios do anexo V da Lei 21/2013**

Con esta modificación preténdese adaptar o proxecto sectorial á situación urbanística actual, segregando a parcela de equipamento dotacional privado do centro de transportes (parcela orixinal A2), corrixir erros documentais e gráficos do proxecto e actualizar as ordenanzas para flexibilizar a instalación de empresas e dinamizar a ocupación do parque.

A modificación incorpora as reservas viarias previstas no ámbito polo *Plan sectorial da rede viaria de Ourense e da súa área de influencia*, aprobado no ano 2014 e establece que no momento da súa execución deberá axustarse ao planeamento vixente xa executado. Os axustes previstos deberán ser informados pola Axencia Galega de Infraestruturas, como organismo competente.

<sup>1</sup> Decreto 96/2020, do 29 de maio.

<sup>2</sup> Decreto 238/2020, do 29 de decembro.



A modificación non inflúe noutros plans ou programas de carácter ambiental nin establece un marco para a futura autorización de proxectos, máis alá dos necesarios para realizar as obras e implantar os usos autorizados. Porén deberá xustificar a coherencia das súas actuacións coas previsións contidas nas DOT (artigos 46.1 e 44.1.d da LOT).

Non se agardan efectos significativos en canto á ocupación do solo nin sobre a paisaxe, xa que a modificación afecta a un proxecto sectorial en parte xa executado e os cambios propostos non implican reclasificación do solo nin alteran a intensidade de uso nin as condicións de edificación volumétricas ou estéticas dos usos. En todo caso, o planeamento debera conter o estudo de paisaxe que esixe o Regulamento da Lei 7/2008 de protección da paisaxe de Galicia (artigo 35), que será proporcionado ao alcance da modificación e específico (directriz de paisaxe DX.03).

As actuacións que afectan ás parcelas A3, A4 e B e ao viario H 1.1. están dentro do territorio histórico do Camiño de Santiago, Vía da Prata, pero non se prevén efectos relevantes sobre el tendo en conta o carácter industrial da contorna. En todo caso, como medidas protectoras deberíase grafar na planimetría da Modificación a súa traza e o territorio histórico e establecer nas ordenanzas condicionantes específicos para as actuacións no ámbito afectado polo Camiño de Santiago (artigos 44 e 46 da LPCG). Recoméndase ter en conta a Guía de boas prácticas para actuacións nos Camiños.

En conclusión, os efectos ambientais que se agardan coa modificación do Proxecto sectorial non se consideran significativos, aínda que deberá integrar algunhas determinacións ambientais que se concretan de seguido.

## PROPOSTA

Tendo en conta o resultado das consultas realizadas e de conformidade cos criterios do anexo V da Lei 21/2013, do 9 de decembro, de avaliación ambiental, propoño non someter ao procedemento de avaliación ambiental estratéxica ordinaria a "Modificación puntual núm. 2 do Proxecto Sectorial da Central de Transportes e Terminal Intermodal en San Cibrao das Viñas". No entanto, para favorecer a integración ambiental da proposta establécense as seguintes **determinacións**:

- A modificación deberá conter o estudo de paisaxe que esixe o Regulamento da Lei 7/2008 de protección da paisaxe de Galicia (artigos 35), que será proporcionado e específico ao lugar e ao alcance da modificación (directriz de paisaxe DX.03).
- Todos os planos da modificación incluirán a traza do Camiño de Santiago e o seu territorio histórico. Estableceranse nas ordenanzas condicionantes específicos para as actuacións no ámbito afectado polo Camiño de Santiago (artigos 44 e 46 da Lei 9/2016, do 4 de maio, de patrimonio cultural de Galicia). Incluirase na Normativa un apartado que recolla o réxime xurídico das autorizacións nos bens catalogados e nos seus contornos de protección, ou ben remita aos artigos 39 e 45 da Lei de patrimonio cultural.
- A modificación deberá conter unha xustificación da coherencia entre as actuacións proxectadas e as previsións contidas nas DOT (artigos 46.1 e 44.1.d da Lei 1/2021, do 8 de xaneiro, de ordenación do territorio de Galicia).

Santiago de Compostela, na data da sinatura dixital

María Carmen Paz Cornes

Xefa do Servizo de Avaliación Ambiental de Plans e Programas



De acordo coa proposta anterior, RESOLVO:

Non someter ao procedemento de avaliación ambiental estratéxica ordinaria a “Modificación puntual núm. 2 do Proxecto Sectorial da Central de Transportes e Terminal Intermodal en San Cibrao das Viñas”, xa que non se prevén efectos ambientais significativos. Non obstante, para favorecer a súa integración ambiental adoptaranse as determinacións que se indican na proposta transcrita.

Esta resolución farase pública no *Diario Oficial de Galicia* e no portal web da Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda (<https://cmatv.xunta.gal/busca-por-palabra-clave>), e remitirase ao promotor xunto con copia dos escritos recibidos na fase de consultas previas.

Segundo o disposto no artigo 35.2.c da Lei 9/2021, do 25 de febreiro, o informe ambiental estratéxico perderá a súa vixencia e cesará na produción dos seus efectos se non se aproba a modificación do proxecto sectorial no prazo máximo de seis anos dende a súa publicación no *Diario Oficial de Galicia*. En todo caso, o órgano ambiental poderá acordar unha prórroga da vixencia do dito informe ambiental estratéxico por outro prazo máximo de dous anos, tras solicitude formulada polo promotor antes do transcurso do prazo sinalado de seis anos.

Contra esta resolución non procederá recurso algún, sen prexuízo dos que procedan en vía administrativa ou xudicial fronte ao acto, no seu caso, de aprobación da modificación puntual (artigo 31.5 da Lei 21/2013, do 9 de decembro, de avaliación ambiental).

Santiago de Compostela, na data da sinatura dixital

María Sagrario Pérez Castellanos

Directora xeral de Calidade Ambiental, Sostibilidade e Cambio Climático





XESTIÓN  
DO SOLO  
DE GALICIA

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº2 DEL PROYECTO SECTORIAL  
DE LA CENTRAL DE TRANSPORTES Y TERMINAL INTERMODAL  
EN SAN CIBRAO DAS VIÑAS  
DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA

#### 4.5 Informe SERVIZO DE ENERXÍA E MINAS - Consellería de Economía, Emprendimento e Innovación - Afección LÍNEA ELÉCTRICA LMT





XUNTA  
DE GALICIA

VICEPRESIDENCIA SEGUNDA E  
CONSELLERÍA DE ECONOMÍA,  
EMPRESA E INNOVACIÓN



Xacobeo 21-22

**INSTITUTO GALEGO DA VIVENDA E SOLO**  
**Servizo de Planificación e Ordenación de Solo**  
**Área Central. Fontiñas**  
**15781- Santiago de Compostela**

**Asunto:** SOLICITUDE DE INFORME SOBRE A MODIFICACIÓN PUNTUAL N°2 DO PROXECTO SECTORIAL DA CENTRAL DE TRANSPORTES E TERMINAL INTERMODAL FERROVIARIA EN SAN CIBRAO DAS VIÑAS, OURENSE

O 07.04.2022, tivo entrada nesta Xefatura Territorial a solicitude de informe, feita polo IGVS, de conformidade co artigo 57 da Lei 1/2021, de 8 de xaneiro, de ordenación do territorio de Galicia, en relación "Modificación n°2 do Proxecto sectorial da Central de Transportes e Terminal Intermodal Ferroviaria en San Cibrao das Viñas, Ourense".

En relación con este asunto, achégaselle o informe solicitado.

Asinado electronicamente en Ourense na data que figura a marxe

O xefe do Servizo de Enerxía e Minas

José Rodríguez Paz

Servizo de Enerxía e Minas  
Rúa Curros Enríquez, 1, planta 3ª  
32071 Ourense  
+34 988 386 723  
[enerxia-minas.ceei.ourense@xunta.gal](mailto:enerxia-minas.ceei.ourense@xunta.gal)







## INFORME

<b>Asunto:</b>	Solicitud de informe sobre a modificación puntual nº2 do proxecto sectorial da central de transportes e terminal intermodal ferroviaria en San Cibrao das Viñas
<b>Solicitante:</b>	INSTITUTO GALEGO DA VIVENDA E SOLO
<b>Situación:</b>	Concello de San Cibrao das Viñas (Ourense)

En data 07/04/2022 dende o Instituto Galego Da Vivenda e Solo solicitase informe en relación co asunto de referencia. No escrito recibido, indícase o seguinte "(...) A *"Modificación nº2 do Proxecto sectorial da Central de Transportes e Terminal Intermodal Ferroviaria en San Cibrao das Viñas, Ourense"* foi aprobada inicialmente e sometida a información pública durante o prazo dun mes dende a publicación do anuncio no Diario Oficial de Galicia do 7 de abril de 2022.

*De conformidade co artigo 57 da Lei 1/2021, de 8 de xaneiro, de ordenación do territorio de Galicia, a fin de que se poidan emitir os preceptivos informes ou formulación de observacións ao respecto á maior brevidade posible, remítese a seguinte ligazón (...)"*

En relación con este asunto temos que informar o seguinte:

1. No documento para a aprobación inicial da "MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº2 DE LA CENTRAL DE TRANSPORTES Y TERMINAL INTERMODAL EN SAN CIBRAO DAS VIÑAS" de Marzo de 2022, describíense, entre as variacións das obras de urbanización con respecto ao contido no proxecto da 1ª fase, o retranqueo da liña eléctrica existente, que non se realizou. En efecto, no documento indícase que: "(...) *El proxecto de urbanización contemplaba el desplazamiento de una torreta de alta tensión y su posterior conducción subterránea, algo que no llegó a realizarse. Como consecuencia se mantuvo la ubicación inicial de la torreta reduciéndose el número de plazas de aparcamiento de vehículos ligeros P2. Esta modificación implica también un cambio en las superficies de zonas verdes no computables y zonas libres. Se corrige el plano de ordenación y se incluye plano de detalle. (...)"*

No plano n.º5 "Detalle torreta alta tensión", observase a comparativa entre o proxecto sectorial orixinal-aparcamiento2 e a modificación puntual nº2-aparcamiento 2.

2. Con relación a Liña de alta tensión existente, temos que indicar que, salvo erro ou omisión involuntaria, correspóndese co expediente 3858-AT (Expte. Regularización Administrativa IN407A 2016/090-3, con data APM: 06/02/2019) denominado "LAT Subestación S.





Cibrao/Subestación Allariz y Subestación Xinzo.” e que conta con autorización de posta en servizo outorgada por esta Xefatura Territorial en data 02/08/1994 en favor de Unión Fenosa Distribución (na actualidade, UFD Distribución electricidad SA) .

3. Consideracións sobre calquera actuación prevista na zona como consecuencia da MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº2 DE LA CENTRAL DE TRANSPORTES Y TERMINAL INTERMODAL EN SAN CIBRAO DAS VIÑAS que poida ter afectación sobre a LMT existente:

- i. No caso de pretender modificar a liña eléctrica de alta tensión existente: atendendo a normativa sectorial en materia de enerxía, dita modificación tería que ser legalizada diante desta Vicepresidencia segunda e Consellería de Economía, Empresa e Innovación. En efecto, a Vicepresidencia segunda e Consellería de Economía, Empresa e Innovación é competente, para para outorgar as autorizacións administrativas a que se refire o artigo 53 da Lei 24/2013, do 26 de decembro, do sector eléctrico (autorización de instalacións de transporte, distribución, produción e liñas directas) cando sexan competencia da Comunidade Autónoma, salvo os regulados por lexislación autonómica específica.
- ii. No caso de que non se modifique o trazado da liña eléctrica de alta tensión existente: por razóns de seguridade, calquera actuación prevista na zona deberá, salvo erro ou omisión involuntaria, respetar, entre outra, o disposto na seguinte normativa de aplicación:
  - Real Decreto 1955/2000, do 1 de decembro, polo que se regulan as actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro e procedementos de autorización de instalacións de enerxía eléctrica (Sección 3ª do Capítulo V do TÍTULO VII).
  - Real Decreto 223/2008, do 15 de febreiro, polo que se aproban o Regulamento sobre condicións técnicas e garantías de seguridade en liñas eléctricas de alta tensión e súas instrucións técnicas complementarias ITC-LAT 01 a 09 (Ver Punto 5 da “ITC-LAT 07 LÍNEAS AÉREAS CON CONDUCTORES DESNUDOS”).

O que se comunica para os efectos oportunos.

Asinado electrónicamente en Ourense, na data que figura á marxe.

O enxeñeiro facultativo





#### 4.6 Informe AXENCIA GALEGA DE INFRAESTRUTURAS - Conselleira de Infraestruturas e Mobilidade



## INFORME SECTORIAL CON RESPECTO Á AFECCIÓN DA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº2 DO PROXECTO SECTORIAL DA CENTRAL DE TRANSPORTES Y TERMINAL INTERMODAL DE SAN CIBRAO DAS VIÑAS SOBRE A REDE AUTONÓMICA DE ESTRADAS DE GALICIA

**Concello:** San Cibrao das Viñas (Ourense)

**Equipo redactor:** Xestión do solo de Galicia (Xestur SA).

### ANTECEDENTES

O 07.04.2022 ten entrada no rexistro da Axencia Galega de Infraestruturas o documento aprobado inicialmente da Modificación Puntual nº2 do Proxecto sectorial da central de transportes e terminal intermodal de San Cibrao das Viñas, remitido polo Instituto Galego da Vivenda e Solo o 07.04.2022, para o seu informe sectorial con respecto á afección á Rede Autonómica de Estradas de Galicia, segundo o requirido no artigo 57 da Lei 1/2021, de 8 de xaneiro, de ordenación do territorio de Galicia e no artigo 23.2 da Lei 8/2013, do 28 de xuño, de estradas de Galicia. Esta Axencia informou ao respecto o 05.05.2022.

O 05.10.2022 ten entrada no rexistro da Axencia Galega de Infraestruturas o documento aprobado inicialmente da Modificación Puntual nº2 do Proxecto sectorial da central de transportes e terminal intermodal de San Cibrao das Viñas, modificado para dar cumprimento ao informe desta Axencia do 05.05.2022, para o seu informe sectorial con respecto á afección á Rede Autonómica de Estradas de Galicia, segundo o requirido no artigo 57 da Lei 1/2021, de 8 de xaneiro, de ordenación do territorio de Galicia e no artigo 23.2 da Lei 8/2013, do 28 de xuño, de estradas de Galicia. Esta Axencia informou ao respecto o 24.10.2022.

O 05.12.2022 ten entrada no rexistro da Axencia Galega de Infraestruturas o documento aprobado inicialmente da Modificación Puntual nº2 do Proxecto sectorial da central de transportes e terminal intermodal de San Cibrao das Viñas, modificado para dar cumprimento ao informe desta Axencia do 24.10.2022, para o seu informe sectorial con respecto á afección á Rede Autonómica de Estradas de Galicia, segundo o requirido no artigo 57 da Lei 1/2021, de 8 de xaneiro, de ordenación do territorio de Galicia e no artigo 23.2 da Lei 8/2013, do 28 de xuño, de estradas de Galicia.

### FUNDAMENTOS XURÍDICOS

Lei 1/2021, do 8 de xaneiro, de ordenación do territorio de Galicia.

Lei 8/2013, do 28 de xuño, de estradas de Galicia.

