



XESTIÓN
DO SOLO
DE GALICIA

Xacobeo 21-22

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº2 DE LA CENTRAL DE TRANSPORTES Y TERMINAL INTERMODAL EN SAN CIBRAO DAS VIÑAS

- DOCUMENTO PARA APROBACIÓN -

- INICIAL -



Marzo de 2022

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

XESTIÓN DO SOLO DE GALICIA-XESTUR, S.A
UNIDADE TERRITORIAL CENTRAL-SANTIAGO DE COMPOSTELA
Polígono de Fontiñas-Área Central Local 25z Primeiro Andar
15707 Santiago de Compostela
www.xesturgalicia.com



ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES.....	2
2.	OBJETIVOS DE LA MODIFICACIÓN	3
3.	ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL	3
4.	ALCANCE Y CONTENIDO	4
4.1	VARIACIONES DURANTE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN.....	4
4.2	CORRECCIONES AL PROYECTO SECTORIAL Y SU MODIFICACIÓN.....	6
4.3	REORGANIZACIÓN DEL ÁREA DE SERVICIOS.	10
4.4	ACTUALIZACIÓN DE LAS NORMAS PARTICULARES (ORDENANZAS).....	12
4.5	COMPROBACIÓN DE LOS ESTÁNDARES URBANÍSTICOS.	12
4.6	ESTUDIO DEL PAISAJE.....	14
5.	JUSTIFICACIÓN DEL CARÁCTER NO SUSTANCIAL DE LA MODIFICACIÓN	17
6.	MARCO LEGAL	18
7.	EFFECTOS PREVISIBLES SOBRE OTROS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES RELACIONADOS	18
7.1	“PLAN SECTORIAL DE ORDENACIÓN DE ÁREAS EMPRESARIAIS DE GALICIA”	18
7.2	“PLAN SECTORIAL DA REDE VIARIA DE OURENSE E A SÚA ÁREA DE INFLUENCIA”	19
7.3	DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO	20
7.4	ANÁLISIS DE COMPATIBILIDAD ESTRATÉGICA.....	24
8.	DESARROLLO PREVISIBLE DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL.....	29
9.	PLANOS.....	31
10.	ANEXOS.....	31
	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	



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, 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:

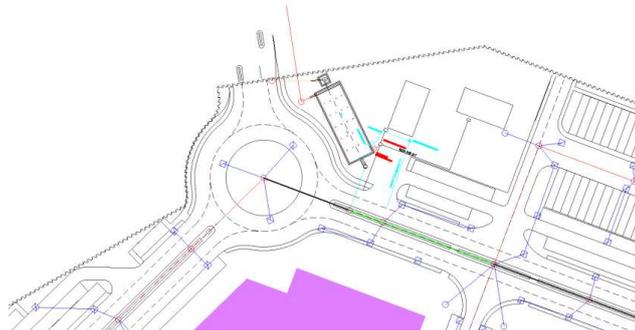
- Variaciones durante las obras de urbanización.
- Correcciones al proyecto sectorial y su modificación.
- Reorganización del Área de Servicios.
- Actualización de las Normas Particulares (ordenanzas).

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:



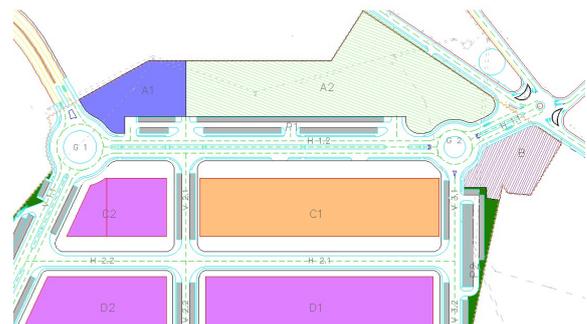
1.- No ejecución del tanque de tormentas (parcela A1): al no estar construido el vial de acceso al Centro de Transportes, por el cual las aguas residuales discurrían en una red separativa, fue necesario realizar la conexión conjunta de las aguas pluviales y fecales en el colector general de saneamiento 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.**



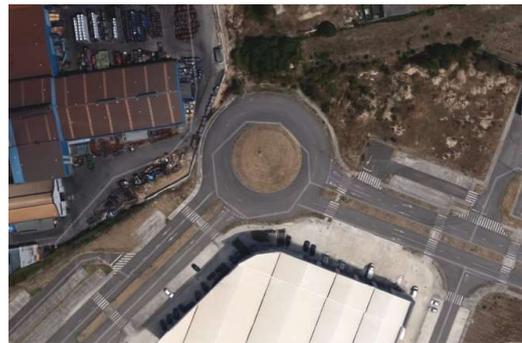
Estado de la obra ejecutada



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 m² cuando la medición de los planos recoge 322.761 m². Las mediciones más recientes realizadas en base al topográfico encargado en 2013 para definir la realidad de la ejecución de la parcela A arrojan una medición de 322.952 m² 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 la medición más precisa que se obtiene para la totalidad del ámbito sería de 322.815 m². El deslinde de la parcela de CIE GALFOR S.A implica una diferencia de 137 m². Se opta por aceptar como superficie más precisa la proporcionada por la documentación gráfica actualizada, adoptando como superficie total del ámbito 322.815 m².

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 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 m²/m² para esta parcela. Se le asigna, por tanto, una ocupación de 1.555 m² y una edificabilidad de 1.555m² 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 m² 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 m² cuando la suma es 5.046 m².

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 m² en lugar de los 94.516 m².

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 m² 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 m² de edificación máxima y 1.154 plazas de aparcamiento (1 plaza por cada 80 m² 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 m² 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 ²	9.264 m ²	9.264 m ²
	D.2	D.2.1	D.2.2
	9.666 m ²	4.983m ²	4.983m ²

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 independientemente. 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 A2 en tres parcelas A2, A3 y A4, manteniendo 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.

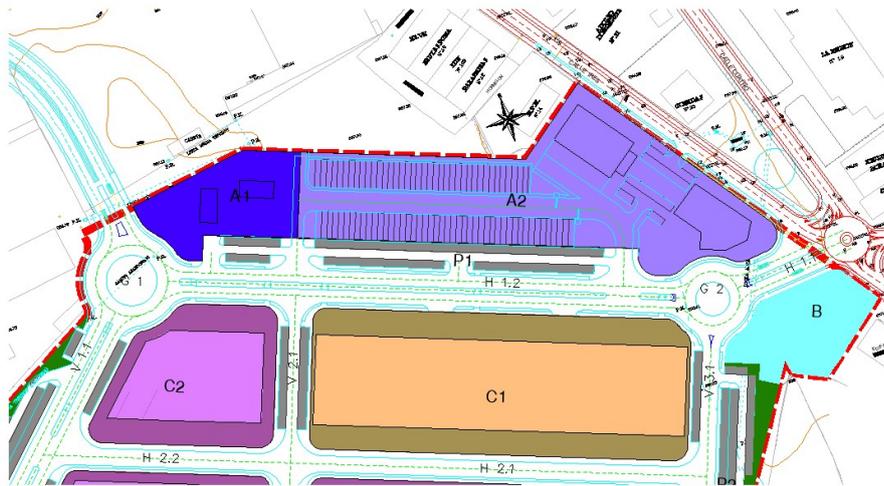
La parcela B, incluida también en el Área de Servicios, con unas ordenanzas poco versátiles y escasamente desarrolladas se incluye también, por las mismas razones, dentro de la actualización de las ordenanzas, pasando a denominarse “Parcela de servicios” destinada al automóvil. Al igual que en la anteriormente 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**



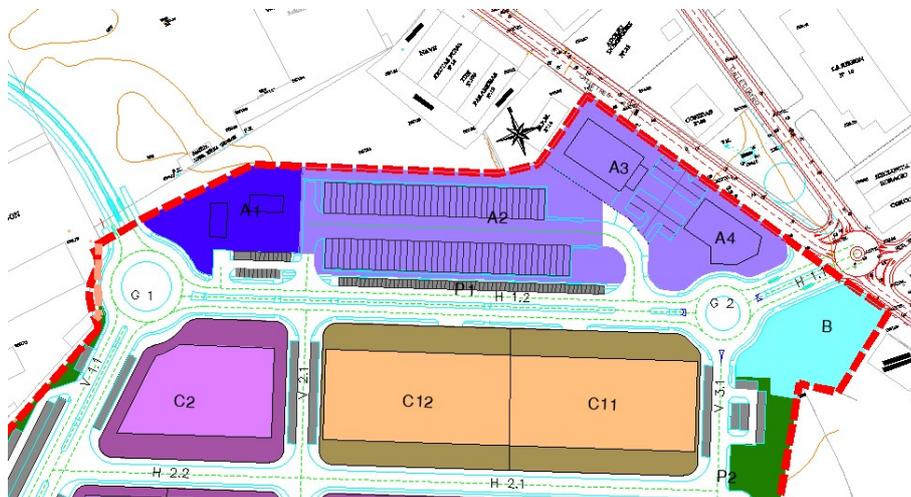
y se le asigna edificabilidad. En las ordenanzas se modifican y detallan los usos permitidos en el Área de Servicios.

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



PARCELA	SUPERFICIE	
	P.S. Vigente	Modificación Puntual nº2
A1	4.045 m ²	3.671 m ²
A2	16.243 m ²	11.233 m ²
A3	-	3.332 m ²
A4	-	3.578 m ²
B	3.552 m ²	3.540 m ²

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.

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.

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.

