

este documento forma parte do expediente n.º
-4332/411-

aprobado DEFINITIVAMENTE con esta data

Vigo, 16 de Marzo de 1998

O SECRETARIO DE AUTORIDAD PORTUARIA,

Asdo.: Fco. Javier García Martínez

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL PUERTO DE VIGO.

ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO.

El presente documento de tramitación del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Vigo ha sido redactado por el Director de la Autoridad Portuaria, D. Luis Lara Rubido, con la colaboración del Jefe del Departamento de Explotación, D. Joaquín Colunga Pérez.

Vigo, Marzo de 1.998



Vigo, 16 de Abril de 1998

O SECRETARIO DE REFERENCIA,

Asdo.: Fco. Javier García Martínez

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL PUERTO DE VIGO

ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO

INDICE

	PÁG.
1. <u>EVOLUCIÓN Y PROGNOSIS DE TRÁFICO PORTUARIO.</u>	3
2. <u>INGRESOS, GASTOS E INVERSIONES DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO.</u>	6
3. <u>EVALUACIÓN ECONÓMICA DEL PLAN.</u>	9
3.1. <u>Introducción.</u>	9
3.2. <u>Evaluación económica de las actuaciones previstas.</u>	10
3.3. <u>Distribución por agentes inversores.</u>	10
4. <u>PREVISIONES DE ETAPIFICACIÓN.</u>	16
4.1. <u>Prioridades en la ejecución.</u>	16
4.2. <u>Etapificación de las actuaciones.</u>	18
4.3. <u>Capacidad financiera e inversión prevista.</u>	20



Este documento forma parte do expediente n.º

- 4 3 3 2 / 4 1 1 -

aprobado DEFINITIVAMENTE con esta data

Vigo, 16 ABR 1998

O SECRETARIO DE AUTORIDAD PORTUARIA,

Asdo.: Fco. Javier García Martínez

ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO

1. EVOLUCIÓN Y PROGNOSIS DEL TRÁFICO PORTUARIO.

En la Memoria Informativa del presente Plan Especial, se ha descrito y analizado la evolución reciente y la situación actual del tráfico marítimo del puerto de Vigo. Las consideraciones que se desarrollan a continuación parten de los análisis realizados en dicha Memoria Informativa.

El cuadro estadístico 12 de la Memoria recogía los datos concretos de la evolución de los distintos tipos de tráfico (graneles líquidos, graneles sólidos, mercancía general, tráfico local, avituallamiento y pesca). En base a su análisis se apuntaban las tendencias siguientes:

- Estancamiento en los graneles líquidos, tras su fuerte disminución en 1996.
- Relativo estancamiento (con importantes altos y bajos en el período intermedio) de los graneles sólidos.
- Gran crecimiento de la mercancía general que pasa a ser el tráfico más importante, representando las dos terceras partes del tráfico global del puerto en 1996.
- Estancamiento de los tipos de tráfico de avituallamiento, tráfico local y pesca que, en términos absolutos, son de mucha menos importancia que el de mercancía general, aunque el de pesca tenga una gran transcendencia económica y social en Vigo.

Por otra parte, la Autoridad Portuaria de Vigo realiza periódicamente pronósticos de tráfico, siguiendo la metodología oficial de Puertos del Estado. La última, fue realizada a principios de 1996 y tuvo como horizonte el año 2003.

Teniendo en cuenta todo ello y, además, los datos estadísticos reales a 31 de diciembre de 1996, puede elaborarse la previsión que se recoge en el cuadro 1.



Vigo, 16 ABR 1998

O SECRETARIO DE REFERENCIA,

Asdo.: Fco. Javier García Martínez

CUADRO ESTADÍSTICO 1:PROGNOSIS DEL TRÁFICO DEL PUERTO DE VIGO.

	1995	1996	2000	2003
Graneles Líquidos	704	159	150	160
Graneles Sólidos	440	396	445	500
Mercancía General	2.045	1.999	2.338	2.592
Mercancía General convencional	1.228	1.205	1.383	1.511
Mercancía General neta en contenedor	651	628	755	855
Taras de contenedores	166	166	200	226
Total Tráfico de Mercancías (1)	3.189	2.555	2.933	3.252
Tráfico Local	112	151	150	160
Avituallamiento	254	276	335	377
Pesca	151	148	145	140
Tráfico total (miles de toneladas)	3.707	3.131	3.563	3.929
Contenedores (TEUS) (1)	83.029	83.098	100.000	113.300

(1) Incluido mercancías en tránsito

	1995	1996	2000	2003
Mercancía general neta en contenedor	651	628	795	855
Tara de contenedores	166	166	200	226
Contenedores (TEUS)	83.029	83.098	100.000	113.300

Fuente: Autoridad Portuaria de Vigo.



Vigo, 16 ABR 1998

SECRETARÍA DE REFERENCIA.

Los elementos más significativos de esta previsión de tráfico son los siguientes:

- En primer lugar, debe ser considerada como una hipótesis mínima de crecimiento, siendo, por tanto, una previsión muy realista. La puesta en marcha de algunos de los proyectos infraestructurales contenidos en el presente Plan Especial hará crecer el tráfico, seguramente, por encima de estas previsiones.