Regulamento xeral de estradas de Galicia, aprobado por Decreto 66/2016, do 26 de maio.

### ESTRADAS AFECTADAS

Polo ámbito da modificación puntual non discorren estradas autonómicas ou treitos de estradas autonómicas.

Non obstante, o antedito ámbito afecta as seguintes actuacións planificadas no Plan sectorial da rede viaria de Ourense e a súa área de influencia, aprobado o 10.10.2014 (DOG do 20.11.2014, núm. 223):



CLAVE	Programa	Denominación	Tipo de actuación
C-8	Vías estruturantes, eixes novos e variantes	Conexión oeste PI San Cibrao	Nova estrada
C-11	Vías estruturantes, eixes novos e variantes	Conexión coa Cidade do Transporte	Nova estrada

## OBXECTO E ALCANCE DA MODIFICACIÓN PUNTUAL

A modificación puntual ten por obxecto recoller e assimilar as pequenas variacións sufridas durante as obras de urbanización executadas, corrixir os erros encontrados nas anteriores versións do proxecto sectorial, permitir a segregación da parcela A2 e actualizar as ordenanzas para dar unha maior flexibilidade á instalación de empresas e dinamizar a ocupación do parque.

As modificacións poden agruparse nos seguintes apartados:

- Variacións durante as obras de urbanización.
- Correccións ao proxecto sectorial e a súa modificación.
- Reorganización da área de servizos.
- Actualización das ordenanzas.

## INFORME

O 10.10.2014 aprobouse o Plan Sectorial da rede viaria de Ourense e a súa área de influencia (DOG do 20.11.2014, núm. 223). Entre as actuacións contempladas neste plan atópanse as denominadas: C8 "Conexión oeste PI San Cibrao" e C11 "Conexión coa Cidade do Transporte", para as cales se establecen unhas reservas viarias, delimitadas nos planos do propio plan, que afectan ao ámbito da central de transportes do Proxecto sectorial da central de transportes e terminal intermodal de San Cibrao das Viñas.

Conforme á documentación remitida, as obras de urbanización da primeira e segunda fase do Proxecto sectorial da central de transportes e terminal intermodal de San Cibrao das Viñas, correspondentes ao ámbito da central de transportes, foron rematadas nos anos 2007 e 2010 respectivamente, polo que os terreos correspondentes a estas dúas fases tiñan xa a clasificación de solo urbano consolidado cando se aprobou o Plan Sectorial da rede viaria de Ourense e a súa área de influencia.

O artigo 13 da Lei 8/2013, do 28 de xuño, de estradas de Galicia, establece que os plans sectoriais de estradas teñen a consideración de plan sectorial, segundo o disposto na lexislación autonómica de ordenación do territorio e que prevalecerán sobre a ordenación urbanística nos aspectos relativos ao sistema viario e de comunicación. Para estes efectos poderán conter as determinacións de aplicación directa, que prevalecerán sobre os instrumentos de ordenación urbanística, as determinacións vinculantes, que implicarán a necesidade de modificar os instrumentos de ordenación urbanística vixentes e as determinacións pendentes de desenvolvemento, que non modificarán directamente os instrumentos de ordenación urbanística vixente.

O capítulo III da normativa do Plan Sectorial da rede viaria de Ourense e a súa área de influencia contén as determinacións vinculantes que implican a necesidade de modificar os instrumentos de ordenación urbanística para adaptarse a estas.



Así, en relación á clasificación do solo, o artigo 12 da normativa do dito Plan Sectorial indica que os solos clasificados como urbanos con anterioridade á aprobación do plan sectorial poderán manter a súa clasificación.

Por outro lado, respecto á ordenación do solo, o artigo 17 da normativa do Plan Sectorial indica o seguinte:

*"1. Nos solos clasificados como urbanos con anterioridade á aprobación do Plan Sectorial deberá recadarse previamente un informe vinculante da Axencia Galega de Infraestruturas sobre a compatibilidade da ordenación proposta co desenvolvemento das infraestruturas viarias previstas no Plan Sectorial.*

*2. No informe ao que se refire o apartado anterior, a Axencia Galega de Infraestruturas poderá declarar:*

*a) Que a ordenación do solo urbano, na parte que se ve afectada pola zona de non edificación do Plan Sectorial, é totalmente compatible co futuro desenvolvemento da infraestrutura viaria prevista, polo que se poderá manter a ordenación proposta.*

*b) Que a ordenación do solo urbano, na parte que se ve afectada pola zona de non edificación do Plan Sectorial, é parcialmente compatible co futuro desenvolvemento da infraestrutura viaria prevista, polo que se deberá modificar total ou parcialmente a ordenación proposta.*

*Neste caso, deberá indicarse concretamente o alcance das modificacións necesarias.*

*c) Que a ordenación do solo urbano, na parte que se ve afectada pola zona de non edificación do Plan Sectorial, é totalmente incompatible co futuro desenvolvemento da infraestrutura viaria prevista, polo que todos os terreos situados entre as liñas de non edificación indicadas no Plan Sectorial deberán ordenarse de tal modo que non se permita en eles ningún tipo de construción de nova planta, nin a reconstrución ou ampliación das existentes, por enriba ou por debaixo da rasante do terreo."*

Para as actuacións C8 e C11 o Plan Sectorial non inclúe liñas de non edificación que delimiten a zona de non edificación nos planos de reservas viarias, polo que conforme ao indicado no artigo 6º da normativa do Plan sectorial, tomase como liña de non edificación a liña da reserva viaria.

Á vista da documentación recibida (documento aprobado inicialmente da Modificación Puntual modificado para dar cumprimento ao informe emitido por esta Axencia o 24.10.2022, recibido o 05.12.2022), e trala análise da mesma, a ordenación proposta polo Proxecto Sectorial na zona da reserva viaria da actuación C-11 e na zona da reserva viaria da actuación C-8 considérase **compatible** co futuro desenvolvemento destas infraestruturas viarias previstas no Plan Sectorial.

## CONCLUSIÓN

Á vista de todo o que antecede emítese informe **favorable** con respecto á afección da **Modificación Puntual nº2 do Proxecto Sectorial da central de transportes y terminal intermodal de San Cibrao das Viñas** sobre a Rede Autonómica de Estradas de Galicia.

Este informe refírese ao documento aprobado inicialmente da Modificación Puntual modificado para dar cumprimento ao informe emitido por esta Axencia o 24.10.2022, remitido polo Instituto Galego de Vivenda e Solo e recibido o 05.12.2022.



Calquera cambio posterior, previo á súa aprobación definitiva, do instrumento de ordenación do territorio deberá ser sometido de novo ao informe da administración autonómica, incluso cando veñan derivados da información pública ou doutros informes sectoriais.

Do mesmo xeito, e ao abeiro, do artigo 23.2 da Lei 8/2013, do 28 de xuño, de Estradas de Galicia, tamén deberán ser sometidas ao informe da administración autonómicas as modificacións do instrumento de ordenación do territorio posteriores á súa aprobación definitiva.

Débese entender como informado desfavorablemente calquera cambio posterior realizado sobre o instrumento de ordenación do territorio sen que fose sometido a informe da administración autonómica, cando lle afecte, directa ou indirectamente, á ordenación urbanística proposta nas estradas autonómicas existentes ou planificadas.

En Santiago de Compostela, na data da sinatura electrónica

Asinado dixitalmente:  
Sonia Sánchez Carbajales  
Xefa do servizo de Planificación e Innovación

Asinado dixitalmente:  
Visto e prace  
Héctor Presas Veiga  
Xefe de Área de Planificación, Innovación e Seguridade Viaria

**Aprobado:**

Asinado dixitalmente:  
A conselleira de Infraestruturas e Mobilidade  
P.D. O director da Axencia Galega de Infraestruturas  
(Orde do 7 de setembro de 2017, DOG nº 179, do 20 de setembro de 2017)  
Francisco Menéndez Iglesias





XESTIÓN  
DO SOLO  
DE GALICIA

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº2 DEL PROYECTO SECTORIAL  
DE LA CENTRAL DE TRANSPORTES Y TERMINAL INTERMODAL  
EN SAN CIBRAO DAS VIÑAS  
DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA

#### 4.7 Informe INSTITUTO DE ESTUDOS DO TERRITORIO – Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda (Exp.IET: P-21-740)





Expediente IET: P-21-740  
Plan ou programa: MP nº2 do Proxecto Sectorial da Central de Transportes e Terminal Intermodal Ferroviaria en San Cibrao das Viñas  
Concello: San Cibrao das Viñas (Ourense)  
Promotor: Instituto Galego de Vivenda e Solo (IGVS)

## INFORME SECTORIAL EN MATERIA DE PAISAXE SOBRE A MODIFICACIÓN PUNTUAL DO PROXECTO SECTORIAL DA CENTRAL DE TRANSPORTES E TERMINAL INTERMODAL FERROVIARIA EN SAN CIBRAO DAS VIÑAS

De acordo co artigo 7.2 da Lei 7/2008, do 7 de xullo, de protección da paisaxe de Galicia e co artigo 41.1 do Regulamento que a desenvolve, con data do 22/04/2021 o Instituto Galego de Vivenda e solo (IGVS) somete a informe do Instituto de Estudos do Territorio (IET) A Modificación puntual nº2 do Proxecto Sectorial da Central de Transportes e Terminal Intermodal Ferroviaria, no concello de San Cibrao das Viñas.

### 1. Antecedentes:

Con data do 25/11/2021, o IET emitiu un informe sobre esta modificación, no marco do procedemento de avaliación ambiental estratéxica simplificada, conforme á Lei 21/2013, do 9 de decembro, de avaliación ambiental.

No dito informe sinalábase que a modificación puntual non tería efectos significativos na paisaxe, se ben sinalouse que, de acordo co artigo 35 do Regulamento da Lei 7/2008, a modificación debería realizar un estudo da paisaxe.

No informe ambiental estratéxico, emitido polo órgano ambiental o 16/12/2021, decídese non someter a modificación ao procedemento de avaliación ambiental estratéxica ordinaria; en calquera caso, sinalábase, entre outras condicións, as que foran expresadas no informe do IET do 25/11/2021.

### 2. Marco legal:

Consonte co artigo 15 da Lei 1/2021, do 8 de xaneiro, de ordenación do territorio de Galicia, e co artigo 28 do Decreto 244/2011, do 29 de decembro (modificado polo Decreto 42/2019, do 28 de marzo), o Instituto de Estudos do Territorio (IET) é o órgano competente para emitir este informe en materia de paisaxe. Emítese de acordo co que dispoñen os artigos 41 e 42 do Regulamento da Lei 7/2008, aprobado polo Decreto 96/2020, do 29 de maio (RLPPG).

En desenvolvemento da Lei 7/2008 aprobáronse o Catálogo das paisaxes de Galicia (Decreto 119/2016, do 28 de xullo) e as Directrices de paisaxe de Galicia (Decreto 238/2020, do 29 de decembro).

### 3. Descrición da modificación e contido da documentación:

A presente modificación ten como obxectivo corrixir aspectos puntuais referidos a pequenas incongruencias atopadas nas diferentes versións do proxecto, corrixir pequenas variacións producidas durante as obras de urbanización, revisar e actualizar as ordenanzas e permitir e reorganizar a área de servizos.

A documentación que se somete a informe inclúe o estudo de paisaxe que esixe o artigo 35 do RLPPG.





#### 4. Características da paisaxe afectada pola modificación:

De acordo co Catálogo das paisaxes de Galicia, o polígono localízase na grande área paisaxística Ribeiras Encaixadas do Miño e do Sil, na comarca paisaxística de Foxa de Ourense.

A modificación puntual desenvólvese no ámbito do polígono industrial de San Cibrao das Viñas. Trátase dunha contorna moi antropizada coas características propias dunha zona industrializada situada ao leste do núcleo urbano do concello.

#### 5. Análise da incidencia paisaxística e cumprimento da normativa sobre paisaxe:

A ordenación aprobada inicialmente non difire de xeito substancial da que se avanzaba no borrador, polo que procede sinalar, como se fixo no informe do IET de data 25/11/2021, que a modificación puntual non presenta incidencia paisaxística significativa.

En relación co disposto no artigo 35 do Regulamento da Lei 7/2008, e tendo en conta a entidade e o alcance da modificación, pode considerarse abondo o contido do documento ambiental estratéxico e da memoria.

#### 6. Conclusión:

A modificación puntual nº2 do Proxecto Sectorial da Central de Transportes e Terminal Intermodal Ferroviaria en San Cibrao das Viñas sometida a informe axústase ás disposicións da normativa en materia de paisaxe, polo que non se formula ningunha obxección para a súa aprobación.

José Luís Álvarez Vicente  
Xefe do Servizo de Planificación da Paisaxe

José Antonio Serantes Barbeito  
Director do Departamento Técnico de Estudos

Visto e conforme, Enrique Luís de Salvador Sánchez  
Director do Instituto de Estudos do Territorio

(Na data da sinatura electrónica)





#### 4.8 Informe AREA DE FOMENTO - Delegación del Gobierno de España en Galicia





GOBIERNO  
DE ESPAÑA

DELEGACIÓN DO GOBERNO  
EN GALICIA

DELEGACIÓN DEL GOBIERNO  
EN GALICIA

ÁREA DE FOMENTO

ÁREA DE FOMENTO

O F I C I O

S/REF.: -  
N/REF.: -  
FECHA/DATA: ver sinatura electrónica  
ASUNTO: Informe sobre a Modificación Puntual núm. 2 do proxecto sectorial da Central de Transportes e Terminal Intermodal Ferroviaria en San Cibrao das Viñas

**DESTINATARIO** Instituto Galego de Vivenda e Solo da Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda

En relación coa súa solicitude de informe sobre a Modificación Puntual núm. 2 do proxecto sectorial da Central de Transportes e Terminal Intermodal Ferroviaria en San Cibrao das Viñas, con data de entrada 07/04/2022, comunícolle que o 13/04/2022 esta Área de Fomento realizou as oportunas consultas sectoriais á Delegación de Defensa en Galicia, á Delegación Provincial de Economía e Facenda en Ourense, á Dirección Provincial da Tesourería Xeral da Seguridade Social en Ourense, así como ao Ministerio de Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico, ao Ministerio de Asuntos Económicos e Transformación Dixital, e ao Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana.

Infórmolle que a modificación puntual non ten incidencia nas propiedades ou zonas de servidume afectadas á Defensa Nacional, nin no Inventario de Bens e Dereitos do Estado, nin nas propiedades das Entidades Xestoras da Seguridade Social.

Así mesmo, envíolle o informe emitido pola Dirección Xeral de Política Enerxética e Minas do Ministerio para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico, e mailo informe emitido polo Administrador de Infraestruturas Ferroviarias (Adif).

Lémbrolle que, de acordo coa redacción do apartado cuarto da disposición adicional segunda da Lei 13/2003, de 23 de maio, reguladora do contrato de concesión de obra pública, a Administración Xeral do Estado, no exercicio das súas competencias, emitirá informe na instrución dos procedementos de aprobación, modificación ou revisión dos plans territoriais e urbanísticos e das disposicións xerais e normas urbanísticas que inclúan, que poidan afectar o exercicio das competencias estatais. Estes informes terán carácter vinculante no que se refire á preservación das competencias do Estado, e serán evacuados no prazo máximo de tres meses, transcorrido o cal se entenderán emitidos con carácter favorable e poderá continuarse coa tramitación do procedemento de aprobación, salvo que afecte o dominio ou ao servizo públicos de titularidade estatal. A falta de solicitude do preceptivo informe, así como no suposto de desconformidade, ou nos casos de silencio nos que de acordo coa lexislación sectorial aplicable non opera a presunción do carácter favorable do informe, non poderá aprobarse o correspondente plan territorial ou urbanístico naquilo que afecte as competencias estatais.