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 m² edificables. Para una edificación máxima del ámbito de 92.314 m² 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 las 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	%
CENTRAL DE TRANSPORTES	224.949	24.623	10,95%	227.532	22.826	6.304	29.130	10,03%
TERMINAL INTERMODAL	98.057	45.568	46,47%	95.283	38.140	6.055	44.195	40,03%
TOTAL	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 m² 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 m², 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	%
CENTRAL DE TRANSPORTES	22.826	117	5,12‰
TERMINAL INTERMODAL	38.140	196	5,12‰
TOTAL	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 m² 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 Estudios 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

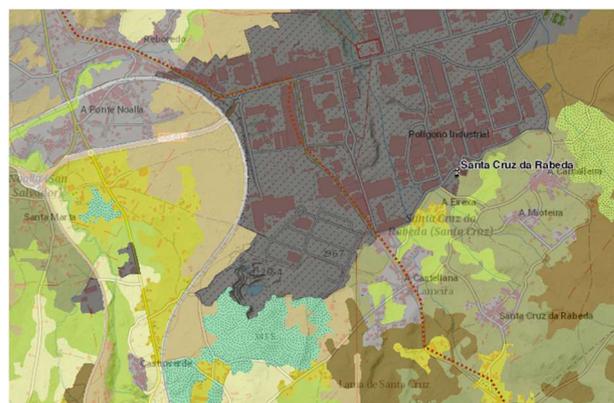
La Central de Transportes y Terminal Intermodal se encuentra ubicada, según el Catálogo de los Paisajes de Galicia dentro del gran área paisajística “Ribeiras Encaixadas do Miño e do Sil”. Más concretamente en la comarca paisajística de la “Foxa de Ourense”.



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 m² 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.
- 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” (PSOATEG) 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 PSOATEG

1. Las actuaciones delimitadas en el PSOATEG, 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 PSOATEG, 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. 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.

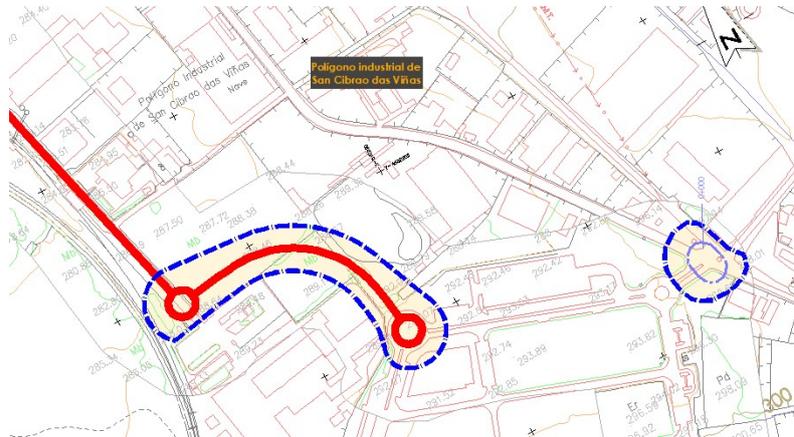
Estos serían según el Plan Sectorial da Rede Viaria:

- **C.8** La 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 futura ronda Este.

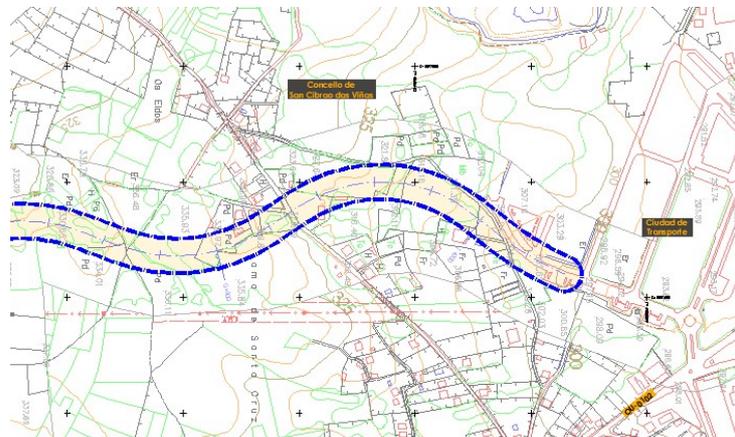
Este Plan Sectorial de Estradas se llevó a cabo marcando unas reservas de suelo que permitiesen la ejecución de los viales como si estos se realizasen partiendo de cero, sin ajustarse estrictamente a la geometría del planeamiento vigente. La realidad no es así, ya que existía un planeamiento previo sobre el que se urbanizó la Central de Transportes y ya se definían unos viales, rotondas y conexiones futuras.

En esta modificación se recoge la reserva de suelo establecida en el Plan Sectorial de estradas, si bien se entiende que en el momento de que este Plan se lleve a término deberá ajustarse al planeamiento vigente y que ya está ejecutado. Pudiendo entonces desafectar las zonas que se encuentran fuera de los viales de la Central de Transportes. A excepción de la mejora del acceso existente con la ampliación de la rotonda de la calle 3 del polígono, que comunica con la G2, en la que una vez esté definido el proyecto de trazado se intentará reducir la afección a la mínima necesaria.





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



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

Se entiende que la conexión por la calle 2 del polígono tiene espacio suficiente al realizarse en la glorieta 1 (G1) y que la conexión con la futura ronda Este se realiza por el vial V.3.4 de la Central de Transportes debiendo ajustarse a lo ejecutado pero sin un problema real de cabida. Por este motivo se mantienen las reservas definidas en el plan a la espera de que una vez se avance en la implantación del mismo se ajuste al planeamiento ejecutado vigente.

En el caso de la conexión por la calle 3 se mantiene la afección inicialmente prevista en el Plan Sectorial da Rede Viaria, que implica 624m² en la parcela A4 y 1.731m² en la parcela B. Posteriormente con la definición del proyecto de trazado se podrá desafectar suelo permitiendo una menor ocupación de la parcela.

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.

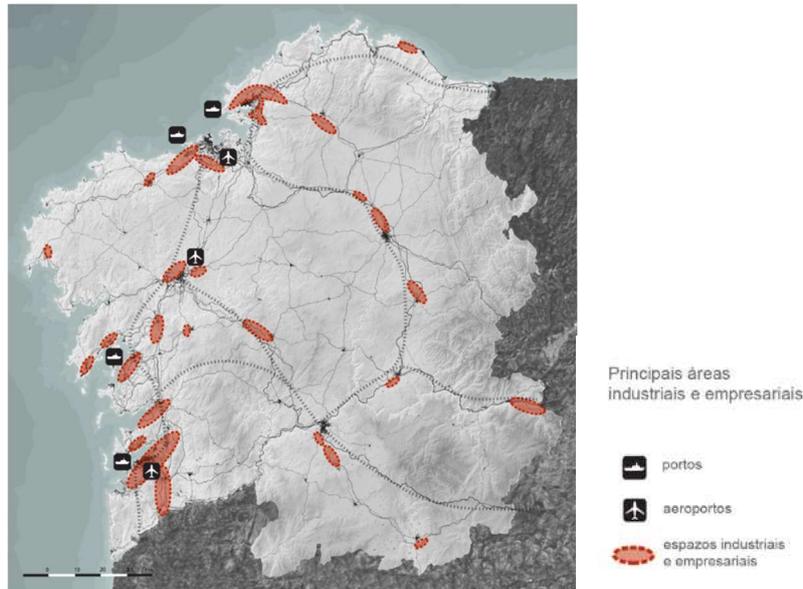
Asemade, incluírán unha Análise de compatibilidade estratéxica (ACE) nos termos nos que se recolle no



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 cumprimento 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. Determinación para o desenvolvemento das áreas empresariais Determinación orientativa

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 subcabeceiras do Sistema urbano (...).

d. Contemplanse 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 contemplanse 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 procurárase 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.

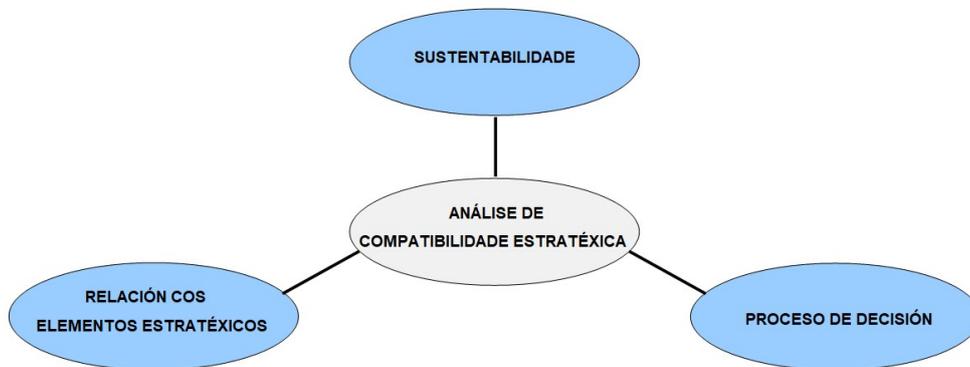


7.4 ANÁLISIS DE COMPATIBILIDAD ESTRATÉGICA

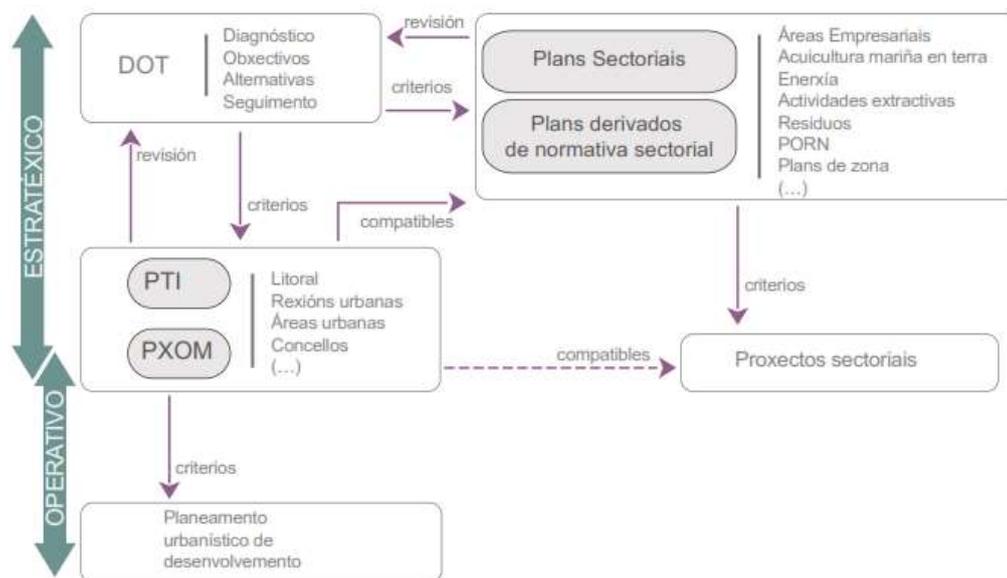
INTRODUCCIÓN

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.



