

**PROTOCOLO GENERAL DE ACTUACIONES CONJUNTAS ENTRE EL CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO Y LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO PARA EL IMPULSO Y DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE VIGO**

**DOCUMENTO CONTRACTUAL**

**CNV/20/0003**

**Y SU AREA DE INFLUENCIA**

En Vigo, a 24 de julio de 2020

CONSORCIO ZONA FRANCA DE VIGO

**REUNIDOS**

De una parte, don David Regades Fernández, Delegado Especial del Estado en el Consorcio de la Zona Franca de Vigo (en adelante, CZFV), nombrado según el Real Decreto 837/2018, de 6 de julio, publicado en el Boletín Oficial del Estado nº 164, de 7 de julio, en virtud de la delegación de facultades del Comité Ejecutivo de 25/06/2015.

De otra parte, don Enrique César López Veiga, Presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo (en adelante, APV), nombrado por ORDEN de 8 de octubre de 2015 de la Consellería do Mar (DOGA 194 de 9 de octubre) y Orden FOM/2220/2015 del Ministerio de Fomento, en virtud de facultades conferidas por el Real Decreto 2/2011, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante y delegación de competencias del Consejo de Administración de fecha 28/05/2004 (BOP nº 121, de fecha 25/06/2004),

**EXPONEN**

**Primero.-** La APV es un organismo público con personalidad jurídica y patrimonios propios, así como plena capacidad de obrar, correspondiéndole conforme al artículo 25 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante, la realización de las operaciones terrestres relacionadas con el tráfico portuario y de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, con competencias en la ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, así como de la gestión del dominio público portuario.

**Segundo.-** El CZFV, creado mediante el Decreto de 20 de junio de 1947, es una entidad de derecho público dependiente del Ministerio de Hacienda cuyo objeto, según figura en su Estatuto Fundacional (aprobado por Orden del Ministerio de Hacienda de 24 de julio de 1951, y modificado por Orden de 11 de mayo de 1998) es, además de la explotación de la Zona Franca, la contribución al desarrollo y dinamización económica y social de su área de influencia, con personalidad jurídica y patrimonio propios, así como con plena capacidad de obrar.

**Tercero.-** Que ambas instituciones son elementos fundamentales en el desarrollo socioeconómico de Vigo y su área de influencia y, en el ejercicio de la actividad que conlleva esta responsabilidad, han decidido superar el ámbito de sus relaciones actuales, en la seguridad de que la consecución de los objetivos y medios que tal desarrollo demanda, solo resultan alcanzables con actuaciones que se rijan por los principios de colaboración leal, coordinación y necesaria e intensa cooperación en la búsqueda del interés general.

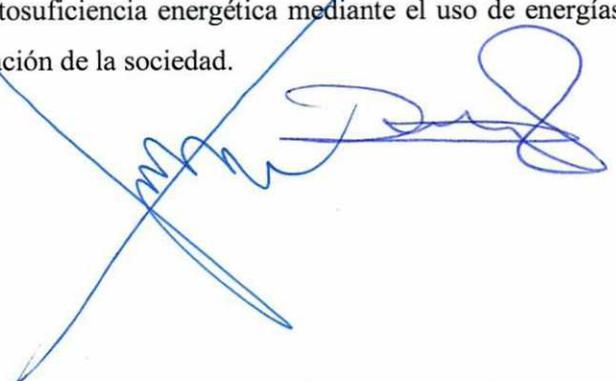
La reciente pandemia provocada por el COVID-19 ha puesto de manifiesto la necesidad de coordinar todos los esfuerzos posibles con objeto de permitir una salida de la crisis lo más rápida y económicamente eficiente posible, poniendo el énfasis en el relanzamiento de la actividad productiva y la rápida recuperación de las empresas y del empleo.

Las instituciones públicas han de procurar coordinar sus esfuerzos a este fin, llegando a acuerdos que permitan agilizar los trámites administrativos, poner en común los recursos que sean necesarios y coordinar sus actividades de tal manera que se alcance una complementariedad lo más alta posible en el espíritu de cooperación leal entre las instituciones públicas, que es un principio elemental que beneficia en primera instancia los intereses de los ciudadanos, a los que estas instituciones sirven.

Las partes firmantes reconocen el papel fundamental del puerto de Vigo en lograr un máximo de eficacia en la labor de apoyo a la industria que se encuentra ubicada en el Hinterland de la ciudad y de manera especial en su influencia en los costos de explotación a través de una eficacia de gestión en las labores logísticas que acompañan a todas las actividades de importación y exportación, complementarias de la actividad que estas industrias llevan a cabo en sus propias instalaciones.

Ambas partes dirigen de manera especial su atención hacia la industria del automóvil, la industria de la pesca y de la transformación de los productos pesqueros, la industria alimentaria en general, la minería y otras muchas y entienden que han de coordinar sus esfuerzos para lograr un máximo de eficacia en sus respectivas acciones, teniendo en cuenta además las necesarias relaciones entre el puerto y la ciudad.

Por otro lado, ambas partes se reafirman en coordinar sus planes de mejora en la sostenibilidad medioambiental, la necesidad de luchar contra el cambio climático y en la regeneración del medio marino y la parte adyacente a la línea de costa ubicada en el dominio público marítimo terrestre. Dichas acciones han de ir dirigidas hacia la regeneración medioambiental, la reducción de emisiones de gases nocivos y que provocan efecto invernadero, la autosuficiencia energética mediante el uso de energías autorrenovables, la innovación tecnológica y la digitalización de la sociedad.