- Como consecuencia de la puesta en funcionamiento del oleoducto La Coruña-Vigo, y del crecimiento del tráfico terrestre de derivados del petróleo, se prevé que, tras la disminución brusca de tráfico de graneles líquidos de 1996, se producirá un cierto estancamiento del mismo en los años sucesivos.

- Se han considerado unas hipótesis muy moderadas de crecimiento de los graneles sólidos. Concretamente, para el período 1996-2000 se prevé un crecimiento del 3% anual acumulativo, y para el período 2000-2003 del 3,5%. Estos son porcentajes que deben considerarse muy realistas, y relativamente bajos si se consideran las buenas perspectivas para algunos productos incluidos en esta tipología.

- Para el conjunto de la mercancía general se han considerado, también, unas tasas de crecimiento anual acumulativo muy moderadas: para el período 1996-2000 la tasa de crecimiento anual acumulativo considerada ha sido del 4%, y para el período 2000-2003 del 3,5%. Sin embargo, para la mercancía general convencional se prevé una tasa de crecimiento, para los mismos periodos, del 3,5% y del 3%, respectivamente. Por último, para la mercancía general neta en contenedor la previsión ha sido del 4,75% y del 4,25% para los mismos periodos.

- Las hipótesis anteriores sobre la evolución de los tráficos de los distintos grupos de mercancías proporcionan, en el período 1996-2003, una tasa anual de crecimiento del tráfico total de mercancías del 3,5%.

- La evolución prevista en el futuro de los otros grupos de tráfico marítimo, distintos del considerado como tráfico de mercancías (tráfico local, avituallamiento y pesca), está también recogida en el cuadro estadístico nº 1. Para todos ellos se prevén tasas anuales de crecimiento muy moderadas, excepto para el avituallamiento que para el período 1996-2000 es del 5% anual acumulativo, y para el 2000-2003 es del 4%. Este superior crecimiento en el avituallamiento se debe a la consideración realizada en la Memoria de las buenas perspectivas que pueden darse en los tráficos de servicio a la navegación que circula frente a las costas gallegas.

- Todas las anteriores consideraciones apuntan a que, tras el descenso del tráfico total (por todos los conceptos) ocurrido en 1996, se producirá un crecimiento moderado, del 3,3% anual acumulativo, entre 1996 y 2003.

- Por la importancia creciente que están adquiriendo actualmente, y que pueden adquirir en el futuro, se incluyen también unas previsiones del tráfico de contenedores desglosadas en: mercancía neta en contenedores, tara de los contenedores y número total de contenedores (medido en T.E.U.S., o unidades equivalentes de 20 pies). La



Vigo, 16 ABR 1999

tasas de crecimiento previstas para estas tres magnitudes del tráfico de contenedores han sido del 4,75% para el período 1996-2000 y del 4,25% para el 2000-2003.

Los análisis sobre la evolución del tráfico realizados en el documento Memoria Informativa de este Plan Especial, y la prognosis de los tráficos realizados en el presente documento, han sido las bases estadísticas que han servido como uno de los pilares sobre los que se han fundamentado las propuestas de ampliación y uso futuro de los muelles y terminales portuarios. En base a las anteriores consideraciones se mejoran y amplían notablemente las superficies e instalaciones dedicadas a la mercancía general en los muelles de Transbordadores (Roll on-Roll off), y, fundamentalmente, en el muelle y terminales de Guixar. Asimismo, el Plan prevé la realización de las obras de avance del cantil de los muelles del Comercio y del Arenal, hasta dejar embebido el actual muelle Transversal (Ordenanza 13); ello permitirá disponer de la superficie necesaria, en caso de que la evolución del tráfico de contenedores lo requiera.

También se prevé una ampliación y mejora de instalaciones y espacios al servicio de la pesca fresca.

Por último, básicamente se mantienen los espacios dedicados a graneles sólidos y graneles líquidos.

2. INGRESOS, GASTOS E INVERSIONES DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO.

El cuadro estadístico 2 muestra la evolución de los principales conceptos económicos de las cuentas de explotación del puerto de Vigo. Para facilitar las comparaciones interanuales se presentan todos los datos en pesetas constantes de 1992.

Los capítulos de los Ingresos y Gastos, y su evolución en el período 1983-1996, han sido los siguientes:

- El total de ingresos presenta un lento, pero constante, crecimiento hasta llegar a 1995, año en que dos factores influyen decisivamente para romper esta tendencia. En primer lugar, la pérdida de tráfico originada por la puesta en servicio del oleoducto La Coruña-Vigo; y, en segundo lugar, la fuerte rebaja de las tarifas portuarias que tuvo lugar ese año.