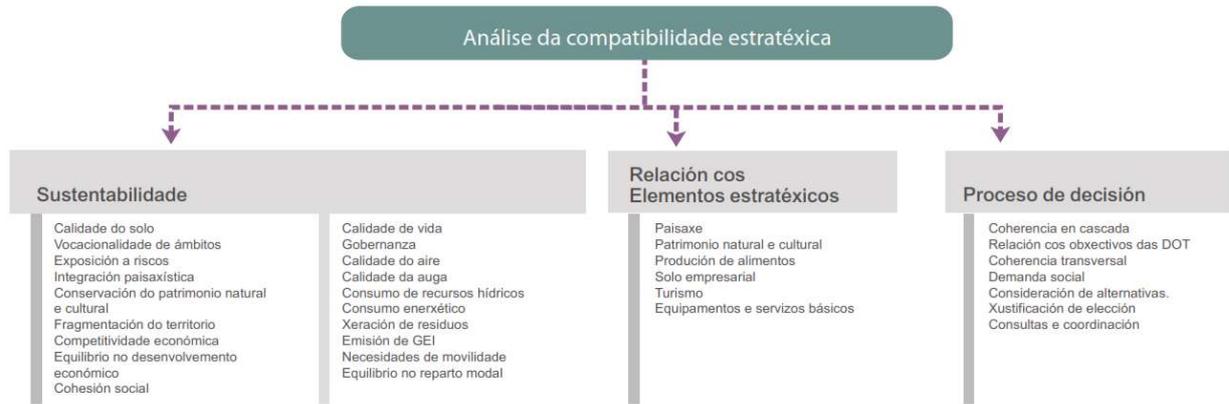
Tal y como se establece en las DOT, este análisis seguirá una metodología denominada Análisis de Compatibilidad Estratégica (en adelante ACE), y pretende ser una herramienta para el control de la coherencia de la planificación, con el diagnóstico y objetivos de las DOT.



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"> 1. Calidad del suelo 2. Vocacionalidad de ámbitos 3. Exposición a riesgos 4. Integración paisajística 5. Conservación del patrimonio natural y cultural 6. Fragmentación del territorio 7. Equilibrio en el desarrollo económico 8. Calidad del aire 9. Calidad del agua 10. Consumo de recursos hídricos 11. Consumo energético 12. Gestión de residuos 	<p>La modificación puntual no tiene efectos sobre estos apartados respecto al PS vigente.</p>
---	---



13. Emisión de gases efecto invernadero 14. Necesidad de movilidad 15. Equilibrio en la repartición modal	La modificación puntual no tiene efectos sobre estos apartados respecto al PS vigente.
16. Competitividad económica 17. Calidad de vida y cohesión social	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.
18. Gobernanza	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.

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 colmatar 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 existe. 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.

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Colegiado nº 24.214. Marzo de 2022



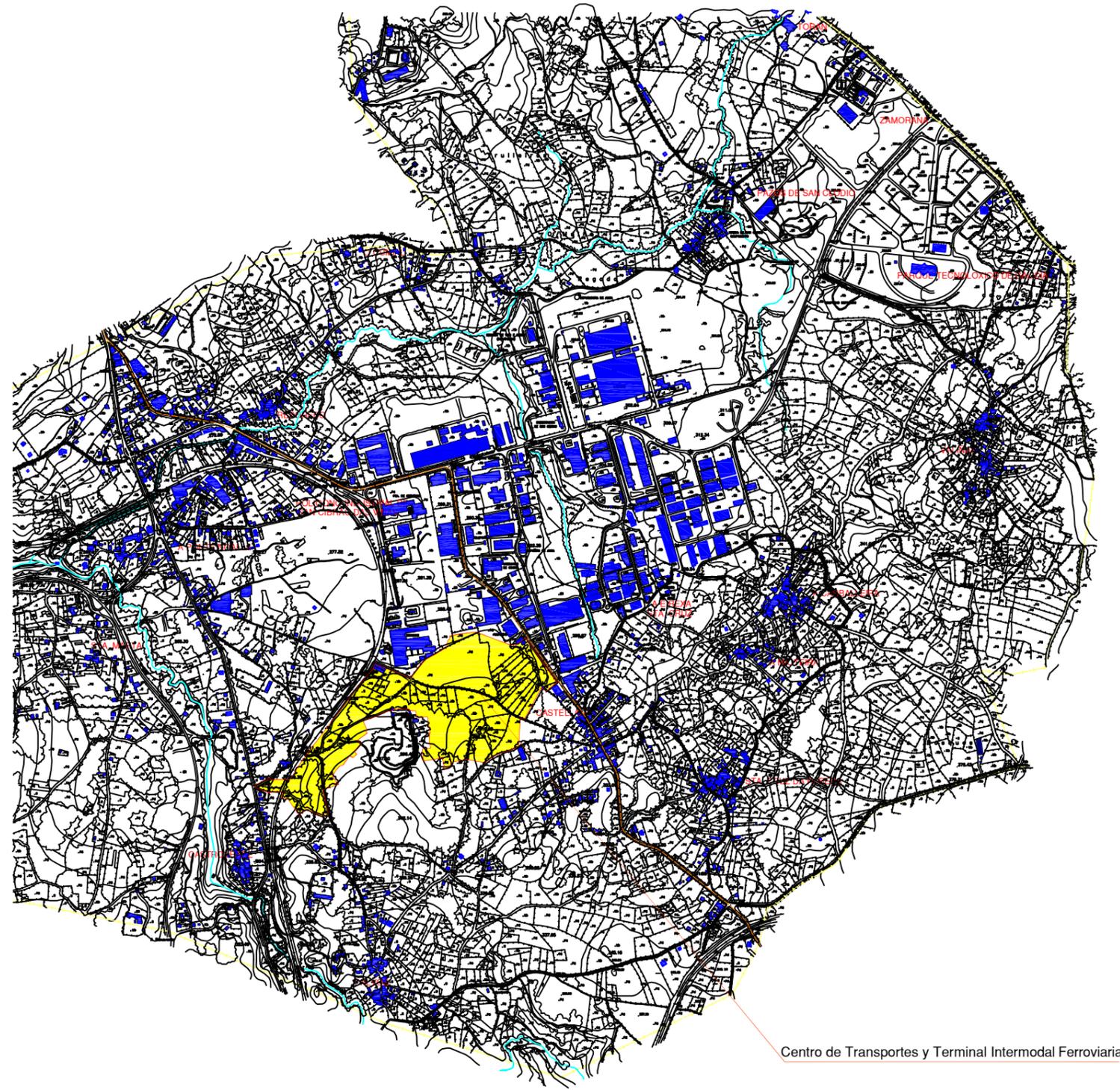
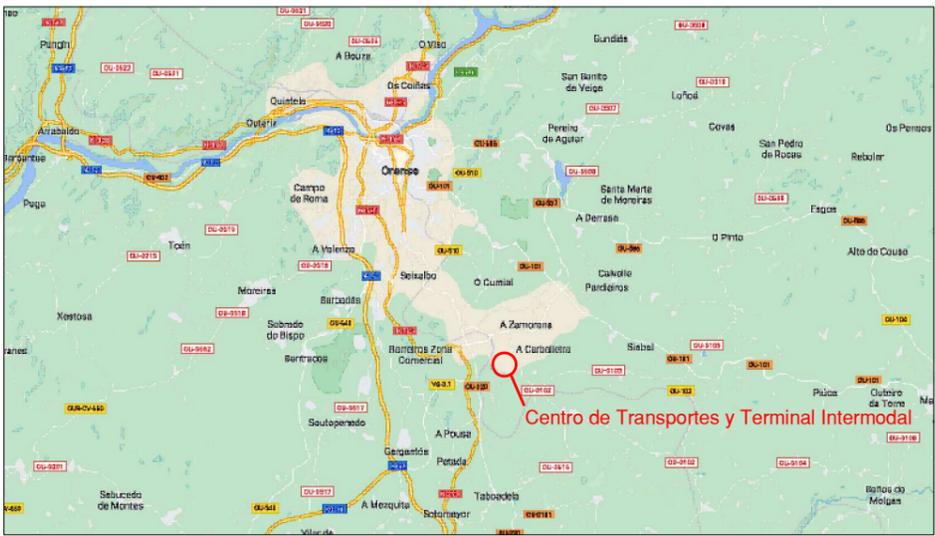
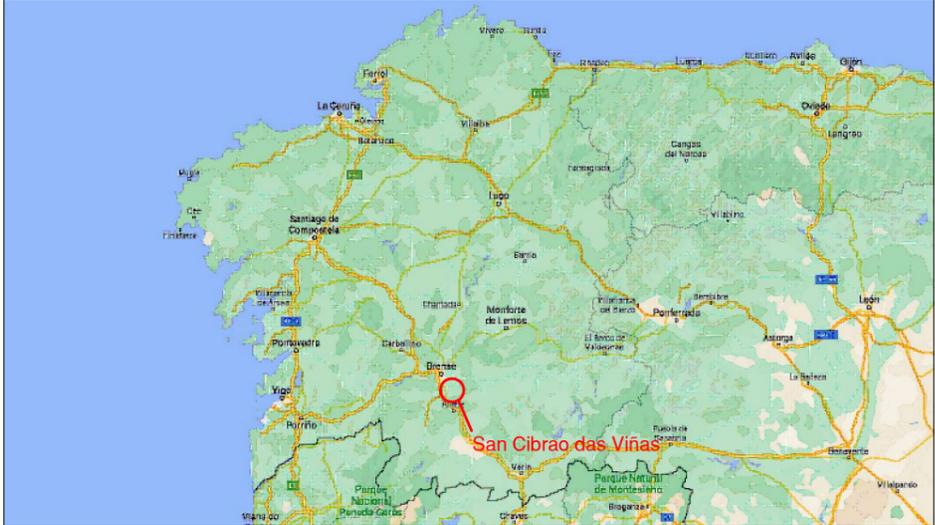
9. PLANOS