A directora da Área de Fomento

Ana Quinteiros González

(asinado electronicamente)

www.mptfp.gob.es  
fomento.acoruna@correo.gob.es

C/ San Andrés, 162 - 3º  
15071 - A CORUÑA  
Teléfono: 981 989 525  
Fax: 981 989 541

CSV : GEN-3bc4-051c-d23c-15f5-fbc4-a2f9-1672-31d5

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : ANA QUINTAIROS GONZALEZ | FECHA : 07/07/2022 13:15 | Sin acción específica





XESTIÓN  
DO SOLO  
DE GALICIA

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº2 DEL PROYECTO SECTORIAL  
DE LA CENTRAL DE TRANSPORTES Y TERMINAL INTERMODAL  
EN SAN CIBRAO DAS VIÑAS  
DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA

#### 4.9 Informe DIRECCIÓN GENERAL DE TELECOMUNICACIONES Y ORDENACIÓN DE LOS SERVICIOS DE COMUNICACIÓN AUDIOVISUAL – Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital (Exp.: URB00214/22)





MINISTERIO  
DE ASUNTOS ECONÓMICOS  
Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

SECRETARÍA DE ESTADO  
DE TELECOMUNICACIONES  
E INFRAESTRUCTURAS DIGITALES

DIRECCIÓN GENERAL DE TELECOMUNICACIONES  
Y ORDENACIÓN DE LOS SERVICIOS  
DE COMUNICACIÓN AUDIOVISUAL

## INFORME PREVISTO EN EL ARTÍCULO 35.2 DE LA LEY 9/2014, DE 9 DE MAYO DE 2014, GENERAL DE TELECOMUNICACIONES, EN RELACIÓN CON LA MODIFICACION PUNTUAL Nº2, PROYECTO SECTORIAL DE CENTRAL DE TRANSPORTES Y TERMINAR INTERMODAL FERROVIARIA, DE SAN CIPRIAN DE VIÑAS/SAN CIBRAO DAS VIÑAS (ORENSE)

Con fecha 07/04/2022, se ha recibido la documentación suministrada por el INST. GAL. VIV. SUEL. CNSJ. MEDIOAMB. TERRIT. Y VIV., de fecha 07/04/2022 y número de registro de salida 611531, mediante la que solicita la emisión por parte de esta Dirección General del informe preceptivo en materia de comunicaciones electrónicas, en relación con la MODIFICACION PUNTUAL Nº2, PROYECTO SECTORIAL DE CENTRAL DE TRANSPORTES Y TERMINAR INTERMODAL FERROVIARIA, DE SAN CIPRIAN DE VIÑAS/SAN CIBRAO DAS VIÑAS (ORENSE).

En atención a lo solicitado, esta Dirección General, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 35.2 de la Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones, emite el siguiente informe.

### 1) **OBSERVACIONES DE CARÁCTER PARTICULAR.**

No se han detectado observaciones referentes a las faltas de alineamiento respecto a la legislación vigente en el instrumento de planificación urbanística sometido a informe del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.

### 2) **CONSIDERACIONES DE CARÁCTER GENERAL.**

De conformidad con los principios de colaboración y cooperación a los que se refiere el artículo 35.1 de la Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones, y a fin de promover la adecuación de los instrumentos de planificación territorial o urbanística que afecten al despliegue de las redes públicas de comunicaciones electrónicas a la normativa sectorial de telecomunicaciones, se recogen, a continuación, a título informativo, las principales consideraciones de carácter general contenidas en dicha normativa:

#### a) **Marco Legislativo y competencias en materia de Telecomunicaciones**

Las telecomunicaciones son competencia exclusiva de la Administración General del Estado, y en concreto de este Ministerio, tal y como establece la Constitución en su artículo 149.1.21ª y la Ley 9/2014, General de Telecomunicaciones.

Además, y a efectos del artículo 35.2 de la Ley 9/2014, hay que indicar que actualmente la legislación vigente en materia de telecomunicaciones es la que sigue:

- La Ley General de Telecomunicaciones actualmente en vigor es la Ley 9/2014, de 9 de mayo.

Pág. 1

Nº de Expediente: URB00214/22

C/ POETA JOAN MARAGALL, 41. Plt.8  
28071 Madrid  
Correo electrónico: teleco.urbanismo@economia.gob.es  
ÁREA DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS





MINISTERIO  
DE ASUNTOS ECONÓMICOS  
Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

SECRETARÍA DE ESTADO  
DE TELECOMUNICACIONES  
E INFRAESTRUCTURAS DIGITALES

DIRECCIÓN GENERAL DE TELECOMUNICACIONES  
Y ORDENACIÓN DE LOS SERVICIOS  
DE COMUNICACIÓN AUDIOVISUAL

- Normativa específica vigente sobre acceso a los servicios de telecomunicación en el interior de los edificios está constituida por el Real Decreto-Ley 1/1998, de 27 de febrero sobre infraestructuras comunes en los edificios para el acceso a los servicios de telecomunicación, su Reglamento, aprobado mediante Real Decreto 346/2011, de 11 de marzo, y la Orden ITC/1644/2011, de 10 de junio.
- El Real Decreto 1066/2001, de 28 de septiembre, por el que se aprobó el reglamento que establece las condiciones de protección del dominio público radioeléctrico, restricciones a las emisiones radioeléctricas y medidas de protección sanitaria frente a emisiones radioeléctricas, el cual ha sido modificado por el Real Decreto 123/2017, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento sobre el uso del dominio público radioeléctrico, y la Orden CTE/23/2002, de 11 de enero, por la que se establecen condiciones para la presentación de determinados estudios y certificaciones por operadores de servicios de telecomunicaciones.
- El Real Decreto 330/2016, de 9 de septiembre, relativo a medidas para reducir el coste del despliegue de las redes de comunicaciones electrónicas de alta velocidad.

**b) Derecho de los operadores a la ocupación del dominio público o de la propiedad privada y normativa aplicable.**

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 29 de la Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones, los operadores tendrán derecho a la ocupación de la propiedad privada cuando resulte estrictamente necesario para la instalación de la red en la medida prevista en el proyecto técnico presentado y siempre que no existan otras alternativas técnica o económicamente viables, ya sea a través de su expropiación forzosa o mediante la declaración de servidumbre forzosa de paso para la instalación de infraestructura de redes públicas de comunicaciones electrónicas. En ambos casos tendrán la condición de beneficiarios en los expedientes que se tramiten, conforme a lo dispuesto en la legislación sobre expropiación forzosa. Los operadores asumirán los costes a los que hubiera lugar por esta ocupación.

La ocupación de la propiedad privada se llevará a cabo tras la instrucción y resolución por este Ministerio, del oportuno procedimiento, en que deberán cumplirse todos los trámites y respetarse todas las garantías establecidas a favor de los titulares afectados en la legislación de expropiación forzosa.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones, los operadores tendrán derecho a la ocupación del dominio público, en la medida en que ello sea necesario para el establecimiento de la red pública de comunicaciones electrónicas de que se trate. Los titulares del dominio público garantizarán el acceso de todos los operadores a dicho dominio en condiciones neutrales, objetivas, transparentes, equitativas y no discriminatorias, sin que en ningún caso pueda establecerse derecho preferente o exclusivo alguno de acceso u ocupación de dicho dominio público en beneficio de un operador determinado o de una red concreta de comunicaciones electrónicas.

Así pues, en primer lugar y de acuerdo con lo establecido en el artículo 31.1 de la mencionada Ley, la normativa dictada por cualquier Administración Pública que afecte al





despliegue de redes públicas de comunicaciones electrónicas deberá, en todo caso, reconocer el derecho de ocupación del dominio público o de la propiedad privada para el despliegue de las redes públicas de comunicaciones electrónicas.

Además, las normas que al respecto se dicten por las correspondientes Administraciones deberán cumplir, al menos, los siguientes requisitos:

- Ser publicadas en un diario oficial del ámbito correspondiente a la Administración competente, así como en la página web de dicha Administración Pública y, en todo caso, ser accesibles por medios electrónicos.
- Prever un procedimiento rápido, sencillo, eficiente y no discriminatorio de resolución de las solicitudes de ocupación, que no podrá exceder de seis meses contados a partir de la presentación de la solicitud.
- Garantizar la transparencia de los procedimientos y que las normas aplicables fomenten una competencia leal y efectiva entre los operadores.
- Garantizar el respeto de los límites impuestos a la intervención administrativa en esta Ley en protección de los derechos de los operadores. En particular, la exigencia de documentación que los operadores deban aportar deberá ser motivada, tener una justificación objetiva, ser proporcionada al fin perseguido y limitarse a lo estrictamente necesario.

### c) Ubicación compartida y uso compartido de la propiedad pública o privada.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 32.1 de la Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones, los operadores de comunicaciones electrónicas podrán celebrar de manera voluntaria acuerdos entre sí para determinar las condiciones para la ubicación o el uso compartido de sus infraestructuras, con plena sujeción a la normativa de defensa de la competencia.

Las administraciones públicas fomentarán la celebración de acuerdos voluntarios entre operadores para la ubicación compartida y el uso compartido de infraestructuras situadas en bienes de titularidad pública o privada, en particular con vistas al despliegue de elementos de las redes rápidas y ultrarrápidas de comunicaciones electrónicas.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 32.2 de dicha Ley también podrá imponerse de manera obligatoria la ubicación compartida de infraestructuras y recursos asociados y la utilización compartida del dominio público o la propiedad privada, a los operadores que tengan derecho a la ocupación de la propiedad pública o privada.

Cuando una Administración pública competente considere que por razones de medio ambiente, salud pública, seguridad pública u ordenación urbana y territorial procede la imposición de la utilización compartida del dominio público o la propiedad privada, podrá instar de manera motivada a este Ministerio el inicio del oportuno procedimiento. En estos casos, antes de imponer la utilización compartida del dominio público o la propiedad privada, el citado departamento ministerial abrirá un trámite para que la Administración pública competente que ha instado el procedimiento pueda efectuar alegaciones durante un plazo de 15 días hábiles.







MINISTERIO  
DE ASUNTOS ECONÓMICOS  
Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

SECRETARÍA DE ESTADO  
DE TELECOMUNICACIONES  
E INFRAESTRUCTURAS DIGITALES

DIRECCIÓN GENERAL DE TELECOMUNICACIONES  
Y ORDENACIÓN DE LOS SERVICIOS  
DE COMUNICACIÓN AUDIOVISUAL

En cualquier caso, estas medidas deberán ser objetivas, transparentes, no discriminatorias y proporcionadas y, cuando proceda, se aplicarán de forma coordinada con las Administraciones competentes correspondientes.

**d) Normativa elaborada por las administraciones públicas que afecte al despliegue de las redes públicas de comunicaciones electrónicas.**

El artículo 34.2 de la Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones, establece que las redes públicas de comunicaciones electrónicas constituyen equipamiento de carácter básico y que su previsión en los instrumentos de planificación urbanística tiene el carácter de determinaciones estructurantes, así como, que su instalación y despliegue constituyen obras de interés general.

Asimismo, en su artículo 34.3, dicha Ley establece que la normativa elaborada por las administraciones públicas que afecte al despliegue de las redes públicas de comunicaciones electrónicas y los instrumentos de planificación territorial o urbanística deberán recoger las disposiciones necesarias para:

- Impulsar o facilitar el despliegue de infraestructuras de redes de comunicaciones electrónicas en su ámbito territorial
- Para garantizar la libre competencia en la instalación de redes y en la prestación de servicios de comunicaciones electrónicas
- Para garantizar la disponibilidad de una oferta suficiente de lugares y espacios físicos en los que los operadores decidan ubicar sus infraestructuras.

En consecuencia, dicha normativa o instrumentos de planificación:

- No podrán establecer restricciones absolutas o desproporcionadas al derecho de ocupación del dominio público y privado de los operadores
- Ni imponer soluciones tecnológicas concretas,
- Ni imponer itinerarios o ubicaciones concretas en los que instalar infraestructuras de red de comunicaciones electrónicas.

Cuando una condición pudiera implicar la imposibilidad de llevar a cabo la ocupación del dominio público o la propiedad privada, el establecimiento de dicha condición deberá estar plenamente justificado e ir acompañado de las alternativas necesarias para garantizar el derecho de ocupación de los operadores y su ejercicio en igualdad de condiciones.

Las administraciones públicas deben contribuir a garantizar y hacer real una oferta suficiente de lugares y espacios físicos en los que los operadores decidan ubicar sus infraestructuras identificando dichos lugares y espacios físicos en los que poder cumplir el doble objetivo de que los operadores puedan ubicar sus infraestructuras de redes de comunicaciones electrónicas como que se obtenga un despliegue de las redes ordenado desde el punto de vista territorial.

En cualquier caso y de acuerdo con lo establecido en el artículo 34.4 de la citada Ley General de Telecomunicaciones, la normativa elaborada por las administraciones públicas

Pág. 4

Nº de Expediente: URB00214/22

C/ POETA JOAN MARAGALL, 41. Plt.8  
28071 Madrid  
Correo electrónico: teleco.urbanismo@economia.gob.es  
ÁREA DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS





en el ejercicio de sus competencias que afecte al despliegue de las redes públicas de comunicaciones electrónicas y los instrumentos de planificación territorial o urbanística deberán cumplir con lo dispuesto en la normativa sectorial de telecomunicaciones. En particular, deberán respetar los parámetros y requerimientos técnicos esenciales necesarios para garantizar el funcionamiento de las distintas redes y servicios de comunicaciones electrónicas, establecidos en la disposición adicional undécima de la Ley General de Telecomunicaciones y en las normas reglamentarias aprobadas en materia de telecomunicaciones, y los límites en los niveles de emisión radioeléctrica tolerable fijados por el Estado en el Real Decreto 1066/2001, de 28 de septiembre, por el que se aprobó el reglamento que establece las condiciones de protección del dominio público radioeléctrico, restricciones a las emisiones radioeléctricas y medidas de protección sanitaria frente a emisiones radioeléctricas, el cual ha sido modificado por el Real Decreto 123/2017, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento sobre el uso del dominio público radioeléctrico.

**e) Obligación de la obtención de licencia municipal para la instalación, puesta en servicio o funcionamiento de infraestructuras de telecomunicación.**

Para afrontar la imposición de obligaciones en materia de obtención de licencia municipal para la instalación, puesta en servicio o funcionamiento de infraestructuras de telecomunicación, es preciso distinguir los siguientes casos:

- 1) La instalación de estaciones o infraestructuras radioeléctricas a las que se refiere la disposición adicional tercera de la Ley 12/2012, de 26 de diciembre, de medidas urgentes de liberalización del comercio y de determinados servicios, y
- 2) El resto de instalaciones de redes públicas de comunicaciones electrónicas o de estaciones radioeléctricas en dominio privado.