El año 1996 fue aún peor, ya que el funcionamiento del oleoducto tuvo lugar durante todo el año 1996, la fuerte rebaja de tarifas iniciada en 1995 continuó en 1996 y, además, una serie de empresas titulares de concesiones administrativas optaron por acogerse a la excepcionalidad de la obligatoriedad del servicio público de estiba y



Vigo, 16 ABRIL 1998

O SECRETARIO DA AUTORIDADE PORTUARIA,

CUADRO 2. EVOLUCIÓN DE LOS RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN (EN MILLONES DE PTS. DE 1992)

	1983	1986	1989	1992	1995	1996
1. INGRESOS (TOTAL)	1.638,6	1.920,6	2.460,7	2.735,7	2.491,7	1.922,8
Servicios Generales	1.151,3	1.252,5	1.677,0	1.894,8	1.824,9	1.244,4
Servicios Especificos	361,2	454,3	538,5	533,6	389,4	372,6
Cánones por Concesiones	86,0	99,9	133,1	188,2	262,9	272,0
Ingresos Compensaciones	40,1	113,9	112,1	119,1	14,4	33,9
2. GASTOS CORRIENTES (TOTAL)	1.092,0	1.049,2	1.158,2	1.322,0	1.236,0	1.208,0
Consumos	38,3	33,7	37,0	32,8	-	-
Gastos de Personal	926,1	853,8	814,3	867,9	845,9	791,5
Trab. y Suminis. Exter.	96,0	128,7	220,0	366,0	360,7	393,4
Resto Gastos Corr.	31,6	33,0	86,9	55,3	29,4	23,1
3. RESULTADO BRUTO (1-2)	546,6	871,4	1.302,5	1.413,7	1.255,7	714,9
4. AMORTIZACIONES	300,5	315,5	363,4	592,9	657,6	683,7
5. RESULTADO NETO (3-4)	246,1	555,9	939,1	820,8	598,1	31,2

CUADRO 3. EVOLUCIÓN DE LAS INVERSIONES DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO (EN MILLONES DE PTS. CONSTANTES DE 1992).

	1983	1986	1989	1992	1995	1996
INVERSIONES (1)	457,0	1.236,2	780,7	965,8	899,0	763,0
% INVERSIONES S/INGRESOS	27,9	64,4	31,7	35,3	36,0	39,7
% INVERSIONES S/GASTOS	41,8	117,8	67,4	72,9	72,7	63,2
% INVERSIONES S/RESULTADOS BRUTOS	83,6	141,9	59,9	68,3	71,6	106,7

(1) Se consideran gastos de inversiones de la Autoridad Portuaria el Capítulo de Certificado en el año de las Memorias Anuales.



Vigo, 16 ABR 1988

O SECRETARIO DA AGENCIA

desestiba de buques, con lo que la Autoridad Portuaria perdió el 23% de la tarifa T₁ en las descargas. En el período 1983-1994 el crecimiento anual acumulativo de los ingresos fue del 4,7%, y en el período 1994-1996 el descenso anual acumulativo fue del 16%.

- Por capítulos de Ingresos, el cuadro 2 muestra la gran importancia de las tarifas por servicios generales y el bajo nivel alcanzado en los cánones por concesiones que, sin duda, pueden crecer mucho en el futuro, incrementando el conjunto del concepto de ingresos.

- Los Gastos muestran un crecimiento todavía más moderado que los Ingresos: en el período 1983-1994 aumentaron a un ritmo de sólo el 2% anual acumulativo, y en el período 1994-1996 disminuyeron a razón del 5,5% anual acumulativo.

- Este comportamiento de los Gastos se debe, fundamentalmente, a que el capítulo de personal ha mantenido un nivel prácticamente estancado hasta 1994, procediéndose, a continuación, a un ajuste a la baja de la plantilla.

Asimismo, el resto de capítulos de Gastos mantienen un crecimiento muy moderado.

- Como resultado de la evolución de los conceptos de Ingresos y Gastos, el Resultado Bruto de la explotación del puerto de Vigo presenta un notable crecimiento en el período 1983-1994 lo que se traduce también en un buen comportamiento del Resultado neto. Sin embargo, y por las razones ya expuestas, los Resultados disminuyen sensiblemente en 1995 y 1996.

El cuadro 3 muestra la evolución de las Inversiones en el puerto de Vigo en el período 1983-1996. También, como en el cuadro 2, se ofrecen los datos en pesetas constantes de 1992, para facilitar las comparaciones interanuales. De su análisis se puede concluir lo siguiente:

- Las Inversiones, como es lógico, no presentan unos ritmos estables de crecimiento anual sino que siguen unas tendencias, con importantes oscilaciones anuales. No obstante se puede considerar que en los últimos años oscilan en torno a los 1.000 millones de pesetas.

- Comparando las Inversiones anuales con los Ingresos totales obtenidos por la Autoridad Portuaria se observa que, en los últimos años (1986-1996), el intervalo de porcentajes oscila entre el 35% y el 64%. solo un año está por debajo de estas cifras.

- El resto de porcentajes que aparecen en el cuadro 3 son menos significativos, aunque también son tenidos en cuenta a la hora de prever la evolución futura de las Inversiones y su peso en los Ingresos, Gastos y resultados económicos de la Autoridad Portuaria.



Vigo, 16 ABR 1978

SECRETARIO DE COMPETENCIA,

Asdo.: Fco. Javier García Martínez

3. EVALUACIÓN ECONÓMICA DEL PLAN

3.1. INTRODUCCIÓN

Para la evaluación económica de la ejecución del Plan Especial de Ordenación del puerto de Vigo, se ha establecido una descomposición atendiendo a zonas de ordenación homogéneas, que se corresponden con las diferentes ordenanzas definidas en la Normativa Urbanística de este Plan Especial.