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
8. ZONAS VERDES
9. DETALLE DE LA CONEXIÓN PROVISIONAL DEL SANEAMIENTO
10. ZONAS ORDENANZAS

10. ANEXOS

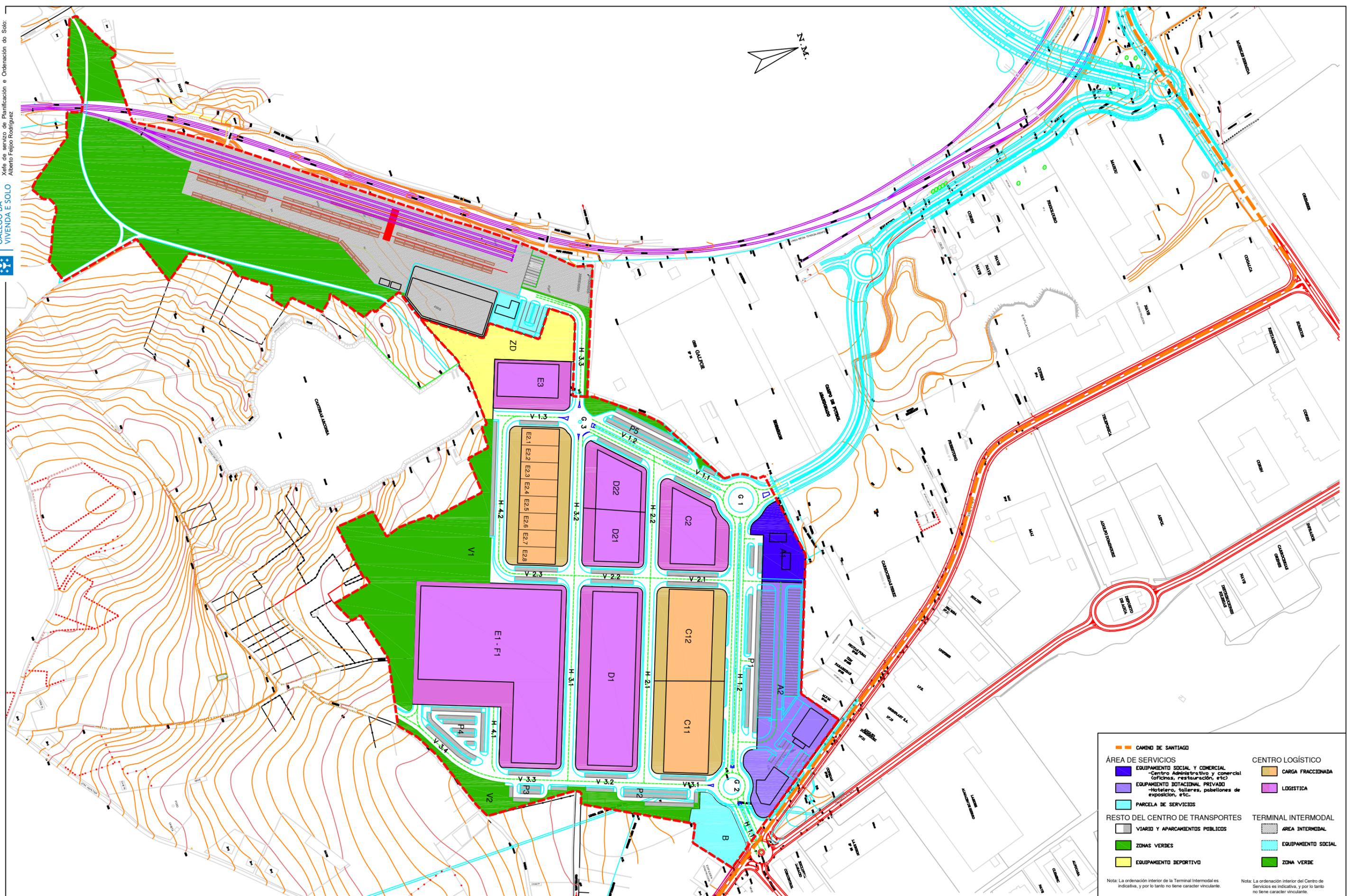
1. CUADROS RESUMEN PROYECTO SECTORIAL ORIGINAL CON LA MODIFICACIÓN Nº1
2. CUADROS RESUMEN DE LA MODIFICACIÓN Nº2
3. ORDENANZAS REGULADORAS
 - a.- Ordenanzas del Proyecto Sectorial Original
 - b.- Ordenanzas de la Modificación Puntual nº2





Centro de Transportes y Terminal Intermodal Ferroviaria

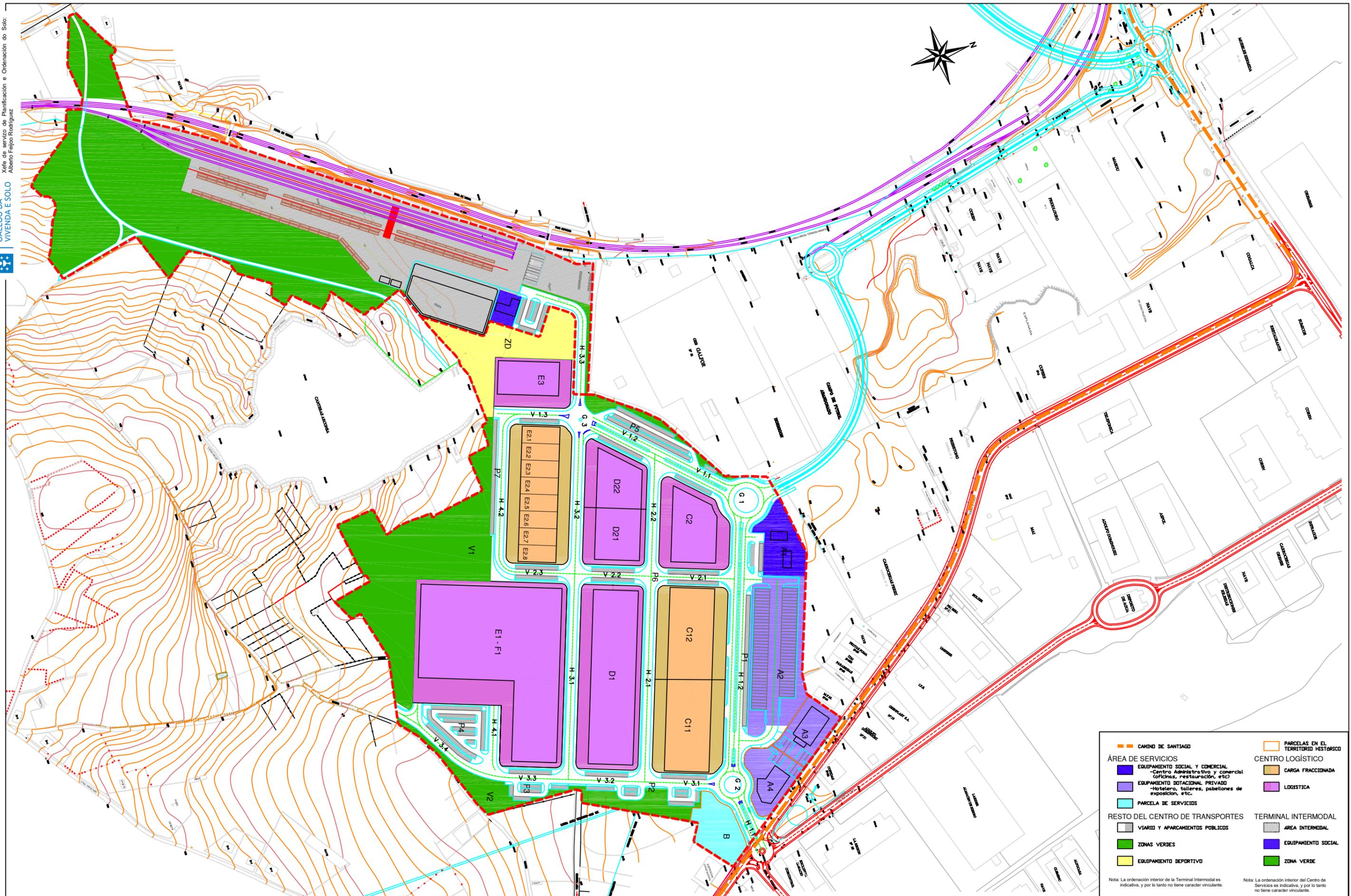




CAMINO DE SANTIAGO	CENTRO LOGÍSTICO
ÁREA DE SERVICIOS	CARGA FRACCIONADA
EQUIPAMIENTO SOCIAL Y COMERCIAL -Centro Administrativo y comercial (oficinas, restauración, etc)	LOGISTICA
EQUIPAMIENTO DOTACIONAL PRIVADO -Hotelero, talleres, pabellones de exposición, etc.	TERMINAL INTERMODAL
PARCELA DE SERVICIOS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

Diligencia pola que se fai constar que o documento coincide co enviado a exposición pública.
Xefe de servizo de Planificación e Ordenación do Solo:
Alberto Feijoo Rodríguez

INSTITUTO
GALEGO DA
VIVENDA E SOLO



CVE: OTDSQQ00Bx8
Verificación: <https://sede.xunta.gal/cve>



Situación glorieta planeamiento original

— Superposición desplazamiento



289.15 P.H. LINEA

288.72

G 1

Situación real glorieta ejecutada

Deslinde ICE GALFOR S.A. 137m²

289.15 P.H.

288.72

G 1



INSTITUTO GALEGO DA VIVENDA E SOLO



XESTUR

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

REDACTOR :

PABLO NÚÑEZ OTERO
Ingeniero de Caminos, C. y P.
Colegiado nº: 24.214

FECHA :

MAR-2022

ESCALA :