En el primer caso, la Ley 12/2012, de 26 de diciembre, suprime determinadas licencias en relación con las estaciones o instalaciones que reúnan los siguientes requisitos:

- Que se utilicen servicios de comunicaciones electrónicas disponibles para el público.
- Que la superficie que ocupen sea igual o inferior a 300 metros cuadrados.
- Que no tengan impacto en el patrimonio histórico-artístico.
- Que no tengan impacto en el uso privativo y ocupación de los bienes de dominio público.
- Las existentes y de nueva construcción sin impacto en espacios naturales protegidos.

Las licencias que según la Ley 12/2012 serán sustituidas por declaraciones responsables o comunicaciones previas, son las siguientes:

- Las licencias que sujeten a previa autorización el ejercicio de la actividad comercial a desarrollar o la apertura del establecimiento correspondiente" (art. 3.1).





MINISTERIO  
DE ASUNTOS ECONÓMICOS  
Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

SECRETARÍA DE ESTADO  
DE TELECOMUNICACIONES  
E INFRAESTRUCTURAS DIGITALES

DIRECCIÓN GENERAL DE TELECOMUNICACIONES  
Y ORDENACIÓN DE LOS SERVICIOS  
DE COMUNICACIÓN AUDIOVISUAL

- Las licencias que autorizan “*los cambios de titularidad de las actividades comerciales y de servicios*” incluidos en el ámbito de aplicación de la Ley (art. 3.2).
- Las licencias para “*la realización de las obras ligadas al acondicionamiento de los locales para desempeñar la actividad comercial cuando no requieran de un proyecto de obra de conformidad con el artículo 2.2 de la Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación*” (art. 3.3); como ejemplos se pueden citar: el cambio de tecnología con la que trabaja una estación radioeléctrica, o la instalación de micro-células para extender la cobertura de servicios de telefonía móvil, en que se apoyan diferentes tecnologías de despliegue. Y serían:
  - \* Las que no alteren la configuración arquitectónica del edificio (no varíen la composición general exterior, la volumetría o el conjunto del sistema estructural, ni cambien los usos característicos).
  - \* Las que no afecten a los elementos protegidos en edificaciones catalogadas o con protección ambiental o histórico-artística.
- Otro tipo de licencias urbanísticas, como son las de primera utilización de las instalaciones, la de apertura o la de usos y actividades.

Asimismo, hay que señalar que la eliminación de licencias municipales incluye todos los procedimientos de control ambiental que obligan a los interesados a obtener una autorización (con la denominación que en cada Comunidad Autónoma se le dé: licencia ambiental, licencia de actividad clasificada, informe de impacto ambiental, informe de evaluación ambiental...etc.).

En el segundo caso, para la instalación en dominio privado de redes públicas de comunicaciones electrónicas o de estaciones radioeléctricas distintas de las señaladas en el caso anterior (es decir, con superficie superior a 300 metros cuadrados, que tengan impacto en el patrimonio histórico-artístico, o que tengan impacto en espacios naturales protegidos), el artículo 34.6 de la Ley 9/2014, General de Telecomunicaciones, establece que no podrá exigirse la obtención de licencia o autorización previa de instalaciones, de funcionamiento o de actividad, o de carácter medioambiental, ni otras licencias o aprobaciones de clase similar o análogas que sujeten a previa autorización dicha instalación, en el caso de que el operador haya presentado a la Administración pública competente para el otorgamiento de la licencia o autorización, un plan de despliegue o instalación de la red pública de comunicaciones electrónicas, en el que se contemplen dichas infraestructuras o estaciones, y siempre que el citado plan haya sido aprobado por dicha administración.

Las licencias o autorizaciones previas que, de acuerdo con los párrafos anteriores, no puedan ser exigidas, serán sustituidas por declaraciones responsables, de conformidad con lo establecido en el artículo 71.bis de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las administraciones públicas y del Procedimiento Administrativo Común, relativas al cumplimiento de las previsiones legales establecidas en la normativa vigente. En todo caso, el declarante deberá estar en posesión del justificante de pago del tributo correspondiente cuando sea preceptivo.

Siempre que resulte posible, se recomienda que cuando deban realizarse diversas actuaciones relacionadas con la infraestructura o estación radioeléctrica, exista la posibilidad de tramitar conjuntamente las declaraciones responsables que resulten de aplicación.

Pág. 6

Nº de Expediente: URB00214/22

C/ POETA JOAN MARAGALL, 41. Plt.8  
28071 Madrid  
Correo electrónico: teleco.urbanismo@economia.gob.es  
ÁREA DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS





MINISTERIO  
DE ASUNTOS ECONÓMICOS  
Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

SECRETARÍA DE ESTADO  
DE TELECOMUNICACIONES  
E INFRAESTRUCTURAS DIGITALES

DIRECCIÓN GENERAL DE TELECOMUNICACIONES  
Y ORDENACIÓN DE LOS SERVICIOS  
DE COMUNICACIÓN AUDIOVISUAL

En lo que se refiere concretamente a las licencias de obras, adicionalmente a lo señalado en párrafos anteriores, deberá tenerse en cuenta lo establecido por la Disposición final tercera de la Ley 9/2014, General de Telecomunicaciones, que modifica la Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación. A este respecto, las obras de instalación de infraestructuras de red o estaciones radioeléctricas en edificaciones de dominio privado no requerirán la obtención de licencia de obras o edificación ni otras autorizaciones, si bien, en todo caso el promotor de las mismas habrá de presentar ante la autoridad competente en materia de obras de edificación una declaración responsable donde conste que las obras se llevarán a cabo según un proyecto o una memoria técnica suscritos por técnico competente, según corresponda, justificativa del cumplimiento de los requisitos aplicables del Código Técnico de la Edificación. Una vez ejecutadas y finalizadas las obras de instalación de las infraestructuras de las redes de comunicaciones electrónicas, el promotor deberá presentar ante la autoridad competente una comunicación de la finalización de las obras y de que las mismas se han llevado a cabo según el proyecto técnico o memoria técnica.

Por último, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 34.7 de la Ley 9/2014, de 9 de mayo, la administración responsable de la aprobación de los instrumentos de planificación urbanística debe tener en cuenta que en el caso de que sobre una infraestructura de red pública de comunicaciones electrónicas, fija o móvil, incluidas las estaciones radioeléctricas de comunicaciones electrónicas, que ya esté ubicada en dominio público o privado, se realicen actuaciones de innovación tecnológica o adaptación técnica que supongan la incorporación de nuevo equipamiento o la realización de emisiones radioeléctricas en nuevas bandas de frecuencias o con otras tecnologías, sin variar los elementos de obra civil y mástil, dichas actuaciones no requerirán ningún tipo de concesión, autorización o licencia nueva o modificación de la existente o declaración responsable o comunicación previa a las administraciones públicas competentes por razones de ordenación del territorio, urbanismo o medioambientales.

**f) Características de las infraestructuras que conforman las redes públicas de comunicaciones electrónicas en los instrumentos de planificación urbanística.**

La planificación urbanística implica la previsión de todas las infraestructuras necesarias para la prestación de los servicios necesarios en los núcleos de población y, por tanto, también de las absolutamente imprescindibles infraestructuras de telecomunicaciones que facilitan el acceso de los ciudadanos a las nuevas tecnologías y a la sociedad de la información.

Las diversas legislaciones urbanísticas de las Comunidades Autónomas han ido introduciendo la necesidad de establecer, como uno de los elementos integrantes de los planes de desarrollo territoriales, las grandes redes de telecomunicaciones; asimismo, los planes de ordenación municipal deben facilitar el desarrollo de las infraestructuras necesarias para el despliegue de las redes de comunicaciones electrónicas que permiten el acceso de los ciudadanos, a los diferentes servicios proporcionados por estas.

Las infraestructuras de redes públicas de comunicaciones electrónicas que se contemplen en los instrumentos de planificación urbanística, deberán garantizar la no discriminación entre los operadores y el mantenimiento de condiciones de competencia efectiva en el sector, para lo cual, tendrán que preverse las necesidades de los diferentes operadores que

Pág. 7

Nº de Expediente: URB00214/22

C/ POETA JOAN MARAGALL, 41. Plt.8  
28071 Madrid  
Correo electrónico: teleco.urbanismo@economia.gob.es  
ÁREA DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS





MINISTERIO  
DE ASUNTOS ECONÓMICOS  
Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

SECRETARÍA DE ESTADO  
DE TELECOMUNICACIONES  
E INFRAESTRUCTURAS DIGITALES

DIRECCIÓN GENERAL DE TELECOMUNICACIONES  
Y ORDENACIÓN DE LOS SERVICIOS  
DE COMUNICACIÓN AUDIOVISUAL

puedan estar interesados en establecer sus redes y ofrecer sus servicios en el ámbito territorial de que se trate.

Las características de las infraestructuras que conforman las redes públicas de comunicaciones electrónicas se ajustarán a lo dispuesto en la Ley 9/2014, de 9 de mayo de 2014, en las normas reglamentarias aprobadas en materia de telecomunicaciones, y a los límites en los niveles de emisión radioeléctrica tolerable fijados por el Estado mediante Real Decreto 1066/2001, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el reglamento que establece las condiciones de protección del dominio público radioeléctrico, restricciones a las emisiones radioeléctricas y medidas de protección sanitaria frente a emisiones radioeléctricas, el cual ha sido modificado por el Real Decreto 123/2017, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento sobre el uso del dominio público radioeléctrico.

En particular, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 34.4 de la Ley General de Telecomunicaciones, deberán respetar los parámetros y requerimientos técnicos esenciales necesarios para garantizar el funcionamiento de las distintas redes y servicios de comunicaciones electrónicas, a los que se refiere la disposición adicional undécima de la citada Ley.

Hasta la aprobación del Real Decreto al que se refiere dicha disposición adicional undécima, pueden usarse como referencia las 5 normas UNE aprobadas por el Comité Técnico de Normalización 133 (Telecomunicaciones) de la Asociación Española de Normalización (UNE), que pueden obtenerse en la sede de la Asociación: c/ Génova, nº6 – 28004 Madrid o en su página web: <http://www.une.org>

Las referencias y contenido de dichas normas son:

- UNE 133100-1:2021 Infraestructuras para redes de telecomunicaciones.

Parte 1: Canalizaciones subterráneas

Esta norma técnica define las características generales de los sistemas de construcción de canalizaciones subterráneas para la instalación de redes de telecomunicaciones, contemplando las precauciones, condiciones constructivas y modos de instalación de dichos sistemas, así como los materiales y comprobaciones de obra ejecutada precisos.

- UNE 133100-2:2021 Infraestructuras para redes de telecomunicaciones.

Parte 2: Arquetas y cámaras de registro

Esta norma técnica define las características generales de las arquetas y cámaras de registro de las canalizaciones subterráneas para la instalación de redes de telecomunicaciones, estableciendo los tipos y denominación de dichas arquetas y cámaras de registro en función de las clases dimensionales y resistentes que se fijan, y las características mínimas de los materiales constitutivos, componentes y accesorios necesarios, así como los procesos constructivos correspondientes.

- UNE 133100-3:2021 Infraestructuras para redes de telecomunicaciones.

Parte 3: Tramos interurbanos.

Esta norma técnica define las características generales de la obra civil de los tramos interurbanos para tendidos subterráneos de redes de telecomunicaciones, contemplando los modos de instalación, así como sus accesorios, procesos constructivos, comprobaciones de

Pág. 8

Nº de Expediente: URB00214/22

C/ POETA JOAN MARAGALL, 41. Plt.8  
28071 Madrid  
Correo electrónico: [teleco.urbanismo@economia.gob.es](mailto:teleco.urbanismo@economia.gob.es)  
ÁREA DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS





MINISTERIO DE ASUNTOS ECONÓMICOS Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

SECRETARÍA DE ESTADO DE TELECOMUNICACIONES E INFRAESTRUCTURAS DIGITALES

DIRECCIÓN GENERAL DE TELECOMUNICACIONES Y ORDENACIÓN DE LOS SERVICIOS DE COMUNICACIÓN AUDIOVISUAL

obra ejecutada y directrices de proyecto para la realización de obras singulares que salven accidentes del terreno o vías de comunicación existentes. La norma es aplicable a los tramos de los tendidos subterráneos de redes de telecomunicaciones que transcurren, en la mayor parte de su trazado, entre poblaciones o por zonas escasamente pobladas.

- UNE 133100-4:2021 Infraestructuras para redes de telecomunicaciones.

#### Parte 4: Líneas aéreas

Esta norma técnica define las características generales de las líneas de postes para tendidos aéreos de redes de telecomunicaciones, estableciendo los elementos constitutivos de las líneas, tipificando las acciones mecánicas de carácter meteorológico y el proceso de cálculo resistente para los postes, su consolidación y la elección del cable soporte, e indicando las precauciones y directrices de los procesos constructivos correspondientes. La norma es aplicable a los tendidos aéreos de redes de telecomunicaciones sobre postes de madera, de hormigón o de poliéster reforzado con fibra de vidrio (PRFV).

- UNE 133100-5:2021 Infraestructuras para redes de telecomunicaciones.

#### Parte 5: Instalación en fachada

Esta norma técnica define las características generales de las instalaciones de redes de telecomunicaciones por las fachadas, estableciendo las condiciones y elementos constitutivos de los modos de instalación contemplados: fijación directa de los cables, protección canalizada de los mismos, tendidos verticales mediante cable soporte y tendidos de acometidas por anillas, así como de los cruces aéreos y de las precauciones y procesos constructivos correspondientes.

Hay que tener en cuenta que estas normas son aplicables a la infraestructura que sirve de soporte a las redes de telecomunicaciones y, por tanto, no incluye los portadores, equipos o sus elementos asociados, que componen dichas redes.

Asimismo, hay que tener en cuenta que las infraestructuras comunes de telecomunicaciones, con las que deben dotarse los edificios de acuerdo con la normativa que se describe en el apartado siguiente, tendrán que conectarse con las infraestructuras que se desarrollen para facilitar el despliegue de las redes de telecomunicaciones que se contemplen en los proyectos de urbanización. En consecuencia, este aspecto debe ser tenido en cuenta cuando se acometan dichos proyectos de actuación urbanística.

### g) **Infraestructuras de telecomunicaciones en los edificios.**

La normativa específica sobre acceso a los servicios de telecomunicación en el interior de los edificios está constituida por el Real Decreto-Ley 1/1998, de 27 de febrero sobre infraestructuras comunes en los edificios para el acceso a los servicios de telecomunicación (en redacción dada por la disposición adicional sexta de la Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la edificación), por el Real Decreto 346/2011, de 11 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las infraestructuras comunes de telecomunicaciones para el acceso a los servicios de telecomunicación en el interior de las edificaciones y por la Orden ITC/1644/2011, de 10 de junio, por la que se desarrolla dicho Reglamento.





MINISTERIO  
DE ASUNTOS ECONÓMICOS  
Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

SECRETARÍA DE ESTADO  
DE TELECOMUNICACIONES  
E INFRAESTRUCTURAS DIGITALES

DIRECCIÓN GENERAL DE TELECOMUNICACIONES  
Y ORDENACIÓN DE LOS SERVICIOS  
DE COMUNICACIÓN AUDIOVISUAL

De acuerdo con lo establecido en esta normativa, no se puede conceder autorización para la construcción o rehabilitación integral de ningún edificio de los incluidos en su ámbito de aplicación, si al correspondiente proyecto arquitectónico no se acompaña el que prevé la instalación de una infraestructura común de telecomunicación propia. La ejecución de esta infraestructura se garantiza mediante la obligación de presentar el correspondiente certificado de fin de obra y/o boletín de la instalación, acompañados del preceptivo protocolo de pruebas de la instalación y todo ello acompañado del correspondiente justificante de haberlo presentado ante la Jefatura Provincial de Inspección de Telecomunicaciones, requisito sin el cual no se puede conceder la correspondiente licencia de primera ocupación. Asimismo, en la citada normativa se incluyen las disposiciones relativas a la instalación de esta infraestructura en edificios ya construidos.