Dentro de cada unidad se han desglosado las partidas correspondientes a las diferentes actuaciones.

La evaluación detallada de los costes de ejecución material de cada actuación, se ha obtenido aplicando módulos de presupuestos a las mediciones efectuadas sobre la cartografía a escala 1/2.000.

Se han diferenciado las siguientes partidas:

- Metro cúbico de relleno según profundidad media.
- Metro cuadrado de consolidación y asentamiento.
- Metro lineal de línea de atraque, con formación de cantil, rampas, muro y escaleras, según profundidad media.
- Metro lineal de formación de escollera, según profundidad media.
- Metro lineal de formación de vías, según sección tipo, incluida parte proporcional de canalizaciones e infraestructuras.
- Metro cuadrado de zona verde ejecutada, incluida parte proporcional de instalaciones.

Se han presupuestado partidas alzadas para actuaciones y dotaciones singulares, tales como:

- Borde costero en Dársenas 1 y 2 de Bouzas y zona de contacto.
- Acondicionamiento general en el Área dotacional de Bouzas.
- Paseo marítimo Alcabre-Bouzas.
- Construcción de la nueva lonja de altura (según previsiones presupuestarias).
- Actuaciones efectuadas en el Ámbito Central de Puerto en contacto con la Ciudad y Ámbito Institucional Portuario (según anteproyectos).



Vigo, 16 ABR 1998

3.2. EVALUACIÓN ECONÓMICA DE LAS ACTUACIONES PREVI- STAS.

Se presenta a continuación la relación detallada de actuaciones que se corresponden con zonas de ordenación homogénea, añadiéndose un último capítulo 15 para recoger actuaciones generales no adscribibles a una zona de ordenación, con su correspondiente evaluación de coste de ejecución por contrata en millones de pesetas.

Asdo.: Fco. Javier García Martínez

3.3. DISTRIBUCIÓN POR AGENTES INVERSORES.

La construcción de las obras e instalaciones del Puerto constituye una de las funciones específicas de la Autoridad Portuaria. En consecuencia, dada la naturaleza de las obras y actuaciones previstas en este Plan Especial, que son básicamente las referidas a la infraestructura portuaria con sus superficies terrestres y sus dotaciones de servicios urbanísticos, será la Autoridad Portuaria el agente inversor responsable de la parte más importante de las actuaciones.

Ello no obstante, la singularidad de la inserción del puerto de Vigo en la ciudad, que implica una íntima relación de interdependencias mutuas, ha dado lugar al desarrollo de iniciativas inversoras por parte de otras entidades y administraciones, en determinados ámbitos del Puerto, bien en el marco de concertación de determinados convenios (como sería el caso de la remodelación central del puerto en Las Avenidas), bien derivadas del ejercicio de competencias específicas (Plan de Saneamiento Integral de Vigo).

En consecuencia, procede diferenciar la distribución por agentes inversores, para establecer la previsión financiera y el alcance temporal esperado para las acciones previstas en el ámbito del Plan Especial.

Con excepción de las actuaciones previstas en: el área dotacional de Bouzas (Ordenanza 7), el ámbito central del puerto en contacto con la ciudad (Ordenanza 11), el ámbito institucional portuario (Ordenanza 12), y el saneamiento de la Ría, la Autoridad Portuaria asume, de modo prácticamente exclusivo, la financiación del Plan Especial, sin perjuicio de la participación de los particulares por vía de las condiciones, a establecer, para el acondicionamiento de los terrenos dados en concesión.

En el cuadro 5 se presenta el resumen de la distribución prevista de la inversión por entidades inversoras, sin considerar las posibles aportaciones de nuevos concesionarios privados.

El Consorcio de la Zona Franca financiará determinadas dotaciones públicas en Bouzas, las actuaciones a realizar en el ámbito central del puerto en contacto con la ciudad, glorietas en la avenida de Orillamar, y el adelanto del muelle del Comercio si su afectación por la construcción del edificio institucional anula su funcionalidad.



RELACIÓN DE ACTUACIONES. COSTE DE EJECUCIÓN POR CONTRATA (MILLONES DE Ptas. DE 1996).

ACTUACIÓN PREVISTA

O SECRETARÍA DE EFICIENCIA,
Millones ptas.