1/500

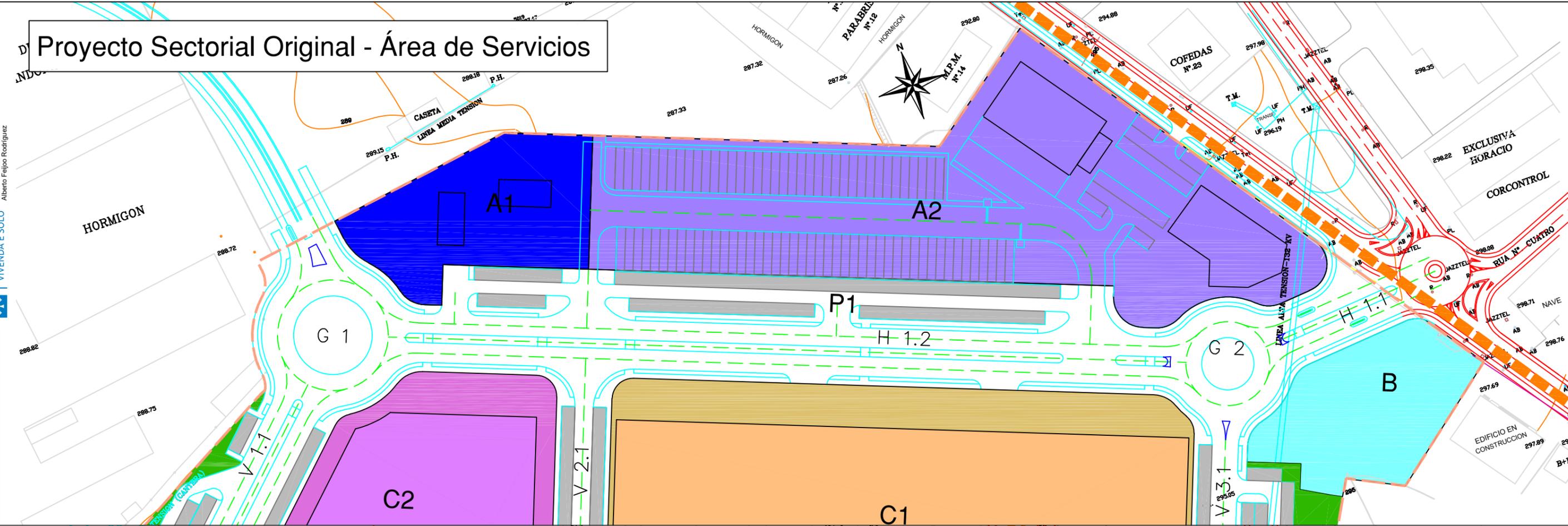
PLANO :

DETALLE GLORIETA G1

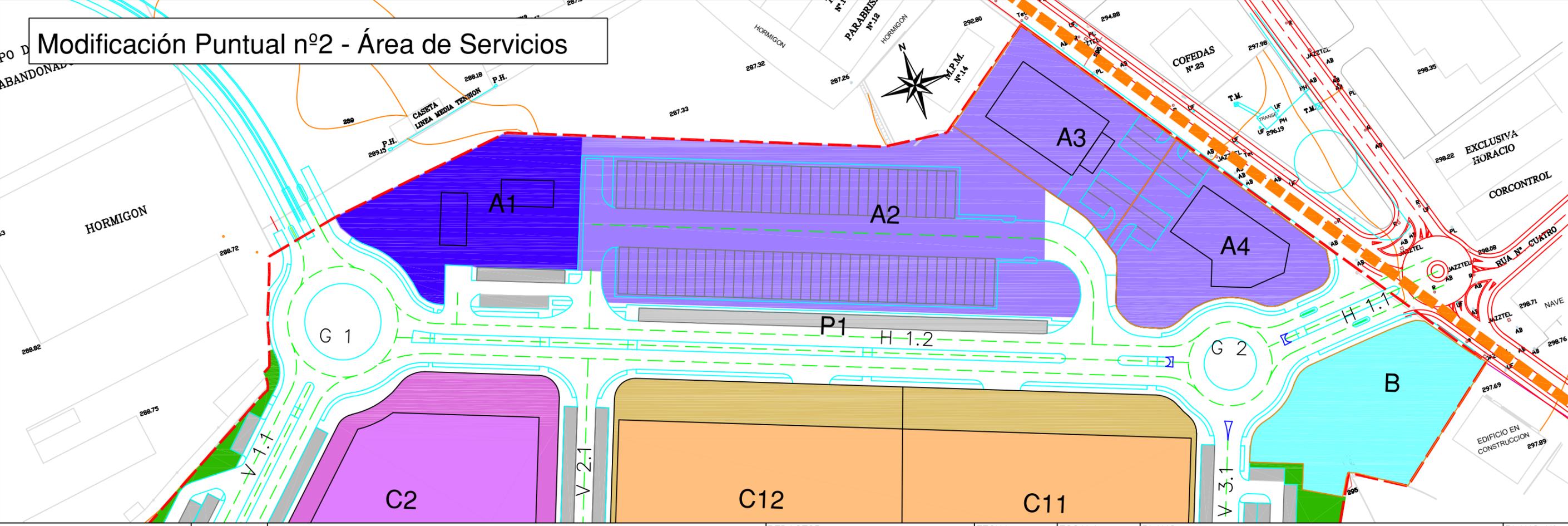
PLANO Nº:

3

Proyecto Sectorial Original - Área de Servicios



Modificación Puntual nº2 - Área de Servicios



Diligencia pola que se fai constar que o documento coincide co enviado a exposición pública.
 Xefe de servizo de Planificación e Ordenación do Solo:
 Alberto Feijoo Rodríguez



CVE: OTDSQQ0x6ix8
 Verificación: <https://sede.xunta.gal/leve>



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

REDACTOR :
 PABLO NÚÑEZ OTERO
 Ingeniero de Caminos, C. y P.
 Colegiado nº: 24.214

FECHA :
 MAR-2022

ESCALA :
 1/1.500

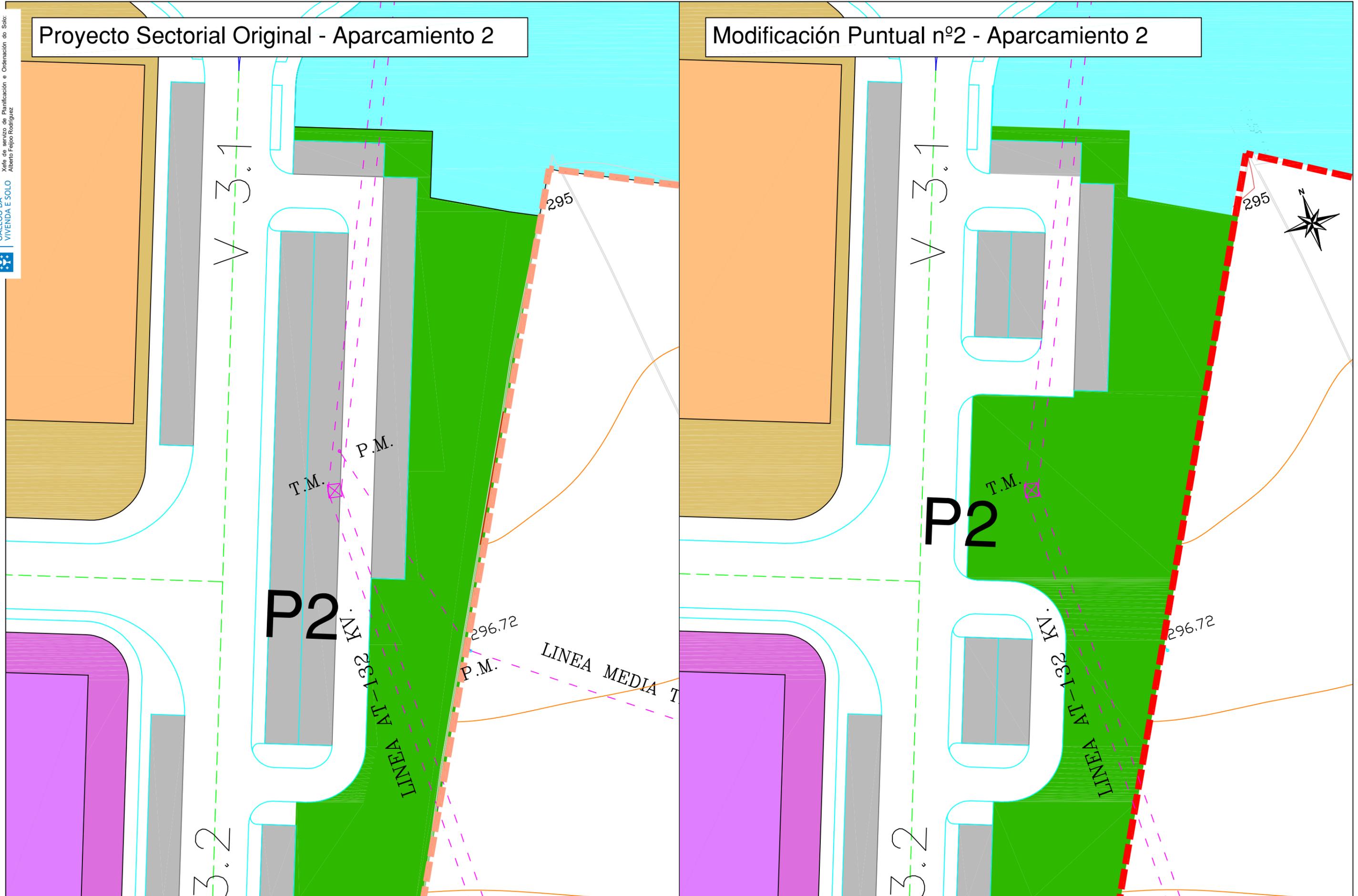
PLANO :
 DETALLE ÁREA DE SERVICIOS

PLANO Nº:
 4



Proyecto Sectorial Original - Aparcamiento 2

Modificación Puntual nº2 - Aparcamiento 2



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

REDACTOR :

PABLO NÚÑEZ OTERO
Ingeniero de Camiños, C. y P.
Colegiado nº: 24.214

FECHA :