Asimismo, conviene reseñar el Real Decreto 244/2010, de 5 de marzo, y la Orden ITC/1142/2010, de 29 de abril, que establecen los requisitos que han de cumplir las empresas instaladoras de telecomunicación habilitadas para realizar estas instalaciones, y cualesquiera otras instalaciones de telecomunicación.

**h) Publicación de la normativa dictada por cualquier Administración Pública que afecte al despliegue de redes públicas de comunicaciones electrónicas.**

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 31.2 de la Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones, las normas que se dicten por las correspondientes administraciones deberán ser publicadas en un diario oficial del ámbito correspondiente a la administración competente, así como en la página web de dicha administración pública y, en todo caso, ser accesibles por medios electrónicos.

**i) Adaptación de normativa y los instrumentos de planificación territorial o urbanística elaborados por las administraciones públicas competentes que afecten al despliegue de las redes públicas de comunicaciones electrónicas.**

La disposición transitoria novena de la Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones, establece que la normativa y los instrumentos de planificación territorial o urbanística elaborados por las administraciones públicas competentes que afecten al despliegue de las redes públicas de comunicaciones electrónicas deberán adaptarse a lo establecido en los artículos 34 y 35 en el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor de la presente Ley.

Se recuerda a tal efecto que dicho plazo ha vencido y que, por tanto, cualquier instrumento urbanístico de su competencia que no esté alineado con la Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones debe ser adaptado a la misma. Mientras no se produzca dicha adaptación, cualquier disposición contenida en la normativa e instrumentos de planificación territorial o urbanística que sea contraria a la mencionada Ley, no es de aplicación, tal y como se establece en la sentencia del Tribunal Supremo 883/2017 del 22 de mayo de 2017.

Pág. 10

Nº de Expediente: URB00214/22

C/ POETA JOAN MARAGALL, 41. Plt.8  
28071 Madrid  
Correo electrónico: teleco.urbanismo@economia.gob.es  
ÁREA DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS





MINISTERIO  
DE ASUNTOS ECONÓMICOS  
Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

SECRETARÍA DE ESTADO  
DE TELECOMUNICACIONES  
E INFRAESTRUCTURAS DIGITALES

DIRECCIÓN GENERAL DE TELECOMUNICACIONES  
Y ORDENACIÓN DE LOS SERVICIOS  
DE COMUNICACIÓN AUDIOVISUAL

#### **j) Medidas para reducir el coste del despliegue de las redes de comunicaciones electrónicas de alta velocidad.**

El Real Decreto 330/2016, de 9 de septiembre, relativo a medidas para reducir el coste del despliegue de las redes de comunicaciones electrónicas de alta velocidad, transpone la Directiva 2014/61/UE, de mismo nombre y desarrolla los artículos 35 a 38 de la Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones, introduciendo medidas para reducir los costes de los trabajos de obra civil relacionados con el despliegue de redes de comunicaciones electrónicas, mediante:

- El establecimiento de derechos de acceso a infraestructuras físicas existentes susceptibles de alojar redes de comunicaciones electrónicas de alta velocidad.
- La coordinación de obras civiles y acceso a la información sobre infraestructuras existentes y obras civiles previstas para facilitar el despliegue de redes de comunicaciones electrónicas.
- La publicación de información sobre procedimientos para la concesión de permisos o licencias relacionados con las obras civiles necesarias para desplegar elementos de las redes de comunicaciones.

Estas medidas van dirigidas a favorecer el despliegue de redes de comunicaciones electrónicas y poder ofrecer a los usuarios servicios más innovadores, de mayor calidad y cobertura, a precios competitivos y con mejores condiciones, facilitando a los operadores la instalación y explotación de las mismas.

En el caso particular de Ayuntamientos u otras Administraciones Públicas que, en el ámbito de sus competencias, sean responsables de la concesión de licencias u otros permisos para el despliegue de redes de comunicaciones electrónicas de alta velocidad, deberán publicar en una página web toda la información pertinente relativa a la mencionada concesión de permisos o licencias relacionados con el despliegue de elementos de redes de comunicaciones electrónicas. Además, deben comunicar la dirección concreta de dicha página web al Punto de Información Único de esta Secretaría de Estado, a través del siguiente enlace:

<https://sedeaplicaciones.minetur.gob.es/piu/UI/Acceso/Permisos.aspx>

Las medidas se entenderán sin perjuicio de las obligaciones que puedan imponerse en virtud de lo dispuesto en el artículo 13 de la Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones, a operadores con poder significativo en el mercado y en el artículo 32 de dicha ley en relación con la ubicación y el uso compartido de la propiedad pública y privada.







MINISTERIO  
DE ASUNTOS ECONÓMICOS  
Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

SECRETARÍA DE ESTADO  
DE TELECOMUNICACIONES  
E INFRAESTRUCTURAS DIGITALES

DIRECCIÓN GENERAL DE TELECOMUNICACIONES  
Y ORDENACIÓN DE LOS SERVICIOS  
DE COMUNICACIÓN AUDIOVISUAL

### 3) CONCLUSIONES.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 35.2 de la Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones, se emite **informe favorable** en relación con la adecuación de la MODIFICACION PUNTUAL Nº2, PROYECTO SECTORIAL DE CENTRAL DE TRANSPORTES Y TERMINAR INTERMODAL FERROVIARIA, DE SAN CIPRIAN DE VIÑAS/SAN CIBRAO DAS VIÑAS (ORENSE) a la normativa sectorial de telecomunicaciones.

### 4) EFFECTOS DEL PRESENTE INFORME.

El presente informe se emite únicamente a los efectos de lo previsto en los artículos 34 y 35 de la Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones.

El Director General de Telecomunicaciones y Ordenación de Servicios de Comunicación Audiovisual (P.D. Pedro Luis Alonso Manjón, Subdirector General de Operadores de Telecomunicaciones e Infraestructuras Digitales, según Resolución de 26 de noviembre de 2021 (BOE 22/12/2021). Firmado electrónicamente.





XESTIÓN  
DO SOLO  
DE GALICIA

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº2 DEL PROYECTO SECTORIAL  
DE LA CENTRAL DE TRANSPORTES Y TERMINAL INTERMODAL  
EN SAN CIBRAO DAS VIÑAS  
DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA

#### 4.10 Informe DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN GALICIA - Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Exp.: G-OU-0798)





MINISTERIO DE  
TRANSPORTES,  
MOVILIDAD Y  
AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE  
TRANSPORTES, MOVILIDAD  
Y AGENDA URBANA

DIRECCIÓN GENERAL  
DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN DE  
CARRETERAS DEL ESTADO  
EN GALICIA  
UNIDAD DE OURENSE

O F I C I O

S/REF:

N/REF JSA/PSA  
G-OU-0798

FECHA: La reflejada en la firma digital

INSTITUTO GALEGO DA VIVENDA E SOLO  
CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TERRITORIO E VIVENDA  
ÁREA CENTRAL S/N POLIGONO DE FONTIÑAS  
15781 SANTIAGO DE COMPOSTELA

**ASUNTO: SOLICITUD DE INFORME SOBRE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº2 DEL  
PROYECTO SECTORIAL DE LA CENTRAL DE TRANSPORTES Y TERMINAL INTERMODAL  
FERROVIARIA EN SAN CIBRAO DAS VIÑAS, OURENSE**

En contestación al escrito recibido en esta Unidad de Carreteras del Estado en Ourense, con número de Registro REGAGE22e00012297040 en relación al tema del asunto, se le informa que las obras no afectan a ninguna carretera de titularidad del Estado.

EL INGENIERO JEFE DE LA UNIDAD  
Álvaro Rodríguez Aguiar  
FIRMADO DIGITALMENTE



CORREO ELECTRONICO: [uc.ourense@fomento.es](mailto:uc.ourense@fomento.es)



XESTIÓN  
DO SOLO  
DE GALICIA

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº2 DEL PROYECTO SECTORIAL  
DE LA CENTRAL DE TRANSPORTES Y TERMINAL INTERMODAL  
EN SAN CIBRAO DAS VIÑAS  
DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA

## 4.11 Informe DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA - Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana





MINISTERIO  
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD  
Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO  
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD  
Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL  
DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL  
DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN  
DE LA RED FERROVIARIA

## Informe sectorial sobre la Modificación nº2 del Proyecto sectorial de la Central de Transportes y Terminal Intermodal Ferroviaria en San Cibrao das Viñas, Ourense

### 1. Antecedentes

El 22 de abril de 2022 se recibe en la Subdirección General de Planificación Ferroviaria escrito procedente del *Instituto Galego de Vivenda e Solo* solicitando informe sectorial de la «Modificación Puntual nº 2 del Proyecto sectorial de la Central de Transportes y Terminal Intermodal Ferroviaria en San Cibrao das Viñas, Ourense». Este escrito contiene un enlace que permite descargar el Documento para aprobación Inicial de la Modificación, así como el anuncio de aprobación e información pública del mismo, publicado en el Diario Oficial de Galicia nº68 del 7 de abril de 2022. De acuerdo con este anuncio, la modificación puntual habría sido aprobada inicialmente el 22 de marzo de 2022.

### 2. Principios legales

El artículo 7.2 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, establece:

*«Asimismo, en los casos en que se acuerde la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a líneas ferroviarias, a tramos de las mismas, a otros elementos de la infraestructura ferroviaria o a las zonas de servicio reguladas en el artículo 9, el órgano con facultades para acordar su aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a ésta, el contenido del proyecto al Ministerio de Fomento para que por éste se emita, en el plazo de dos meses computados desde la fecha de su recepción y con carácter vinculante en lo relativo a las materias de su competencia, un informe comprensivo de las observaciones que, en su caso, estime convenientes. Si transcurrido dicho plazo no se hubiera evacuado el informe citado por el referido Ministerio, se entenderá su conformidad con el proyecto urbanístico.»*

Por tanto, la modificación del instrumento de planificación urbanística que se presenta debería haber sido remitido para la emisión de informe sectorial de forma previa a su aprobación inicial.

CORREO ELECTRÓNICO

mitma@mitma.es

PLAZA DE LOS SAGRADOS  
CORAZONES, 7  
28071 MADRID  
TEL: 91 597 7000





### 3. Red Ferroviaria de Interés General en el entorno afectado

En el ámbito territorial de la modificación del instrumento urbanístico se encuentra la línea ferroviaria 06-822-Zamora-A Coruña, en un tramo de ancho mixto ibérico e internacional, de vía única y electrificada. Se trata de una infraestructura ferroviaria perteneciente a la Red Ferroviaria de Interés General, cuya titularidad corresponde al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Aunque la distancia a su trazado es suficiente para que no se produzcan afecciones directas a su trazado, cabe mencionar a título informativo que en el entorno próximo a este ámbito territorial se encuentra aprobado el «Estudio Informativo del proyecto de integración urbana y acondicionamiento de la red ferroviaria de Ourense», aprobado el 3 de marzo de 2014, y anunciado en el BOE del 9 de abril.

### 4. Análisis de la documentación remitida

De acuerdo con el documento para aprobación inicial mencionado, el proyecto sectorial que se modifica fue aprobado por el *Consello* de la *Xunta de Galicia* en 2003, y consiste en la urbanización de un conjunto de terrenos limítrofes con el polígono industrial de San Cibrao das Viñas para uso industrial y logístico, así como una terminal intermodal ferroviaria que se conectará mediante un ramal en dirección sur con la línea Zamora-A Coruña. La construcción se dividió en 3 fases, y las dos primeras se completaron en 2007 y 2010. Por tanto, resta la fase 3, consistente en la propia Terminal Intermodal Ferroviaria, y un vial de acceso.

La modificación presentada tiene carácter no sustancial, y consiste en una adaptación de las determinaciones del Proyecto Sectorial vigente a la realidad existente en el medio físico y tras la urbanización de las 2 fases anteriores. Los cambios introducidos se categorizan en:

- Variaciones durante las obras de urbanización, es decir, adaptaciones a cambios producidos en el transcurso de las obras, que no tienen afección alguna con la línea ferroviaria perteneciente a la RFIG.
- Correcciones al proyecto sectorial y su modificación nº 1, debidas a incoherencias entre las superficies de los cuadros resumen y en la documentación gráfica, así como relacionadas con el cálculo de plazas de aparcamiento, clasificación de las parcelas, entre otras. Cabe destacar las correcciones en cuanto a superficies de la terminal intermodal ferroviaria, incluyendo la reserva de usos ferroviarios, así como la exclusión de la zona de aparcamiento del edificio administrativo y control de la terminal del equipamiento dotacional público que constituye éste. En cualquier caso, son modificaciones que no afectan a la RFIG.





- Reorganización del Área de Servicios, principalmente dedicado a simplificar la explotación de los servicios previstos por parte de los promotores en esta área, que se encuentra alejada y, por tanto, no afecta a la RFIG.
- Actualización de las Normas Particulares, consistente en cambios menores en las ordenanzas relativas al Área de Servicios para aumentar la versatilidad para las empresas y la comprensión de las disposiciones y, por lo tanto, que no afecta a la RFIG.

No se menciona cambio alguno sobre la ubicación de la conexión de la terminal intermodal ferroviaria con la línea existente, ni en la ubicación ni disposición de la playa de vías, ni de la distribución de los espacios en el entorno.

## 5. Conclusiones

1. Se recuerda la obligación legal de solicitar informe sectorial previo a la aprobación inicial de la redacción, revisión o modificación los instrumentos urbanísticos que puedan afectar a la Red Ferroviaria de Interés General.
2. De acuerdo con lo expuesto en el apartado anterior, se concluye que la «Modificación Puntual nº 2 del Proyecto sectorial de la Central de Transportes y Terminal Intermodal Ferroviaria en San Cibrao das Viñas, Ourense» no afecta a la RFIG y, por tanto, no existe inconveniente para continuar con su tramitación desde el punto de vista de la planificación ferroviaria.