Asdo.: Fco. Javier García Martínez

1. ALCABRE - BOUZAS

1.1. Paseo marítimo Alcabre - Bouzas

500

TOTAL 1

500

2. ZONA FRANCA DE BOUZAS

2.1. Acabado de la urbanización, ejecución de viario y zonas verdes,
incluyendo canalizaciones e infraestructuras

50

TOTAL 2

50

3. EXPLANADA NORTE DE BOUZAS

3.1. Urbanización, que comprende la ejecución del viario y zonas
verdes, incluyendo canalizaciones e infraestructuras

350

3.2. Consolidación del relleno y pavimentaciones

850

TOTAL 3

1.200

4. TERMINAL DE TRANSBORDADORES DE BOUZAS

4.1. Ampliación muelles de transbordadores (Roll On Roll Off),
incluso perforación dique

6.000

TOTAL 4

6.000

5. EXPLANADA DE COIA

5.1. Relleno y formación de escolleras

1.000

5.2. Consolidación, urbanización y dotación de infraestructuras

500

5.3. Ampliación muelle de reparaciones

700

TOTAL 5

2.200

6. DÁRSENAS 1 Y 2 DE BOUZAS Y ZONA DE CONTACTO

6.1. Urbanización, zonas verdes y dotación de infraestructuras

20

6.2. Edificios dotacionales (polideportivo y escuela de F.P.)

350

TOTAL 6

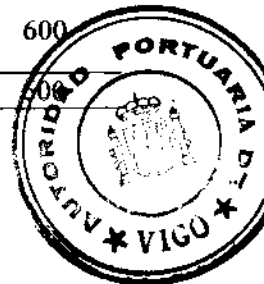
370

7. ÁREA DOTACIONAL DE BOUZAS

7.1. Traslado de guardería, modificación campo de fútbol, zona de refugio
náutico-deportivo, estacionamiento de vehículos, paseo marítimo, etc.

600

TOTAL 7



ACTUACIÓN PREVISTA	Vigo, 10 ABR 1988	Millones ptas.
O SECRETARÍA DE PREVENCIÓN,		
Asdo: Fco. Javier García Martínez		
8. INDUSTRIA NAVAL DE BOUZAS		
8.1. Relleno con escollera, consolidación y acondicionamiento superficial, en la curva de San Gregorio		80
TOTAL 8		80
9. ORILLAMAR		
9.1. Acondicionamiento de Orillamar		200
TOTAL 9		200
10. MUELLES Y DÁRSENAS PESQUERAS DE EL BERBÉS		
10.1 Reordenación edificaciones en El Berbés		750
10.2. Nueva Lonja de altura		1.500
10.3. Ampliación de superficie		100
10.4. Urbanización de la ampliación de superficie		750
TOTAL 10		3.100
11 y 12. ÁMBITO CENTRAL DEL PUERTO EN CONTACTO CON LA CIUDAD Y ÁMBITO INSTITUCIONAL PORTUARIO.		
1. Acondicionamiento de la estación marítima de Trasatlánticos		1.000
2. Edificio dotacional en la zona Este del muelle de Trasatlánticos		400
3. Centro comercial		1.900
4. Piscina		1.000
5. Estación marítima de Ría		200
6. Edificio dotacional (sobre estacionamiento subterráneo)		500
7. Estacionamiento subterráneo frente al hotel Bahía		1.200
8. Remodelación de jardines de las Avenidas		1.000
9. Estacionamiento subterráneo en plaza de la Estrella		1.600
10. Edificio institucional		1.500
11. Remodelación plaza de la Estrella		300
12. Resto de edificios dotacionales (en jardines Avenidas, plaza de la Estrella y muelle de la Marquesina)		250
13. Estacionamiento subterráneo y remodelación de la plaza de El Berbés		900
TOTAL 11 y 12		11.750



ACTUACIÓN PREVISTA	Vigo, 16 ABR 1988	Millones ptas.
13. PUERTO COMERCIAL		
13.1. Ampliación de superficie con avance de línea de atraque de los muelles del Comercio y del Arenal	Asdo.: Fco. Javier García Martínez	3.000
13.2. Relleno y ampliación del muelle de Guixar, segunda fase		1.300
13.3. Acondicionamiento y nuevas instalaciones en plataforma de contenedores		500
13.4. Urbanización y viario		300
13.5. Reurbanización muelle del Arenal		700
TOTAL 13		5.800
14. LA LAGOA - RÍOS		
14.1. Accesos		200
14.2. Depuradora		200
TOTAL 14		400
15. ACTUACIONES GENERALES		
15.1. Acceso Sur al puerto en Bouzas		2.000
15.2. Colector general de saneamiento en borde de ría		1.000
15.3. Señales marítimas y obras varias		1.200
15.4. Glorietas y pasos inferiores en Orillamar		900
15.5. Ferrocarril a Bouzas		200
TOTAL 15		5.300
TOTAL PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN POR CONTRATA		37.550



Vigo, 16 ABR 1998

O SECRETARIO DE LA AGENCIA,

Asdo.: Fco. Javier García Martínez

CUADRO 4. RESUMEN DEL COSTE DE LAS ACTUACIONES PREVISTAS POR ÁMBITOS DE ORDENACIÓN.