MAR-2022

ESCALA :

1/500

PLANO :

DETALLE TORRETA ALTA TENSIÓN

PLANO Nº:

5

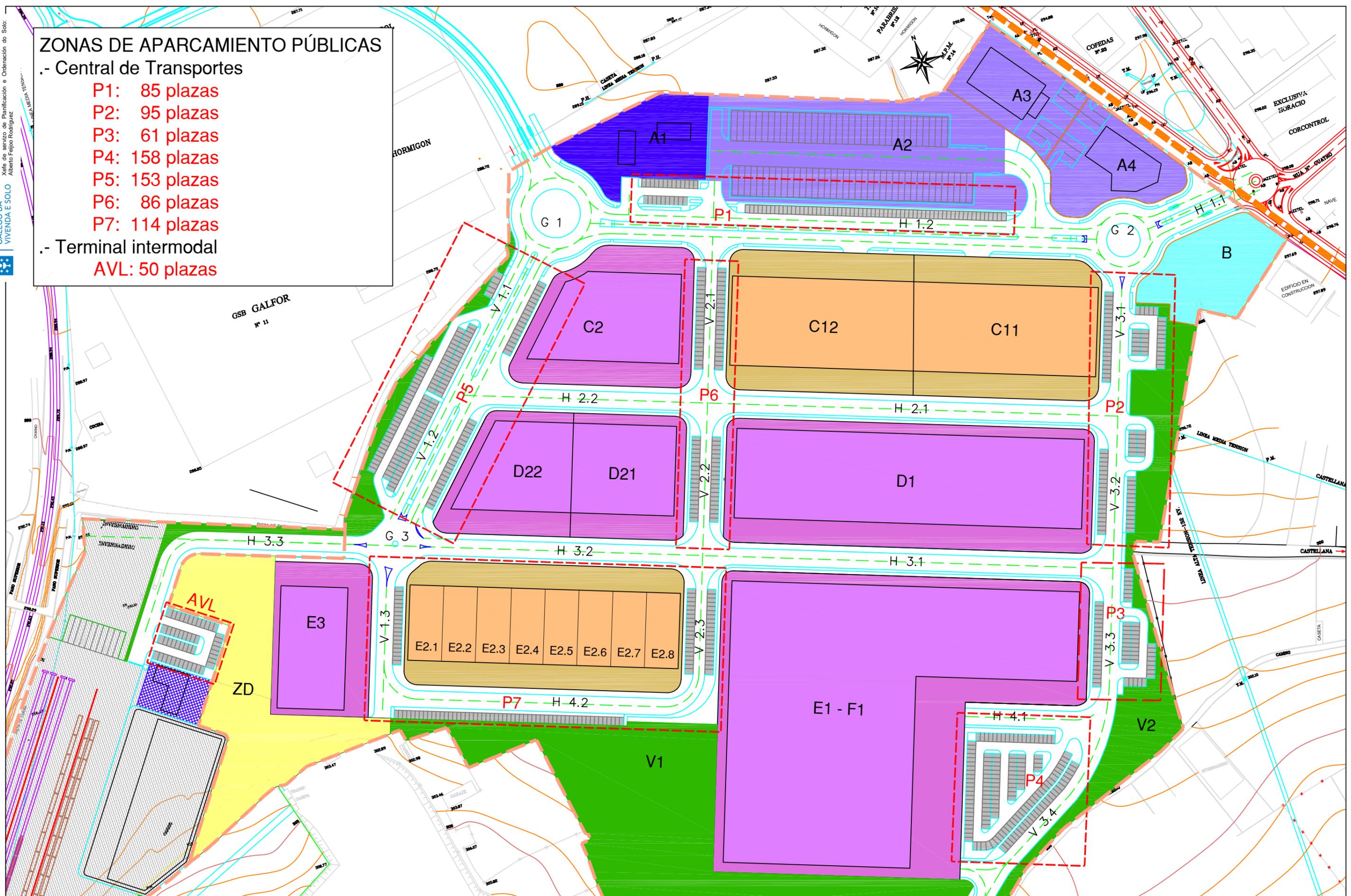
ZONAS DE APARCAMIENTO PÚBLICAS

- 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



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

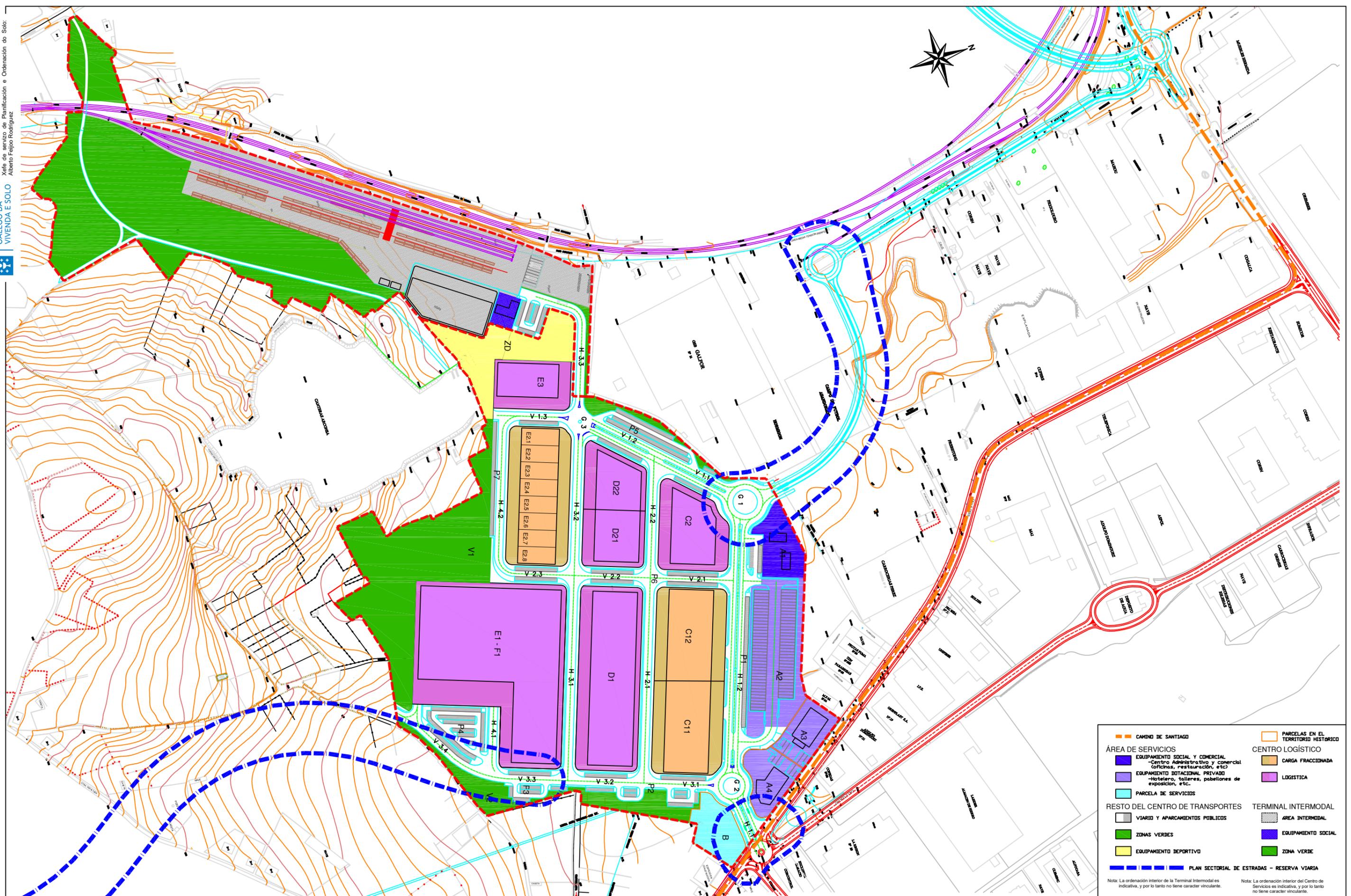
REDACTOR : PABLO NÚÑEZ OTERO
 Ingeniero de Caminos, C. y P.
 Colegiado nº: 24.214

FECHA : MAR-2022

ESCALA : 1/2.000

PLANO : DELIMITACIÓN ZONAS DE APARCAMIENTO

PLANO Nº: 6



CAMINO DE SANTIAGO	PARCELAS EN EL TERRITORIO HISTÓRICO
ÁREA DE SERVICIOS EQUIPAMIENTO SOCIAL Y COMERCIAL (Oficinas, restauración, etc.) EQUIPAMIENTO BUTACACIONAL PRIVADO (Hotelero, talleres, pabellones de exposición, etc.) PARCELA DE SERVICIOS	CENTRO LOGÍSTICO CARGA FRACCIONADA LOGÍSTICA
RESTO DEL CENTRO DE TRANSPORTES VIARIO Y APARCAMIENTOS PÚBLICOS ZONAS VERDES EQUIPAMIENTO DEPORTIVO	TERMINAL INTERMODAL ÁREA INTERMODAL EQUIPAMIENTO SOCIAL ZONA VERDE
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.