VºBº  
EL JEFE DEL ÁREA 2

EL INGENIERO DE CAMINOS,  
CANALES Y PUERTOS

Alfonso Rueda Sánchez  
(firmado electrónicamente)

Jorge Tenreiro Corral  
(firmado electrónicamente)

Diligencia pola que se fai constar que o documento cedido co contido no expediente aprobado oficialmente polo Consello da Xunta o 01.06.2023

INSTITUTO  
GALEGO DA  
VIVENDA E SOLO



FIRMAO por : TENREIRO CORRAL, JORGE RAMON. A fecha: 28/04/2022 06:37 PM  
FIRMAO por : RUEDA SANCHEZ, ALFONSO. A fecha: 29/04/2022 12:32 PM  
Total folios: 3 (3 de 3) - Código Seguro de Verificación: MFOM0255308B746565E217A879F3  
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

MINISTERIO  
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD  
Y AGENDA URBANA



CVE: 6V11FKUTUOH0  
Verificación: <https://sede.xunta.gal/cve>





XESTIÓN  
DO SOLO  
DE GALICIA

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº2 DEL PROYECTO SECTORIAL  
DE LA CENTRAL DE TRANSPORTES Y TERMINAL INTERMODAL  
EN SAN CIBRAO DAS VIÑAS  
DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA

#### 4.12 Informe CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL MIÑO-SIL, O.A. – Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (Exp.: A/32/29571)







A/32/29571

## INFORME

**Informe acerca de la Modificación Puntual nº2 del Proyecto sectorial de la Central de Transportes y Terminal Intermodal Ferroviaria en San Cibrao das Viñas, T.M. San Cibrao das Viñas (Ourense).**

**INTERESADO: Instituto Galego da Vivenda e Solo, Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda – Xunta de Galicia.**

### I. ANTECEDENTES

Mediante escrito con registro de entrada en el de la Confederación Hidrográfica del Miño-Sil, O.A. (CHMS) de fecha 08/04/2022, el Instituto Galego da Vivenda e Solo, perteneciente a la Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda (Xunta de Galicia), remitió solicitud del informe al que se refiere el artículo 25.4 del Texto Refundido de la Ley de Aguas, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, en la redacción introducida por Ley 11/2005, de 22 de junio, en adelante TRLA, acerca de la “*Modificación Puntual nº2 del Proyecto sectorial de la Central de Transportes y Terminal Intermodal Ferroviaria en San Cibrao das Viñas*” (MP).

El 11/04/2003, el Consello de la Xunta de Galicia aprobó definitivamente el proyecto sectorial para la implantación de la central de transportes y terminal intermodal de San Cibrao das Viñas, comenzando por un lado las obras de urbanización de la 1ª fase el 15/01/2004 y finalizando el 18/04/2007, y por otro las de la segunda fase el 03/11/2008 y finalizando el 11/06/2010.

Así, el objeto del planeamiento que se informa es recoger y asimilar las pequeñas variaciones sufridas durante las obras de urbanización llevadas a cabo, corregir los errores encontrados en las anteriores versiones del proyecto sectorial, permitir la segregación de la parcela A2 y actualizar las ordenanzas para dar una mayor flexibilidad a la instalación de empresas y dinamizar la ocupación del parque, indicándose que la MP mantiene los principales parámetros urbanísticos de su ámbito: delimitación, superficie, edificabilidad y usos.

Se procede a la emisión del informe preceptivo solicitado.

### II. INFORME

En relación a los aspectos sobre los que debe pronunciarse el informe solicitado según la legislación aplicable, en particular la citada anteriormente, los art. 244 quater, 245 y siguientes del Reglamento de Dominio Público Hidráulico, aprobado por RD 849/1986, de 11 de abril (RDPH), y los art. 38.8 y 48.10 del Plan Hidrológico de la parte española de la Demarcación Hidrográfica del Miño-Sil, aprobado por RD

mgsarria@chminosil.es

RÚA CURROS ENRIQUEZ, Nº 4  
2ª PLANTA  
32003 OURENSE  
TEL.: 988 399 431

CSV : GEN-7034-4763-36f5-5a94-0eb4-5b7a-d8c7-a184

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : MANUEL GONZALEZ SARRIA | FECHA : 01/07/2022 14:06 | Informa | Sello de Tiempo: 01/07/2022 14:06



1/2016, de 8 de enero (PHMS), a la vista de la documentación aportada con la solicitud, se observa lo siguiente:

## **II.1. Afección al régimen y aprovechamiento de las aguas continentales.**

Se plantea la afección causada por los servicios encaminados a la satisfacción de necesidades hídricas y de saneamiento.

### II.1.1. Demanda de recursos hídricos

En cuanto a abastecimiento, viendo los objetivos de la MP descritos anteriormente, al mantenerse la superficie, edificabilidad y usos en el ámbito, desde este organismo se entiende que su desarrollo no producirá variaciones en las necesidades de recursos hídricos.

### II.1.2. Saneamiento

En cuanto a saneamiento, y por idéntica razón a la expuesta anteriormente, también se entiende que el desarrollo de la figura de planeamiento en cuestión tampoco comportará variaciones en los caudales de aguas residuales generados.

## **II.2. Afecciones a los usos permitidos en terrenos de DPH, y zonas de servidumbre y policía. Afecciones por inundabilidad.**

El desarrollo de la "Modificación Puntual nº2 del Proyecto sectorial de la Central de Transportes y Terminal Intermodal Ferroviaria en San Cibrao das Viñas" no se prevé que produzca afecciones al dominio público hidráulico ni a sus zonas de servidumbre y policía ya que el cauce más cercano, el río Barbaña, se encuentra a más de ciento ochenta y cinco metros del ámbito de actuación.

## **III. CONCLUSIONES Y PRONUNCIAMIENTOS**

Analizada la documentación presentada y en virtud de la argumentación previamente expuesta, se concluye:

1. Desde este organismo de cuenca se entiende que el desarrollo de la figura de planeamiento que se informa no comportará variaciones en las necesidades de recursos hídricos, por lo que carece de sentido el pronunciamiento en este informe en cuanto a su existencia para la satisfacción de nuevas demandas.
2. Desde este organismo de cuenca se entiende que el desarrollo de la figura de planeamiento que se informa tampoco comportará variaciones en los caudales de aguas residuales generados, por lo que carece de sentido el pronunciamiento en este informe en cuanto a su destino.





3. El pronunciamiento favorable respecto a los usos permitidos en terrenos de dominio público hidráulico, zonas de servidumbre y policía, y zonas inundables.
4. En relación con lo preceptuado en el art. 244 bis y siguientes del RDPH se hace constar que, a día de la fecha, en el ámbito del plan informado, no existe ninguna reserva hidrológica declarada.

Visto lo anterior, y teniendo en cuenta la documentación de que se dispone en esta Confederación, **se emite el presente informe en sentido favorable**. Este se entiende en cuanto compete a la Confederación Hidrográfica del Miño-Sil, O.A. y no prejuzga sobre la necesidad de obtener informes de otros organismos.

Ourense, en la fecha de la firma digital

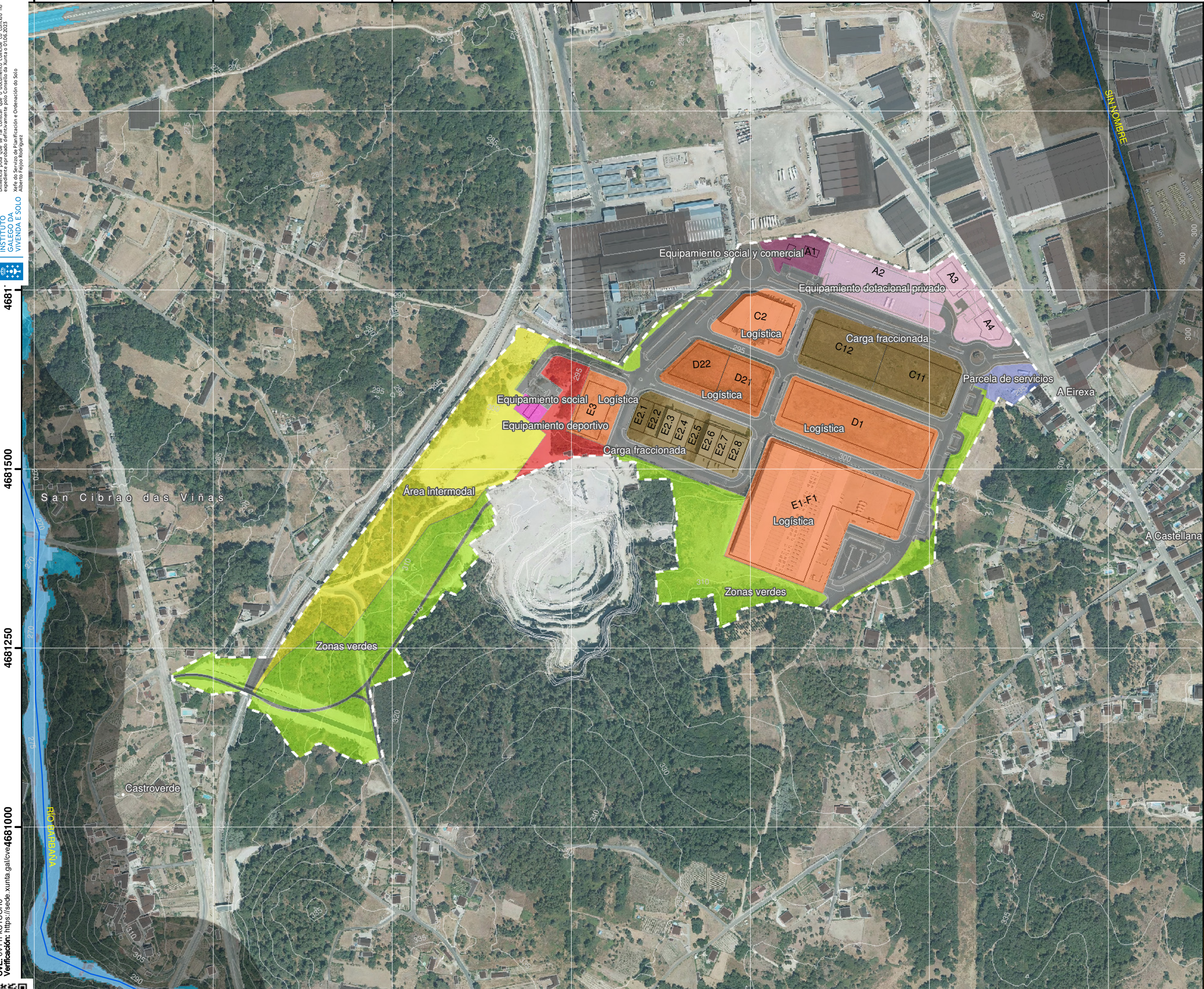
El consejero técnico,

Manuel González Sarria

*Documento firmado electrónicamente*

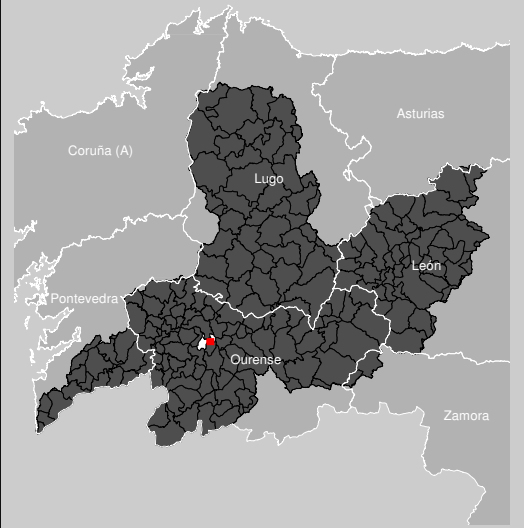


596000 596250 596500 596750 597000 597250 597500

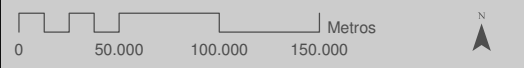


# EXPEDIENTE\_ **A/32/29571**

Modificación Puntual nº2 del Proyecto sectorial de la Central de Transportes y Terminal Intermodal Ferroviaria en San Cibrao das Viñas, (Ourense)



Ubicación del proyecto en la Demarcación Hidrográfica del Miño-Sil, T.M. San Cibrao das Viñas (Ourense)



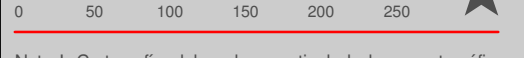
## Leyenda

- Cauces
- Zona de flujo preferente
- Lámina de inundación T = 500 años
- Zona de policía
- Ámbito de actuación
- Ordenación proyectada**
- Logística
- Carga fraccionada
- Área intermodal
- Equipamiento dotacional privado
- Equipamiento social y comercial
- Parcela de servicios
- Equipamiento deportivo
- Equipamiento social
- Zonas verdes
- Sistema viario


Plano: General


Municipios:..... **San Cibrao das Viñas**

Provincias: Ourense | Escala: 1/5.000



Nota I: Cartografía elaborada a partir de la base cartográfica del Sistema de Información sobre el Agua del Miño-Sil (SIAMS).


**VICEPRESIDENCIA TERCERA DEL GOBIERNO**  
**MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO**


**CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL MIÑO-SIL, O.A.**

Diligencia para que se fir constar que o documento coincide co contido no expediente aprobado definitivamente polo Consello da Xunta o 01/06/2023. Xefe do Servizo de Planificación e Ordenación do Solo Alberto Feijoo Rodríguez

INSTITUTO GALEGO DA VIVENDA E SOLO

4681

4681500

4681250

CVE: 6V11FKUTUOH0 Verificación: https://sede.xunta.gal/cve/4681000



000 596250 596500 596750 597000 597250 597500



XESTIÓN  
DO SOLO  
DE GALICIA

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº2 DEL PROYECTO SECTORIAL  
DE LA CENTRAL DE TRANSPORTES Y TERMINAL INTERMODAL  
EN SAN CIBRAO DAS VIÑAS  
DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA

#### 4.13 Informe DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA ENERGÉTICA Y MINAS– Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (Exp.: SBD/MPC)





MINISTERIO  
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA  
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

SECRETARÍA DE ESTADO DE  
ENERGÍA

DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA  
ENERGÉTICA Y MINAS

O F I C I O

S/REF:

N/REF: SBD/MPC

**ASUNTO: INFORME RELATIVO A LA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 2 DEL PROYECTO SECTORIAL DE LA CENTRAL DE TRANSPORTES Y TERMINAL ITERMODAL FERROVIARIA EN SAN CIBRAO DAS VIÑAS, PROVINCIA DE OURENSE.**

**DESTINATARIO: DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN GALICIA. ÁREA DE FOMENTO.**

En fechas recientes, ha tenido entrada en esta Dirección General de Política Energética y Minas petición de informe sobre el asunto referenciado. En relación a la misma, este Centro Directivo, considera que dicho Proyecto deberá estar sujeto a lo establecido en la normativa sectorial energética vigente aplicable. En concreto, le es de aplicación la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico y a su normativa de desarrollo, entre la que cabe destacar que:

1. El artículo 2 de la Ley del Sector Eléctrico, establece que “el suministro de energía eléctrica constituye un servicio de interés económico general.”
2. El artículo 4 de la Ley del Sector Eléctrico, establece que la planificación eléctrica “será realizada por la Administración General del Estado, con la participación de las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla” y que “únicamente tendrá carácter vinculante la planificación de la red de transporte con las características técnicas que en la misma se definen”, por tanto, las instalaciones de transporte únicamente pueden ser autorizadas con las características definidas en dicha planificación.
3. Si se produjeran afecciones en instalaciones eléctricas competencia de la Administración General del Estado, éstas deberán estar sujetas a la normativa sectorial, en especial a lo dispuesto en los artículos 5 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, 112 sobre coordinación con planes urbanísticos y 154 sobre variación del tendido de la línea como consecuencia de proyectos o planes aprobados por la Administración, del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica, que establecen que:
  - La planificación de las instalaciones de transporte y distribución de energía eléctrica, que se ubiquen o discurran en cualquier clase y categoría de suelo, deberá tenerse en cuenta en el correspondiente instrumento de ordenación del territorio y urbanístico, el cual deberá precisar las posibles instalaciones y calificar adecuadamente los terrenos, estableciendo, en ambos casos, las reservas de suelo necesarias para la ubicación de las nuevas instalaciones y la protección de las existentes.
  - Cuando existan razones justificadas de urgencia o excepcional interés para el suministro de energía eléctrica que aconsejen el establecimiento de instalaciones de transporte y distribución que precisen de un acto de intervención municipal previo, se estará a lo dispuesto en la disposición adicional décima del texto refundido de la Ley del Suelo, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio. El mismo procedimiento será aplicable en los casos



Código: 11865867-84764088QLW2YVT1WRH4 Autenticidad verificable en: <https://serviciosmin.gob.es/arce>  
Documento electrónico, página 1 de 6.