ÁMBITOS	PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN POR CONTRATA (EN MILLONES DE PTAS.)
1. ALCABRE - BOUZAS	500
2. ZONA FRANCA DE BOUZAS	50
3. EXPLANADA NORTE DE BOUZAS	1.200
4. TERMINAL DE TRANSBORDADORES DE BOUZAS	6.000
5. EXPLANADA DE COIA	2.200
6. DÁRSENAS 1 Y 2 DE BOUZAS Y ZONA DE CONTACTO	370
7. ÁREA DOTACIONAL DE BOUZAS	600
8. CURVA DE SAN GREGORIO	80
9. ORILLAMAR	200
10. MUELLES Y DÁRSENAS PESQUERAS DE O BERBÉS	3.100
11 Y 12. ÁMBITO CENTRAL DEL PUERTO EN CONTACTO CON LA CIUDAD Y ÁMBITO INSTITUCIONAL PORTUARIO	11.750
13. PUERTO COMERCIAL	5.800
14. LA LAGOA - RÍOS	400
15. ACTUACIONES GENERALES	5.300
TOTAL	37.550



Este documento forma parte del expediente nº
 - 4332 / 411 -
 aprobado DEFINITIVAMENTE con esta data
 Vigo, 16 ABR 1994
 SECRETARIO DE FISCALIA

CUADRO 5. DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN POR AGENTES (M. PTAS. 1994)
 Asesor: Fco. Javier García Martínez

ÁMBITOS	AUTORIDAD PORTUARIA	MUNICIPIO DE VIGO	XUNTA DE GALICIA	ZONA FRANCA	MINISTERIO DE FOMENTO	TOTAL
1	-	-	-	500	-	500
2	-	-	-	50	-	50
3	1.200	-	-	-	-	1.200
4	6.000	-	-	-	-	6.000
5	2.200	-	-	-	-	2.200
6	20	-	350	-	-	370
7	-	100	-	140	360	600
8	80	-	-	-	-	80
9	200	-	-	-	-	200
10	3.100	-	-	-	-	3.100
11, 12	-	-	1.500	10.250	-	11.750
13	4.800	-	-	1.000 (1)	-	5.800
14	-	400	-	-	-	400
15	1.400	1.350	-	550	2.000	5.300
TOTAL	19.000	1.850	1.850	12.490	2.360	37.550

(1) Previsión traslado línea de atraque muelle del Comercio en función de la afección que le producirá la construcción del edificio institucional.



Vigo, 16 ABR 1993

SECRETARIO DE ECONOMIA

Las actuaciones en el frente portuario central de la ciudad se financiarán en el marco del "Convenio de colaboración Junta del Puerto y Ría de Vigo (MOP T), Consorcio de la Zona Franca de Vigo" de fecha 2-11-1992. Dicho convenio comprende un conjunto de actuaciones en el frente portuario central de la ciudad cuyo presupuesto asciende a 10.250 millones de pesetas, a los que se añadirán los 1.000 millones de pesetas necesarios para avanzar la línea de atraque del muelle del Comercio, en el caso de que la definitiva ubicación del Edificio institucional impidiera la funcionalidad del mismo.

Como consecuencia y complemento de la actuación antes descrita, está la inversión de unos 1.850 millones de pesetas por parte de la Xunta de Galicia, para la construcción de un edificio institucional en la plaza de la Estrella, un pabellón polideportivo y una Escuela de Formación Profesional en Bouzas.

El Municipio de Vigo se hará cargo de determinadas actuaciones dotacionales en los barrios de Bouzas y Ríos, así como del colector de margen de Ría para suprimir los actuales vertidos directos de aguas residuales.

El Ministerio de Fomento financiará las obras del acceso Sur al puerto, en Bouzas, que incluye el traslado de la guardería existente y la remodelación del campo de fútbol.

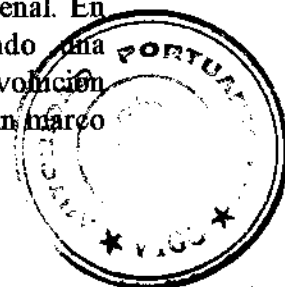
Los restantes 19.000 millones de pesetas serán responsabilidad de la Autoridad Portuaria de Vigo. A ello habría que añadir la inversión en construcción de tinglados, almacenes, edificios industriales y otras edificaciones e instalaciones, complementarias o compatibles con la actividad portuaria, que habrán de producirse por agentes económicos y operadores portuarios en el marco de las concesiones administrativas, o por la propia Autoridad Portuaria.

4. PREVISIONES DE ETAPIFICACIÓN

4.1. PRIORIDADES EN LA EJECUCIÓN.

Teniendo en cuenta la programación de inversiones de la Autoridad Portuaria, con alcance hasta el año 2000, los compromisos de inversión de otros agentes inversores (bien en el marco de sus convenios con la Autoridad Portuaria de Vigo, bien en el de su propia planificación urbanística), y el análisis y pronosis de evolución de la actividad portuaria, se ha definido con carácter general el orden de prioridades para la ejecución del Plan Especial, susceptible en todo caso de las adaptaciones que las necesidades de la gestión portuaria imponga.

Con el horizonte de la vigencia indefinida propia de los planes urbanísticos, el Plan Especial avanza previsiones de inversión y de actuación para un período decenal. En relación a este plazo se intentan establecer las prioridades, proponiendo una etapificación de las actuaciones basada en hipótesis realistas referidas a la evolución del esfuerzo inversor de la Autoridad Portuaria de Vigo. Se trata de fijar así un marco



Vigo. 16 ABR 1998

de objetivos posibles que puedan orientar la ejecución del Plan, y que puedan ser superados en la medida en que las iniciativas de los agentes económicos y de los operadores portuarios permitan la inyección de mayores recursos.
ASO.: Fco. Javier García Martínez

Las acciones inmediatas, correspondientes a proyectos en curso o programaciones confirmadas para los dos primeros años de vigencia del Plan, (1997-1998) son las siguientes:

- Ampliación del muelle de Guixar.
- Vial Arenal-Guixar.
- Mejoras en el puerto pesquero de El Berbés, con la conclusión de las obras de ampliación de superficie, su posterior acondicionamiento y la construcción de la Lonja de Altura.
- Glorietas de la Avenida de Orillamar.
- Acceso Sur al puerto, en Bouzas.
- Desarrollo de la primera fase de la remodelación de la zona central del puerto, en Las Avenidas, con el acondicionamiento de los jardines de Elduayen, la construcción de los estacionamientos subterráneos de la plaza de la Estrella y de Las Avenidas, la remodelación de la dársena de La Lage y la rehabilitación de la estación marítima de Trasatlánticos.
- Acondicionamiento de la zona dotacional pública de Bouzas y primera fase del paseo marítimo Alcabre-Bouzas.
- Acondicionamiento de la Explanada Norte de Bouzas a medida que se vayan otorgando las correspondientes concesiones administrativas.
- Colector general de margen de Ría.

Las prioridades para el cuatrienio inmediatamente posterior, 1999-2002, serían las siguientes:

- Conclusión del acceso a Ríos.
- Conclusión del edificio institucional.
- Conclusión de la remodelación de Las Avenidas con la construcción del Complejo de ocio y comercial.
- Conclusión de las acciones urbanizadoras en la Explanada Norte de Bouzas, fomentando la implantación de nuevas actividades.



Vigo, 16 ABR 1998

SECRETARIO DA XERARANCIA,

- Conclusión de la urbanización de la ampliación de superficie en El Berbés.
- Primera fase de la ampliación del muelle de Transbordadores. Asdo.: Fco. Javier García Martínez
- Ampliación del muelle de Reparaciones.
- Conclusión de las obras de acondicionamiento de la zona dotacional pública de Bouzas.
- Urbanización de la ampliación del muelle de Guixar.
- Primera fase de la reordenación de edificios en El Berbés.

En el cuatrienio 2003-2006, que concluye el decenio considerado, se abordarían las siguientes acciones:

- Desarrollo importante de la ampliación de la terminal de transbordadores, en Bouzas.
- Ampliación de la explanada de Coia.
- Segunda fase de la reordenación de edificios en El Berbés.
- Conclusión de urbanización del muelle de Guixar.
- Inicio de las obras de adelantamiento del cantil de los muelles del Comercio y del Arenal.

Más allá del período decenal se situarán:

- Finalización de la reordenación de edificios en El Berbés.
- La conclusión de la ampliación de la terminal de transbordadores, en Bouzas.
- La conclusión de la Explanada de Coia, que se habrá de adecuar a la demanda de usuarios.
- La conclusión de las obras de adelantamiento de los muelles del Comercio y del Arenal.

4.2. ETAPIFICACIÓN DE LAS ACTUACIONES

En el cuadro 6 se desglosa el alcance estimado de la inversión de la Autoridad Portuaria en cada una de las etapas definidas. En el cuadro 7 se asigna, a iguales períodos, la inversión esperada de las restantes entidades públicas



Vigo, 16 ABR 1998

CUADRO 6. ETAIFICACIÓN DE INVERSIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA (Millones de ptas. de 1994).

ÁMBITOS	1997-1998	1999-2002	2003-2006	RESTO	TOTAL
				Asdo.: Fco. Javier García Martínez	
3	-	600	600	-	1.200
4	-	1.500	3.000	1.500	6.000
5	-	700	750	750	2.200
6	-	20	-	-	20
8	-	-	80	-	80
9	-	200	-	-	200
10	1.600	1.000	250	250	3.100
13	1.700	500	1.000	1.600	4.800
15	240	480	480	200	1.400
TOTAL	3.540	5.000	6.160	4.300	19.000

CUADRO 7. ETAIFICACIÓN DE INVERSIÓN DE OTROS AGENTES (Millones de ptas. de 1994).

AGENTES INVERSORES	1997-1998	1999-2002	2003-2006	TOTAL
Convenio Zona Franca	5.800	5.690	1.000	12.490
Xunta de Galicia	-	1.850	-	1.850
Municipio de Vigo	1.100	750	-	1.850
Ministerio de Fomento	2.360	-	-	2.360
TOTAL	9.260	8.290	1.000	18.550

CUADRO 8. PREVISIÓN DE INGRESOS, GASTOS E INVERSIONES (Millones de ptas. de 1992).

	1995	1996	2002	2006
Ingresos totales	2.492	1923	2.433	2.792
Gastos corrientes totales	1.236	1208	1.257	1.308
Resultados brutos	1.256	715	1.176	1.484
Inversiones	899	763	1.216	1.396
% Inversiones s/ingresos	36	39,7	50	50
% Inversiones s/gastos	73	63,2	97	107
% Inversiones s/resultados brutos	72	106,7	103	94



Vigo, 16 ABR 1998

SECRETARIO

La inversión prevista por la Autoridad Portuaria para el próximo bienio, sumada a la inversión que resulta del desarrollo del convenio suscrito con el Consorcio de la Zona Franca para la zona central del puerto, supone una importantísima inversión de la que coincide con la entrada en vigor del Plan Especial. Dicha inversión se situaría en los 12.800 millones de pesetas en el bienio 97-98, de los que de ellos, cerca del 73%, corresponden a la ejecución del convenio antes citado.