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

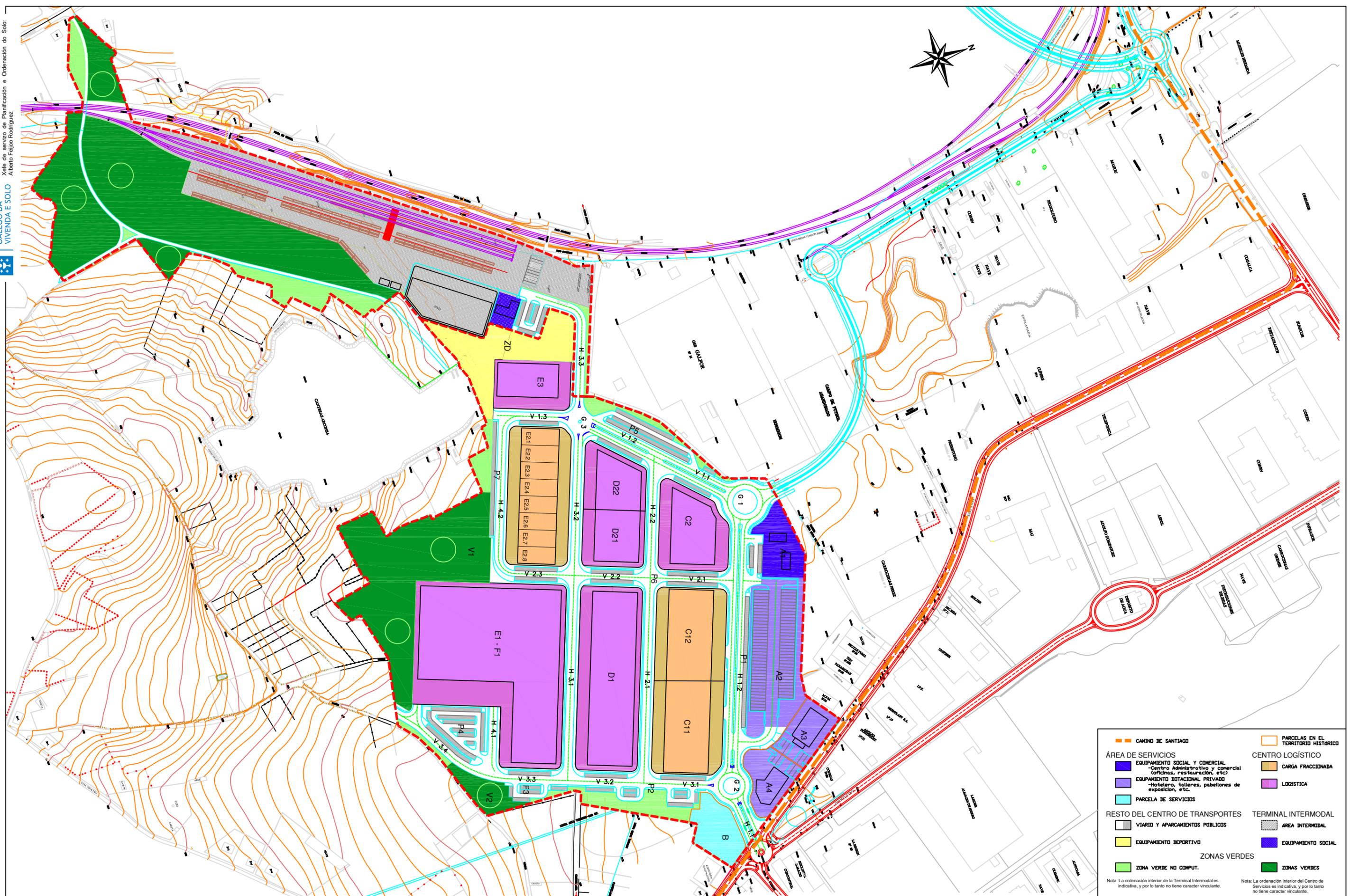
REDACTOR :
PABLO NÚÑEZ OTERO
Ingeniero de Caminos, C. y P.
Colegiado nº: 24.214

FECHA :
MAR-2022

ESCALA :
1/4.000

PLANO :
AFECCIONES DEL PLAN SECTORIAL DE ESTRADAS

PLANO Nº:
7



CAMINO DE SANTIAGO	PARCELAS EN EL TERRITORIO HISTORICO
ÁREA DE SERVICIOS	CENTRO LOGÍSTICO
EQUIPAMIENTO SOCIAL Y COMERCIAL -Centro Administrativo y comercial -Oficinas, restauración, etc	CARGA FRACCIONADA
EQUIPAMIENTO INDUSTRIAL PRIVADO -Hotelero, talleres, pabellones de exposición, etc.	LOGÍSTICA
PARCELA DE SERVICIOS	TERMINAL INTERMODAL
RESTO DEL CENTRO DE TRANSPORTES	ÁREA INTERMODAL
VIARIO Y APARCAMIENTOS PUBLICOS	EQUIPAMIENTO SOCIAL
EQUIPAMIENTO DEPORTIVO	ZONAS VERDES
ZONA VERDE NO COMPUT.	ZONAS VERDES

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.



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

REDACTOR :
PABLO NÚÑEZ OTERO
Ingeniero de Caminos, C. y P.
Colegiado nº: 24.214

FECHA :
MAR-2022

ESCALA :
1/4.000

PLANO :
ZONAS VERDES

PLANO Nº:
8

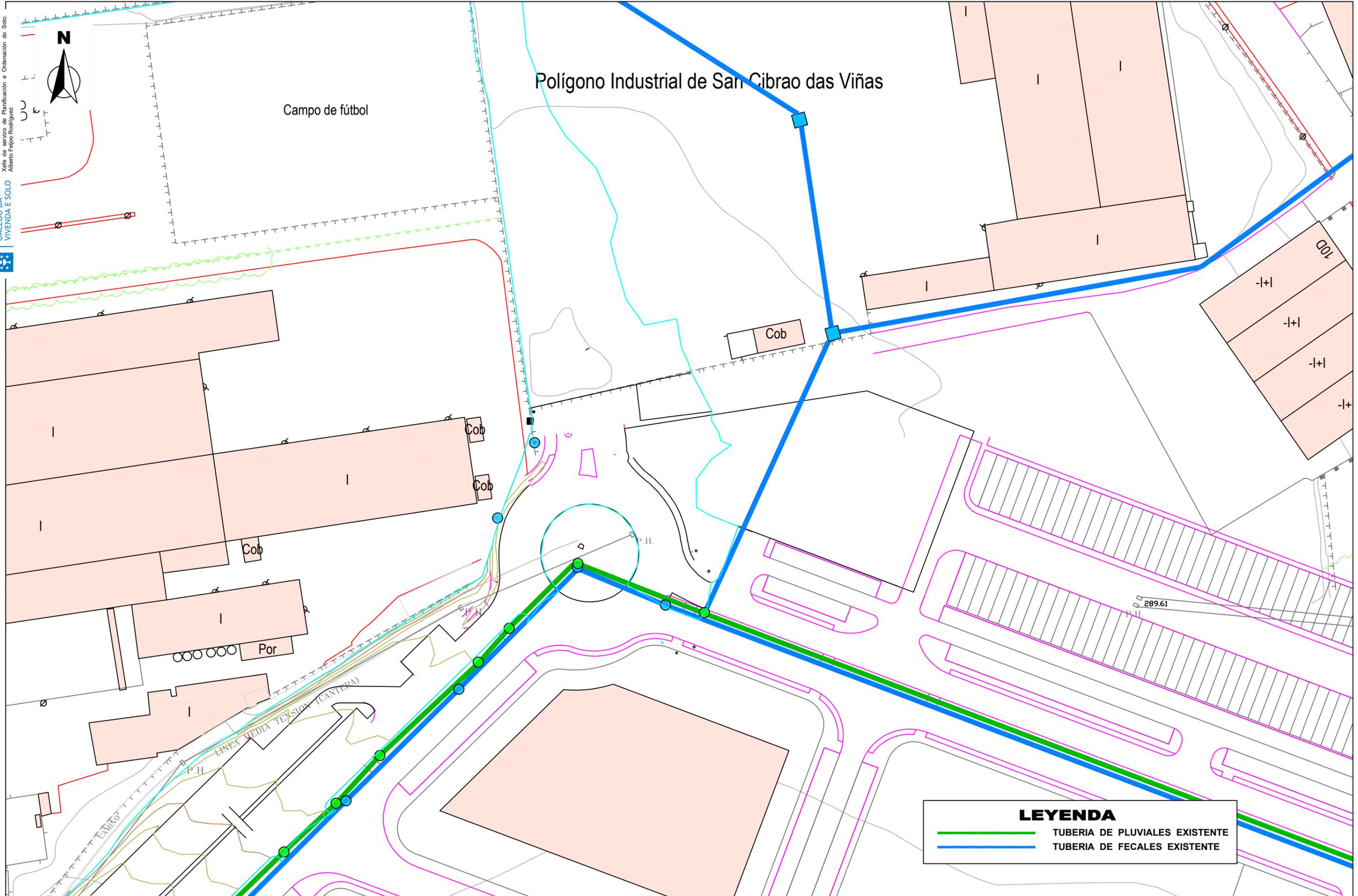
Diligencia pola que se fai constar que o documento coincide co enviado a exposición pública.
Xefe de servizo de Planificación e Ordenación do Solo:
Alberto Feijoo Rodríguez