Firmado el 05/05/2022 00:52:46 : MANUEL GARCIA HERNANDEZ, Director General de Política Energética y Minas de Dirección General de Política Energética y Minas.

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE22e00016772793

CSV

GEISER-9bbd-11a5-1fd8-4bfe-af32-6fb9-eabd-ccb6

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

05/05/2022 09:08:37 Horario peninsular

Validez del documento

Copia



GEISER-9bbd-11a5-1fd8-4bfe-af32-6fb9-eabd-ccb6



Firmado el 05/05/2022 00:52:46 : MANUEL GARCIA HERNANDEZ, Director General de Política Energética y Minas de Dirección General de Política Energética y Minas.

en que existan instrumentos de ordenación territorial y urbanística ya aprobados definitivamente, en los que no se haya tenido en cuenta la planificación eléctrica conforme al apartado anterior.

- En todo caso, en lo relativo a las instalaciones de transporte cuya autorización sea competencia de la Administración General del Estado se estará a lo establecido en la disposición adicional duodécima de la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas.
- A todos los efectos, las infraestructuras propias de las actividades del suministro eléctrico, reconocidas de utilidad pública por la Ley del Sector Eléctrico, tendrán la condición de sistemas generales.
- En la elaboración por parte de las distintas Administraciones públicas de proyectos o planes que puedan variar el tendido de una línea ya existente, se dará audiencia a la entidad titular de la línea, con objeto de que formule las alegaciones pertinentes sobre los aspectos técnicos, económicos y de cualquier otro orden respecto a la variación que se proyecte.
- En el expediente a que se refiere el apartado anterior deberá emitir informe la Dirección General de Política Energética y Minas o el órgano autonómico que resulte competente.
- La Administración competente sobre el proyecto o plan del que derive la necesidad de variación de la línea, una vez que éste haya sido aprobado, abonará al titular de la línea el coste de la variante y los perjuicios ocasionados.

4. Respecto a la repercusión económica de las actuaciones y normas sobre las instalaciones del sistema eléctrico, el artículo 15 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, sobre criterios de redes y criterios de funcionamiento de las instalaciones de producción sujetas a retribución regulada, establece que:

“1. El Gobierno establecerá los criterios generales de redes y los criterios de funcionamiento de las instalaciones de producción de energía eléctrica sujetas a retribución regulada. Las metodologías retributivas que se establezcan con cargo a los ingresos del sistema eléctrico tendrán únicamente en consideración los costes derivados de aplicación de dichos criterios.

A estos efectos se tendrán en cuenta las mejores prácticas en las actividades de transporte, distribución y producción, los índices de calidad establecidos en la normativa estatal y los niveles de protección medio ambiental, derivados de la normativa estatal y europea. Los criterios previstos en este apartado serán los utilizados en la planificación de la red de transporte.

2. Las empresas titulares de activos de redes y de instalaciones de producción de energía eléctrica sujetas a retribución regulada a las que se apliquen, en alguna de sus áreas, normativas específicas sobre redes o instalaciones de producción que supongan unos mayores costes e la actividad que desempeñen, podrán establecer convenios u otros mecanismos con las Administraciones Públicas para cubrir el sobrecoste ocasionado. En ningún caso el sobrecoste causado por estas normas formará parte de la inversión o de los costes de explotación reconocidos a estas empresas para el cálculo de la retribución, no pudiendo por tanto ser sufragado a través de los ingresos del sistema eléctrico.”



Código: 11865867-84764088QLW2YVT1WRH4 Autenticidad verificable en: <https://serviciosmin.gob.es/arce>  
Documento electrónico, página 2 de 6.

ÁMBITO- PREFIJO	CSV	FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO
GEISER	GEISER-9bbd-11a5-1fd8-4bfe-af32-6fb9-eabd-ccb6	05/05/2022 09:08:37 Horario peninsular
Nº registro	DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN	Validez del documento
REGAGE22e00016772793	<a href="https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida">https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida</a>	Copia





Asimismo, desde un punto de vista económico, cabe señalar que respecto a las inversiones en que se tuviera que incurrir en el proceso de urbanización, esta Dirección General manifiesta que deberá contemplar lo establecido en las siguientes normas:

- El Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, por el que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica.
- El Real Decreto 1048/2013, de 27 de diciembre, por el que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de distribución de energía eléctrica.
- Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica.
- Circular 5/2019, de 5 de diciembre, de la Comisión Nacional de los Mercados y la competencia, por la que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica.
- Circular 6/2019, de 5 de diciembre, de la Comisión Nacional de los Mercados y la competencia, por la que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de distribución de energía eléctrica.

Concretamente, cabe señalar que el artículo 5 del Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, establece como criterios generales de retribución de redes de transporte los siguientes:

1. Las líneas de la red de transporte que discurran en suelo rural cuya autorización de explotación se haya obtenido en fecha posterior a la de entrada en vigor del presente real decreto serán retribuidas como líneas aéreas.

Asimismo, para que una línea de transporte sea retribuida como soterrada deberá discurrir por suelo urbanizado y haber sido recogida expresamente con dicha característica en el instrumento de planificación de la red de transporte que se encuentra en vigor.

Para la consideración de suelo urbanizado se estará a lo establecido en el texto refundido de la Ley del Suelo, aprobado por el Real Decreto legislativo 2/2008, de 20 de junio.

2. No obstante lo señalado en el apartado anterior, en los últimos 500 metros previos a una subestación blindada, las líneas de la red de transporte podrán construirse y retribuirse como soterradas, aunque figurasen como líneas aéreas en la planificación de la red de transporte.
3. Para que una subestación sea retribuida como blindada, ésta deberá estar contemplada con esa característica en la planificación de la red de transporte que se encuentre en vigor.
4. A los efectos del presente real decreto, se considerará que una línea está en servicio y por tanto podrá ser objeto de retribución cuando dicha instalación cuente con autorización de explotación para la totalidad del tramo que discurre entre dos interruptores.







5. En las subestaciones de la red de transporte se retribuirán las posiciones que se encuentren equipadas y como máximo un número de posiciones de reserva equivalente al de una calle de acuerdo con la configuración de la subestación.
6. En la retribución de las instalaciones de la red de transporte con cargo al sistema eléctrico considerarán exclusivamente la inversión o los costes de operación y mantenimiento reconocidos por la normativa básica estatal en los términos establecidos en este real decreto.
7. En el informe que deberá emitir la Dirección General de Política Energética y Minas a que se hace referencia en el artículo 35.2 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, se deberán hacer constar los criterios generales que, de acuerdo al contenido del presente artículo, se emplearán para la retribución de la instalación.

Cabe asimismo destacar que el artículo 8 del Real Decreto 1048/2013, de 27 de diciembre establece como criterios generales de redes de distribución los siguientes:

2. No obstante lo señalado en el apartado anterior, las líneas de la red de distribución podrán construirse y retribuirse como soterradas en los últimos 500 metros previos a una subestación blindada aun cuando la línea discurrese por suelo rural.
3. A los efectos del presente real decreto, se considerará que una línea está en servicio y por tanto es objeto de retribución cuando dicha instalación cuente con autorización de explotación para la totalidad del tramo que discurre entre dos elementos de corte.
4. En la retribución de las instalaciones de la red de distribución con cargo al sistema eléctrico se considerarán exclusivamente la inversión o los costes de operación y mantenimiento reconocidos por la normativa básica estatal en los términos establecidos en este real decreto.

Adicionalmente, el artículo 22 de la Circular 6/2019, de 5 de diciembre, establece que las empresas distribuidoras deberán remitir a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia la información necesaria para el cálculo de la retribución asociada a todas las instalaciones puestas en servicio el año n-2, así como aquellas que sean objeto de transmisión de titularidad, causen baja, dejen de estar disponibles o sufran modificaciones que afecten al cálculo de los parámetros retributivos establecidos en la presente circular.

5. La Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas, establece en su disposición adicional duodécima que será de aplicación a las instalaciones de la red de transporte de energía eléctrica reguladas en la Ley del Sector Eléctrico, cuyas autorizaciones sean competencia de la Administración General del Estado, lo dispuesto en las disposiciones adicionales segunda y tercera de dicha Ley, en las que se señala que:
  - Si los procedimientos de colaboración resultaran ineficaces, y cuando se justifique por la incidencia directa y significativa sobre la actividad económica general, el Estado, en el ejercicio de su competencia exclusiva sobre las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, podrá coordinar los planes de obras públicas competencia de las comunidades autónomas con los planes de obras públicas de interés general.





Firmado el 05/05/2022 00:52:46 : MANUEL GARCIA HERNANDEZ, Director General de Política Energética y Minas de Dirección General de Política Energética y Minas.

- La Administración del Estado deberá colaborar con las Administraciones de las comunidades autónomas y las entidades locales a través de los mecanismos de coordinación y cooperación legalmente establecidos, a fin de articular la planificación y construcción de las obras públicas de interés general con los planes de ordenación territorial y urbanística.
  - En defecto de acuerdo entre las Administraciones públicas, y sin perjuicio de lo previsto en la legislación medioambiental, los planes y proyectos de obras públicas de competencia del Estado prevalecerán sobre cualquier instrumento de planificación u ordenación territorial o urbanística en lo que se refiere a las competencias estatales exclusivas, en cuyo caso las comunidades autónomas y las corporaciones locales deberán incorporar necesariamente en sus respectivos instrumentos de ordenación las rectificaciones imprescindibles para acomodar sus determinaciones a aquéllos.
  - En el supuesto de que tales obras vayan a construirse sobre terrenos no reservados por el planeamiento urbanístico, y siempre que no sea posible resolver las eventuales discrepancias mediante acuerdo, de conformidad con la normativa de aplicación, la decisión estatal respecto a la ejecución del proyecto prevalecerá sobre el planeamiento urbanístico, cuyo contenido deberá acomodarse a las determinaciones de aquélla.
  - La construcción, modificación y ampliación de las obras públicas de interés general no estarán sometidas a licencia o a cualquier otro acto de control preventivo municipal, siempre que se siga lo previsto en el apartado 1 de esta disposición.
  - No procederá la suspensión de la ejecución de las obras públicas de interés general por los órganos urbanísticos cuando éstas se realicen en cumplimiento de los planes y proyectos de obras aprobados por los órganos competentes por el procedimiento establecido o se trate de obras de emergencia.
6. En lo relativo a la seguridad en instalaciones eléctricas de alta tensión, deberán estar de acuerdo a lo dispuesto en la legislación sectorial que resulta de aplicación, y, en concreto a:
- Real Decreto 223/2008, de 15 de febrero por el que se aprueban el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en líneas eléctricas de alta tensión y sus Instrucciones Técnicas Complementarias ITC -LAT 01 a 09.
  - Real Decreto 337/2014, de 9 de mayo, por el que se aprueban el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en instalaciones eléctricas de alta tensión y sus Instrucciones Técnicas Complementarias ITC – RAT 01 a 23.
  - Real Decreto 842/2002, de 2 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento electrotécnico para baja tensión; y sus instrucciones complementarias.
7. La zona objeto de estudio podría estar afectada por infraestructuras eléctricas de transporte o distribución. No existe en este Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico registro centralizado y georreferenciado de dichas infraestructuras, por lo tanto, para recabar las afecciones concretas deben consultar a las empresas que ejercen las actividades de generación, transporte y distribución en la zona.



Código: 11865867-84764088QLW2YVT1WRH4 Autenticidad verificable en: <https://serviciosmin.gob.es/arce>  
Documento electrónico, página 5 de 6.

ÁMBITO- PREFIJO	CSV	FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO
GEISER	GEISER-9bbd-11a5-1fd8-4bfe-af32-6fb9-eabd-ccb6	05/05/2022 09:08:37 Horario peninsular
Nº registro	DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN	Validez del documento
REGAGE22e00016772793	<a href="https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida">https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida</a>	Copia





Firmado el 05/05/2022 00:52:46 : MANUEL GARCIA HERNANDEZ, Director General de Política Energetica y Minas de Direccion General de Política Energetica y Minas.



Por otro lado, y de acuerdo con la documentación que consta en este Centro Directivo, se manifiesta que, por el término municipal de San Cibrao das Viñas, no discurre ninguna infraestructura gasista o petrolífera cuya competencia corresponda a la Administración General del Estado. En todo caso, se considera que dicho plan deberá estar sujeto a lo establecido en la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos y en su normativa de desarrollo.

Finalmente, en relación a la Evaluación de Impacto Ambiental de planes y proyectos competencia de la Administración General del Estado, cabe destacar que resulta de aplicación lo dispuesto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

EL DIRECTOR GENERAL

Manuel García Hernández  
(Firmado Electrónicamente en la fecha indicada en el margen)



Código: 11865867-84764088QLW2YVT1WRH4 Autenticidad verificable en: <https://serviciosmin.gob.es/arce>  
Documento electrónico, página 6 de 6.