En el cuatrienio 1999-2002 la inversión de la Autoridad Portuaria será ya del mismo orden que la del Consorcio de la Zona Franca.

En el cuatrienio 2003-2006 la inversión corresponderá mayoritariamente a la Autoridad Portuaria, con el 86% de la totalidad.

Más allá de la década considerada habrá de situarse una inversión de 4.300 millones de pesetas, parte de la cual depende de factores no totalmente predecibles, y otra parte es susceptible de ser anticipada en función de la evolución de la actividad portuaria en general, y de la demanda de los operadores en particular (conclusión de la Terminal de Transbordadores, Explanada de Coia, ...). En cualquier caso, estas acciones muestran la necesaria holgura en las previsiones del Plan que, más allá de las actuaciones cuya financiación puede ser previsible, propone una reserva que podría ser removida y anticipada si las necesidades lo exigiesen.

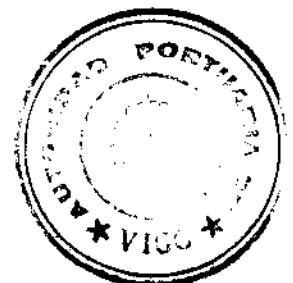
4.3. CAPACIDAD FINANCIERA E INVERSIÓN PREVISTA.

Se exponen, por último, los supuestos que fundamentan la capacidad financiera de la Autoridad Portuaria para abordar las inversiones que en el Plan Especial se prevén. A tal efecto se ha realizado la prognosis de la evolución esperada de las variables presupuestarias básicas a lo largo del período, de diez años, que alcanza la etapificación propuesta.

En el cuadro 8 se recogen, en pesetas de 1992, los resultados de dicha previsión, establecida en los años coincidentes con los fines de las etapas previstas en los apartados anteriores.

Para la revisión de la evolución de los ingresos se han aplicado tasas de crecimiento anual acumulativo del 4% para el período 1997-2002 y del 3,5% para el período 2003-2006. Dichas tasas se sitúan en el entorno de las consideradas para la previsión del tráfico.

La evolución de los gastos se establece sobre la hipótesis de tasas anuales medias de variación que se mueven en el entorno de las habidas en los anteriores cuatrienios. Así, siendo del 2% la tasa de crecimiento anual medio del gasto en el período 1983-1994 y siendo negativa en el de 1994-1996, se ha previsto una tasa de crecimiento cero para el período 97-98, y del 1% para el período 1999-2006.



Vigo, 16 ABR 1998

O SECRETARIO DE ADMINISTRACIÓN,

Asdo. Fco. Javier García Martínez

Para la previsión de la evolución de la inversión se parte del establecimiento de una tasa constante de inversión sobre ingresos del 50%. Esta tasa se sitúa próxima a la media de las habidas en los cuatrienios pasados. De este modo la evolución de la inversión se correlaciona con la evolución prevista de los ingresos, de tal modo que, como éstos, crece a la misma tasa anual acumulativa. En estas condiciones, la tasa de control de inversiones sobre resultados brutos, iría descendiendo a lo largo del período garantizando así una cobertura creciente del gasto de inversión generado por la ejecución del Plan.

La etapificación de las actuaciones expuesta en apartados anteriores, se ha acomodado a los resultados de estas previsiones, de tal modo que:

- El bienio inmediatamente posterior a la entrada en vigor del Plan, 1997-1998, se ajusta estrictamente a la programación de inversiones de la Autoridad Portuaria.
- La inversión prevista en el cuatrienio 1999-2002 asciende a 5.000 millones de pesetas de 1996, cifra ligeramente inferior a la resultante de las prognosis descrita (4.590 millones de pesetas de 1992, que equivalen a 5.410 millones de pesetas de 1996).
- La inversión prevista para el cuatrienio 2003-2006 asciende a 6.160 millones de pesetas de 1996, siendo la estimación pronóstica de 5.270 millones de pesetas de 1992, que equivalen a 6.212 millones de pesetas de 1996.

En conclusión, con unas hipótesis de crecimiento moderadas y similares a las producidas en el próximo pasado, la inversión prevista en el Plan podría ser financiada por la Autoridad Portuaria con sus propios recursos, pero probablemente necesitando alguna ayuda externa en el cuatrienio 1999-2002, tal como pone de manifiesto el ratio % inversiones s/resultados brutos del cuadro 6. (que es superior a 100 en el período 1999-2002).

Cualquier hipótesis de mayor capacidad inversora que provenga de los mejores resultados de la gestión portuaria, de la aportación del Ente Puertos del Estado, de la Unión Europea, o de la inversión privada de nuevos concesionarios, permitirá anticipar la inversión prevista para más allá del año 2006.

Vigo, Marzo de 1.998.

EL DIRECTOR DE LA
AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO

LUIS LARA RUBIDO.

EL JEFE DEL DEPARTAMENTO
DE EXPLOTACIÓN,

JOAQUÍN COLUNGA PÉREZ.