INSTITUTO GALEGO DA VIVENDA E SOLO



Polígono Industrial de San Cibrao das Viñas

Campo de fútbol



LEYENDA

- TUBERIA DE PLUVIALES EXISTENTE
- TUBERIA DE FECALES EXISTENTE

CVE: OTDSQ00x8x8
Verificación: <https://sede.xunta.gal/cve>



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

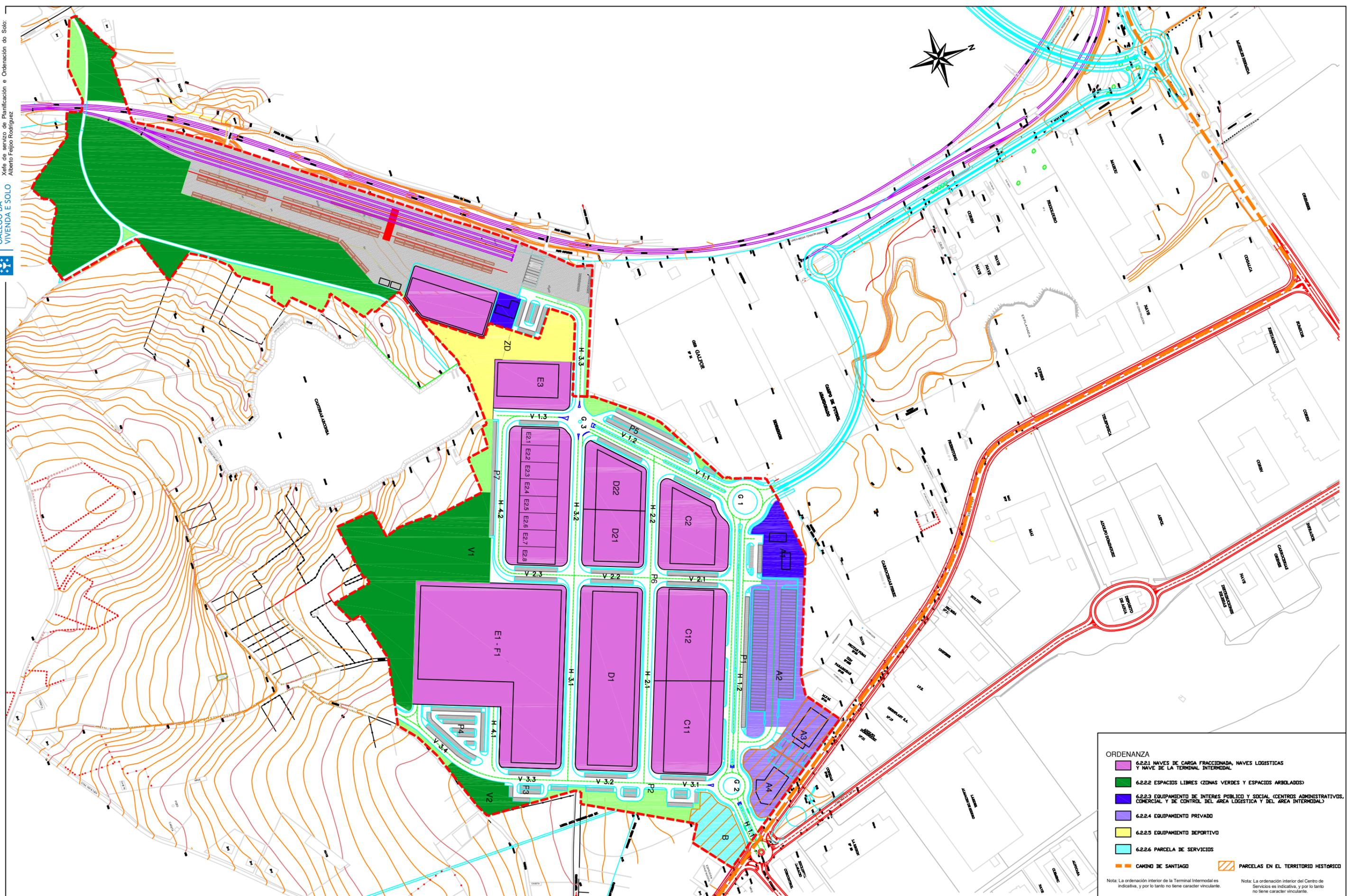
REDACTOR :
PABLO NÚÑEZ OTERO
Ingeniero de Caminos, C. y P.
Colegiado nº: 24.214

FECHA :
MAR-2022

ESCALA :
1/500

PLANO :
DETALLE DE LA CONEXIÓN PROVISIONAL DEL SANEAMIENTO

PLANO Nº:
9



ORDENANZA	
	6.2.2.1 NAVES DE CARGA FRACCIONADA, NAVES LOGISTICAS Y NAVE DE LA TERMINAL INTERMODAL
	6.2.2.2 ESPACIOS LIBRES (ZONAS VERDES Y ESPACIOS ARBOLADOS)
	6.2.2.3 EQUIPAMIENTO DE INTERES PUBLICO Y SOCIAL (CENTROS ADMINISTRATIVOS, COMERCIAL Y DE CONTROL DEL AREA LOGISTICA Y DEL AREA 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 HISTORICO

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.



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

REDACTOR :
PABLO NÚÑEZ OTERO
Ingeniero de Caminos, C. y P.
Colegiado nº: 24.214

FECHA :
MAR-2022

ESCALA :
1/4.000

PLANO :
ZONAS ORDENANZAS

PLANO Nº:
10



Anexo 1:

CUADROS RESUMEN PROYECTO SECTORIAL ORIGINAL CON LA MODIFICACIÓN Nº1



RESUMEN DE SUPERFICIES DEL CENTRO DE TRANSPORTES MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1

CENTRO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS										
CONCEPTO		SUPERFICIE DE SUELO			SUPERFICIE MÁXIMA CONSTRUÍDA			RATIOS TERC. / NAVE	APARCAMIENTOS	
		TOTAL PARCELA	SUPERFICIE OCUPADA	SUPERFICIE NO OCUPADA	TOTAL	NAVE	TERCIARIO		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
SUBTOTAL PARCELAS ÁREA LOGÍSTICA		101.608	63.874	37.734	73.455	63.874	9.581	15%		918
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						
SUBTOTAL ÁREA DE SERVICIOS		23.840	4.383	19.457	10.969		10.969		80	76
V1	Zona Verde	20.544		20.544						
V2	Zona Verde	4.079		4.079						
ZD	Equipamiento deportivo	8.126		8.126						
SUBTOTAL ZONA VERDE Y ZONA DEPORTIVA		32.749								
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	
SUBTOTAL APARCAMIENTOS VEHÍCULOS LIGEROS		12.884							962	0
SUBTOTAL VIARIO		53.868								
TOTAL CTM OURENSE		224.949	68.257	156.692	84.424	63.874	20.550		1042	994





TERMINAL INTERMODAL									
CONCEPTO	SUPERFICIE DE SUELO			SUPERFICIE MÁXIMA CONSTRUÍDA			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
SUBTOTAL ÁREA INTERMODAL	36.420	4.134	32.286	4.346	3.966	380		10	23
Edificio Administrativo y control	1.085	350	735	700		700			9
AVL	1.329	664	665					53	
SUBTOTAL EQUIPAMIENTO SOCIAL	2.416	1.014	1.399	700		700		53	9
SUBTOTAL RESERVA USOS FERROVIARIOS	3.217								
SUBTOTAL ZONAS VERDES	45.568								
SUBTOTAL VIARIO	10.436								
TOTAL CENTRO INTERMODAL	98.057	5.148	92.909	10.092	7.932	2.160		126	43
TOTAL CENTRO DE TRANSPORTE DE MARCANCÍAS Y TERMINAL INTERMODAL DE ORENSE									
SUBTOTAL CTM OURENSE	224.949	68.257	156.692	84.424	63.874	20.550		1042	994
SUBTOTAL CENTRO INTERMODAL	98.057	5.148	92.909	10.092	7.932	2.160		126	43
TOTAL CTMI	323.006	73.405	249.601	94.516	71.806	22.710		1169	1037





Anexo 2:

CUADROS RESUMEN DE LA MODIFICACIÓN Nº2



RESUMEN DE SUPERFICIES DEL CENTRO DE TRANSPORTES MODIFICACIÓN PUNTUAL N°2

CENTRO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS										
CONCEPTO		SUPERFICIE DE SUELO			SUPERFICIE MÁXIMA CONSTRUÍDA			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%		
SUBTOTAL PARCELAS ÁREA LOGÍSTICA		101.608	63.874	37.734	73.455	63.874	9.581	15%	45	
A	Centro de Servicios	21.814	4.383	17.431	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	3.578	1.700	1.878	3.756		3.756		10	
B	Parcela de Servicios (Estación de servicio)	3.540	1.555	1.985	1.555		1.555		2	
SUBTOTAL ÁREA DE SERVICIOS		25.354	5.938	19.416	10.969		10.969		77	
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			
SUBTOTAL ZONA VERDE Y ZONA DEPORTIVA		30.952	2.844	28.108	2.844		2.844			
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							114	
SUBTOTAL APARCAMIENTOS VEHÍCULOS LIGEROS, ESPACIOS LIBRES Y VIARIO		69.618		69.618					752	
TOTAL CTM OURENSE		227.532	72.656	154.876	87.268	63.874	23.394		874	

TERMINAL INTERMODAL									
CONCEPTO	SUPERFICIE DE SUELO			SUPERFICIE MÁXIMA CONSTRUÍDA			RATIOS	APARCAMIENTOS	
	TOTAL	SUPERFICIE OCUPADA	SUPERFICIE NO OCUPADA	TOTAL	NAVE	TERCIARIO	TERC. / NAVE	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						
SUBTOTAL ÁREA INTERMODAL	42.354	3.966	38.388	4.346	3.966	380		10	
Edificio Administrativo - Equipamiento Público	1.085	350	735	700		700			
SUBTOTAL EQUIPAMIENTO SOCIAL	1.085	350	735	700		700			
SUBTOTAL ZONAS VERDES COMPUTABLES	38.140		38.140						
Aparcamiento Vehículos Ligeros	1.329		1.329					50	
Zona Verde no computable	6.055		6.055						
SUBTOTAL ESPACIOS LIBRES Y VIARIO	13.704		13.704					50	
TOTAL CENTRO INTERMODAL	95.283	4.316	90.967	5.046	3.966	1.080		60	
TOTAL CENTRO DE TRANSPORTE DE MARCANCIAS Y TERMINAL INTERMODAL DE ORENSE									
SUBTOTAL CTM OURENSE	227.532	72.656	154.876	87.268	63.874	23.394		874	
SUBTOTAL CENTRO INTERMODAL	95.283	4.316	90.967	5.046	3.966	1.080		60	
TOTAL CTMI	322.815	76.972	245.843	92.314	67.840	24.474		934	925





XESTIÓN
DO SOLO
DE GALICIA

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

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 m²/m².
- 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 m²/m² 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 m²/m²
- 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 m²/m² sobre parcela total incluido 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 m²/m².

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 m²/m² sobre parcela total incluido zonas de aparcamiento.

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: mínimos 3 metros.





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 informada por la administración autonómica competente en materia de protección patrimonial, que emitirá un informe preceptivo y vinculante. 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 m²/m²

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 m²/m² 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.

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

La parcela de servicios se ve afectada por el camino de Santiago al encontrarse en su ámbito de protección. Cualquier intervención en la misma, previamente al otorgamiento de licencia, deberá



ser informada por la administración autonómica competente en materia de protección patrimonial, que emitirá un informe preceptivo y vinculante. 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”.