ÁMBITO- PREFIJO	CSV	FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO
GEISER	GEISER-9bbd-11a5-1fd8-4bfe-af32-6fb9-eabd-ccb6	05/05/2022 09:08:37 Horario peninsular
Nº registro	DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN	Validez del documento
REGAGE22e00016772793	<a href="https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida">https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida</a>	Copia





XESTIÓN  
DO SOLO  
DE GALICIA

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº2 DEL PROYECTO SECTORIAL  
DE LA CENTRAL DE TRANSPORTES Y TERMINAL INTERMODAL  
EN SAN CIBRAO DAS VIÑAS  
DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA

#### 4.14 Informe ADIF - Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)





Ref.: 0648/05/2022

**Sergio Palma Rodríguez**, Delegado de Patrimonio y Urbanismo Noroeste Asturias y Galicia, del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), de conformidad con los poderes otorgados el 22 de diciembre de 2021 ante el Ilustre Notario del Colegio de Madrid, D. Tomás Pérez Ramos, con nº de protocolo 9.863, y domicilio a efectos de notificaciones en C/ Uría s/n, Estación del Ferrocarril, 33003, Oviedo, ante esa Delegación del Gobierno en Galicia, comparece y

### EXPONE

1. Que mediante escrito, de fecha 7 de abril de 2022, dirigido a la Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Galicia, el Instituto Galego da Vivenda e Solo solicita la emisión de Informe sobre la Modificación Puntual nº2 de la Central de Transportes y Terminal Intermodal en San Cibrao das Viñas (Ourense).
2. Que de conformidad con lo establecido en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (en adelante LSF), así como el R.D. 2395/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial ADIF, ésta asume las funciones asignadas al administrador de infraestructuras ferroviarias en relación con la Red Ferroviaria de Interés General (con la última modificación establecida a este respecto en el art. 34 del Real Decreto Ley 4/2013 de 22 de febrero, que determina que las infraestructuras ferroviarias que constituyen la red de titularidad del Estado pasan a ser titularidad de ADIF.
3. Que la Administración General del Estado es responsable de la infraestructura ferroviaria, en virtud de la competencia exclusiva que ostenta en materia de obras públicas de interés general y en ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma (artículos 149.1.21 y 149.1.24 de la Constitución Española). Asimismo, corresponde a la Administración General del Estado la regulación y planificación de las infraestructuras ferroviarias que integran la Red Ferroviaria de Interés General de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 1 y 4 de la LSF.
4. Que estudiado el contenido de la documentación recibida y analizada la regulación contenida en la misma respecto a los suelos de titularidad de ADIF, existentes en el término municipal, que pudieran estar afectados por la aprobación de la Modificación Puntual nº2 de la Central de Transportes y Terminal Intermodal en San Cibrao das Viñas (Ourense), esta Entidad Pública, en el ejercicio de sus competencias, emite el Informe que a continuación se indica, el cual no debe ser considerado como Informe Sectorial, habida cuenta que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 7.2 LSF, esta competencia reside en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Por lo que, con independencia de lo que al respecto pueda informar el Ministerio, esta entidad emite el siguiente

D.G. DE NEGOCIO Y OPERACIONES COMERCIALES  
Dirección de Patrimonio y Urbanismo  
Delegación Noroeste Asturias y Galicia  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
C/Uría, s/n. Estación de Ferrocarril Oviedo  
33003 Oviedo (Asturias)  
Teléfono: 985 981176 - Int. 281176

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE22e00019223187

CSV

GEISER-5830-4545-684a-492c-a943-a293-2cf4-fd99

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

18/05/2022 08:58:08 Horario peninsular



## INFORME

### Antecedentes y normativa general de aplicación.

Por el término municipal de San Cibrao das Viñas (Ourense) discurre la línea ferroviaria "Zamora – A Coruña", estando situado el ámbito de la Central de Transporte y Terminal Intermodal desde el PP.KK 236/890. Dicha línea ferroviaria se incluye en el Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), estando los suelos de dominio público afectos al servicio ferroviario, por lo que son de regulación específica en nuestro ordenamiento jurídico, fundamentalmente mediante las disposiciones contenidas en la ya referida Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y el Real Decreto 2387/2004 de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario (en adelante RSF) de la anterior Ley 39/2003, de 17 de noviembre, en tanto no contradiga a la actual. Todas ellas con rango de normas materiales de ordenación directamente aplicables al ferrocarril y, por tanto, superior al de las determinaciones del planeamiento sectorial regional aplicable.

En base a la legislación indicada, en el párrafo anterior, los planos generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán tener en consideración las limitaciones a la propiedad, relativas a la "zona de dominio público", "zona de protección" y "línea límite de edificación", recogidas en el Capítulo III de la LSF y en los artículos 24 a 36 del RSF.

Así mismo y con carácter general se señala que, en los ámbitos de las actuaciones urbanísticas colindantes con el Sistema General Ferroviario, deberá de respetarse el régimen de distancias especificado en la normativa sectorial ferroviaria mencionada, debiéndose someter a informe de esta Entidad Pública todos los instrumentos que establezcan la ordenación detallada y la ejecución material de las actuaciones urbanísticas que se vean afectadas por la misma.

### Incidencia del documento Modificación Puntual nº2 de la Central de Transportes y Terminal de Intermodal en San Cibrao das Viñas.

En el documento remitido para la aprobación de la modificación puntual se indica en punto nº93 (Análisis de la Situación Actual) que solamente restan por ejecutar las obras de urbanización de la Terminal Intermodal Ferroviaria. Con carácter general, hay que indicar que, en los ámbitos de las actuaciones urbanísticas colindantes con el Sistema General Ferroviario, deberán respetar el régimen de distancias especificado en la normativa sectorial ferroviaria mencionada, debiéndose someter a informe de esta entidad pública todos los instrumentos que establezcan la ordenación detallada, la ejecución material de las actuaciones urbanísticas que se vean afectadas por las mismas.

Las modificaciones concretas planteadas se categorizan en cuatro apartados:

- Variaciones durante las obras de urbanización.
- Correcciones al proyecto sectorial y su modificación.
- Reorganización del Área de Servicios.
- Actualización de las Normas Particulares (ordenanzas).

D.G. DE NEGOCIO Y OPERACIONES COMERCIALES  
Dirección de Patrimonio y Urbanismo  
Delegación Noroeste Asturias y Galicia  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
C/Uría, s/n. Estación de Ferrocarril Oviedo  
33003 Oviedo (Asturias)  
Teléfono: 985 981176 – Int. 281176

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: 38QFQ9MIR6QGPNE3WWR2124811W

Verificable en <https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp>



ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE22e00019223187

CSV

GEISER-5830-4545-684a-492c-a943-a293-2cf4-fd99

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

18/05/2022 08:58:08 Horario peninsular



GEISER-5830-4545-684a-492c-a943-a293-2cf4-fd99



La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: 38QF09MIR6QGPNE3WWR2124811W

Verificable en <https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp>



De la lectura detallada de cada uno de ellos, no se aprecia que esta modificación puntual nº2 de la Central de Transportes y Terminal Intermodal produzca una afectación particular a los bienes titularidad de esta Entidad Pública.

En el epígrafe 6 del apartado 4.2 (Correcciones al Proyecto Sectorial y su Modificación) del documento para aprobación se indica que el vallado perimetral de la Central de Transportes no se ha ejecutado, señalando que se estudiará y justificará la conveniencia a no del cierre conjunto en el proyecto de urbanización de la Terminal Intermodal, una vez que el Centro de Transportes se encuentre en un estado más avanzado de operatividad. En este punto, indicar que en el desarrollo urbanístico de las actuaciones colindantes con el ferrocarril implicará para el promotor de la actuación la obligación de construir a su costa un cerramiento, para garantizar la seguridad en el tráfico ferroviario, con los condicionantes técnicos que determine ADIF. Todo ello, según se recoge en el artículo 39 del Reglamento del Sector Ferroviario.

Por otra parte, se manifiesta que, conforme a lo establecido en el artículo 10 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, ligado a las infraestructuras ferroviarias existen una serie de zonas afectadas por servidumbre acústicas y, en concordancia con lo señalado en el RD 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrollada la mencionada Ley del Ruido, en lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, se entiende que previamente a la obtención de las correspondientes licencias edificatorias, los proyectos constructivos de las edificaciones colindantes con el Sistema General Ferroviario, deberán incluir una separata que estudie el impacto por ruido y vibraciones producidas por el ferrocarril y las medidas adoptadas en su caso, para que los niveles de ruido y vibraciones estén dentro de los niveles admisibles previstos en la normativa sectorial vigente.

Por último y con carácter general, según previene el artículo 16 LSF, para ejecutar en las zonas de dominio público y de protección de la infraestructura ferroviaria, cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantas o talar árboles, se requerirá la previa autorización de ADIF. Lo aquí indicado, se entiende sin perjuicio de las competencias de otras Administraciones Públicas. A los anteriores efectos, se señala que la correspondiente autorización podrá tramitarse presentando la solicitud ante la Gerencia de Área de Zonas de Afección de Adif, bien telemáticamente a través de página web de ADIF (<https://www.adif.es/solicitud-de-actuaciones-en-zona-de-afeccion-del-ferrocarril>), dirigiéndose a la siguiente dirección de correo electrónico : [autorizacionezonadeafeccion@adif.es](mailto:autorizacionezonadeafeccion@adif.es) , o bien a la dirección postal:

ADIF  
**Gerencia de Área de Zonas de Afección.**  
C/ Agustín de Foxa 48, -Edif. Comercial – Planta 3ª  
28036, Madrid.

En el apartado 3 del Anexo 1 del documento, se recogen las Normas Particulares (apartado 6.2.2. del proyecto primitivo) cuya modificación se propone, conforme a la nueva redacción

D.G. DE NEGOCIO Y OPERACIONES COMERCIALES  
Dirección de Patrimonio y Urbanismo  
Delegación Noroeste Asturias y Galicia  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
C/Uría, s/n. Estación de Ferrocarril Oviedo  
33003 Oviedo (Asturias)  
Teléfono: 985 981176 – Int. 281176

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE22e00019223187

CSV

GEISER-5830-4545-684a-492c-a943-a293-2cf4-fd99

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

18/05/2022 08:58:08 Horario peninsular



GEISER-5830-4545-684a-492c-a943-a293-2cf4-fd99



Diligencia pela que se fai constar que o documento cedido co contido no expediente aprobado definitivamente polo Consello da Xunta o 01.06.2023  
Alfonso Feijoo Rodríguez  
Xefe de Servizos de Planificación e Ordenación do Solo

INSTITUTO GALEGO DA VIVENDA E SOLO

CVE: 6V11FKUTUOH0  
Verificación: https://sede.xunta.gal/cve

Código seguro de Verificación : GEISER-5830-4545-684a-492c-a943-a293-2cf4-fd99 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente c



contenida en la Modificación Puntual nº2, dichas normas se consideran correctas en lo relativo a la normativa que afecta al ferrocarril.

Por todo ello, ADIF emite el siguiente Informe a Modificación Puntual nº2 de la Central de Transportes y Terminal Intermodal en San Cibrao das Viñas (Ourense) a que se refiere el presente escrito, y solicita que se tenga en cuenta el contenido de los expuesto y reflejado en los puntos anteriores en el proceso de tramitación, en particular, la legislación sectorial de aplicación.

En Oviedo, a 17 de mayo de 2022

Firmado electrónicamente por: SERGIO PALMA RODRIGUEZ  
17.05.2022 17:04:22 CEST

Fdo: Sergio Palma Rodriguez  
Delegado de Patrimonio y Urbanismo Noroeste Asturias y Galicia

## DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN GALICIA



La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: 38QFQ9MIR6QGPNE3WWR2124811W  
Verificable en <https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp>

D.G. DE NEGOCIO Y OPERACIONES COMERCIALES  
Dirección de Patrimonio y Urbanismo  
Delegación Noroeste Asturias y Galicia  
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
C/Uría, s/n. Estación de Ferrocarril Oviedo  
33003 Oviedo (Asturias)  
Teléfono: 985 981176 – Int. 281176

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE22e00019223187

CSV

GEISER-5830-4545-684a-492c-a943-a293-2cf4-fd99

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

18/05/2022 08:58:08 Horario peninsular

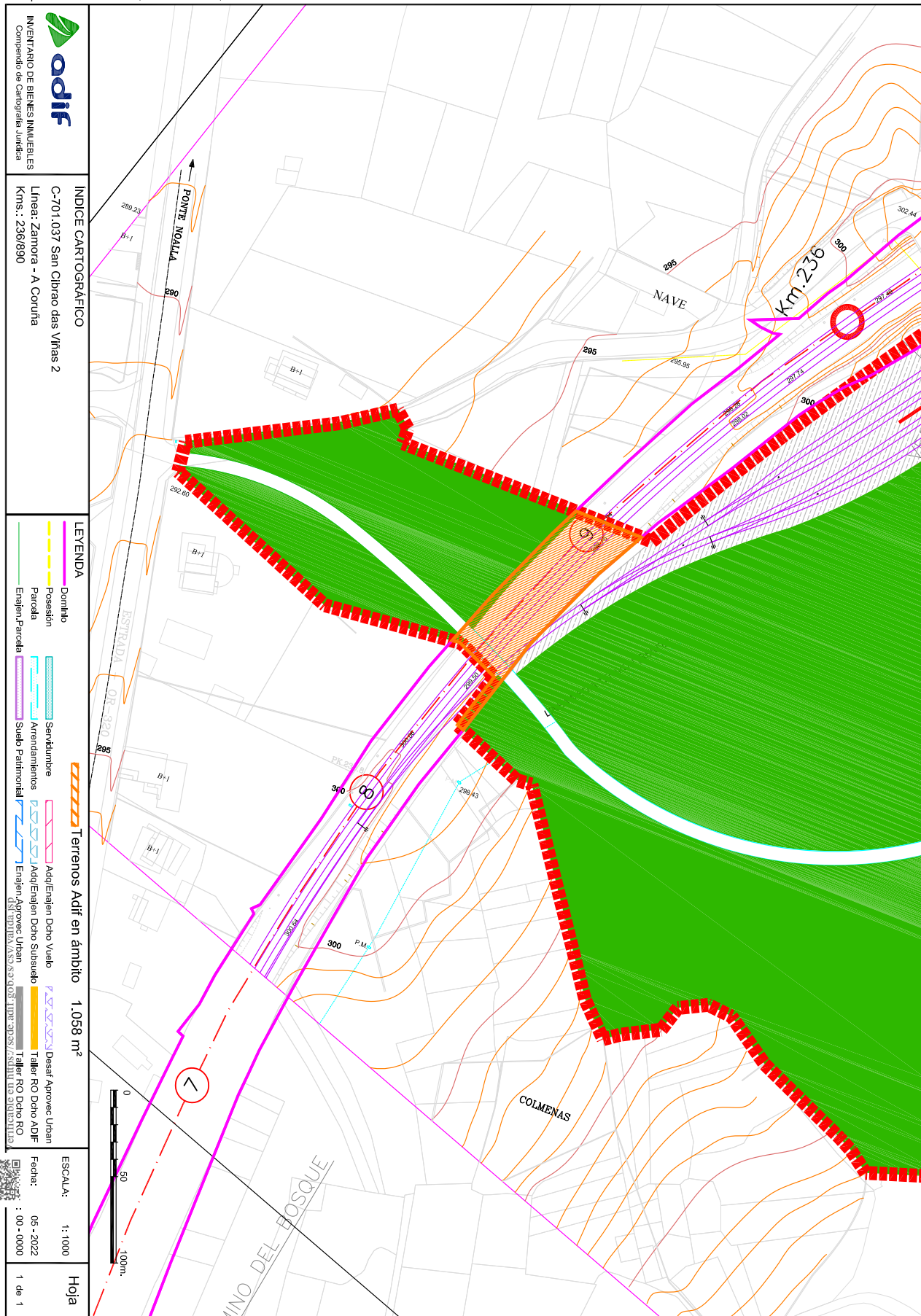


GEISER-5830-4545-684a-492c-a943-a293-2cf4-fd99





European ETRS89 / UTM, Zone 29 North, Meter



**adif**  
INVENTARIO DE BIENES INMUEBLES  
Compendio de Cartografía Jurídica

**INDICE CARTOGRAFICO**  
C-701.037 San Cibrao das Viñas 2  
Línea: Zamora - A Ourense  
Kms.: 236/890

**LEYENDA**

- Domínio
- Poseción
- Parcela
- Enlañen Parcela
- Servidumbre
- Arendamentos
- Solo Patrimonial
- Terrenos Adif en ámbito
- 1.058 m<sup>2</sup>
- Adif/Enlañen Dcho Vuelo
- Adif/Enlañen Dcho Subsuelo
- Enlañen/Approvec Urban
- Approvec Urban
- Taller RO Dcho ADIF
- Taller RO Dcho RO
- DISTRIBUIVA/AS/SE/GOB/IND/EN/OPAS/AS/IND/US/ALICUANTIA

ESCALA: 1:1000  
Hoja 1 de 1  
Fecha: 05-2022  
: 00-0000

ÁMBITO- PREFIJO  
**GEISER**  
Nº registro  
REGAGE22e00019223187

CSV  
**GEISER-5830-4545-684a-492c-a943-a293-2cf4-fd99**  
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN  
<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO  
18/05/2022 08:58:08 Horario peninsular



GEISER-5830-4545-684a-492c-a943-a293-2cf4-fd99