En consecuencia, las partes de mutuo acuerdo y a fin de declarar sus intenciones de carácter general para lograr objetivos comunes se muestran de acuerdo en la formalización del presente Protocolo General, que se registrará por las siguientes

## CLÁUSULAS

### **Primera.- Objeto del Protocolo.**

El presente Protocolo tiene por objeto establecer un marco general de interacción y colaboración institucional entre la Autoridad Portuaria y el Consorcio de la Zona Franca, adecuado a las necesidades socioeconómicas de Vigo, su área de influencia y el hinterland del puerto, mediante la elaboración de una estrategia global y conjunta, que se conforme de manera coordinada y dinámica a través de un diálogo permanente y así poder ofrecer soluciones y respuestas sinérgicas a los desafíos presentes y futuros que nos exige el siglo XXI.

### **Segunda.- Voluntad de las partes.**

En la actualidad el referido marco general de interacción y colaboración institucional exige un conjunto de decisiones y actuaciones coordinadas, que en el ámbito de sus respectivas competencias, se concretan de manera enunciativa pero no limitativa en los siguientes puntos: espacios de la zona portuaria de Bouzas; liquidación del convenio de Abrir Vigo al Mar, concesiones administrativas en la zona de Montero Ríos y Plaza de La Estrella; jardines de la calle Areal; y desarrollo de la Plataforma Logística-Industrial PLISAN.

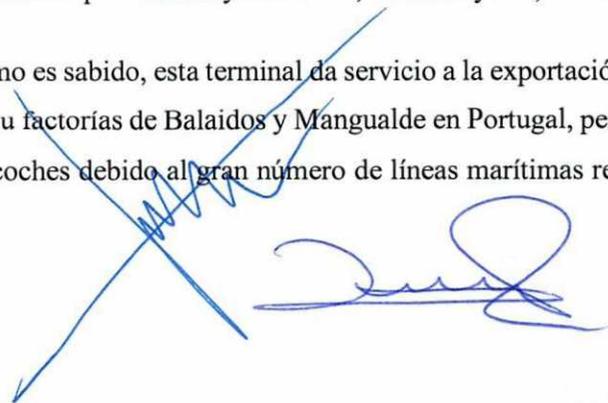
Actuaciones concretas:

#### **A.- Zona Portuaria de Bouzas:**

##### **1.- Mejora de la Terminal de tráfico rodado.**

La terminal portuaria de tráfico rodado de Bouzas tiene una superficie aproximada de 380.000 m<sup>2</sup> y unas infraestructuras para atraque y operativa de barcos de carga rodada que la convierten en una de las más competitivas en la fachada ibérica atlántica. Con un acceso restringido y un control aduanero es la terminal especializada y destinada, en su mayoría, al intercambio de mercancías por medios rodantes.

Como es sabido, esta terminal da servicio a la exportación de los vehículos fabricados por el grupo PSA en su factorías de Balaidos y Mangualde en Portugal, pero al mismo tiempo la utilizan otros fabricantes de coches debido al gran número de líneas marítimas regulares que conectan el puerto de Vigo con el



resto del mundo, lo cual también favorece al propio grupo PSA. También a través de la terminal se manipulan otro tipo de mercancías mediante semi-remolques y otros medios rodantes, entre ellas principalmente componentes de la automoción, maquinaria, pizarra y otros materiales de construcción.

Por otra parte, es sabido que la evolución en el tamaño de los buques ro-ro en los últimos años ha sido ascendente, y las previsiones en los buques transoceánicos no tienden a bajar. La terminal dispone de 5 rampas fijas y una rampa móvil, pero sólo están operativas al mismo tiempo cuatro, y sólo dos de ellas están preparadas para el atraque de grandes buques ro-ro de más de 200 metros de eslora y 12 metros de calado. Es necesario adecuar los muelles para el atraque para un mínimo de 6 unidades simultáneamente. Las previsiones de futuro en lo relativo al tamaño de los buques hacen imprescindible que existan unos atraques con un calado mínimo de 14 metros, teniendo en cuenta que se debe de mantener un resguardo de 1,5 metros en la bajamar.

Ambas instituciones reconocen la necesidad de modernización, mejora y adaptación a las presentes y futuras demandas de la terminal roll-on roll-off de Bouzas.

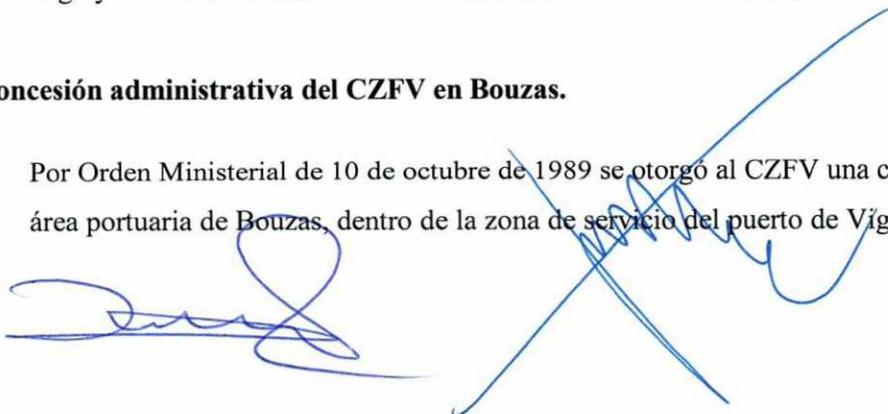
En este sentido, la APV va a iniciar los trámites medioambientales y administrativos para la mejora de dicha Terminal y la transformación de un tramo de la escollera de la parte Norte en un muelle de gran calado en el que pudieren atracar los buques que realizan operaciones en el ámbito arriba descrito. De todas las alternativas analizadas, más de 11, ambas instituciones están de acuerdo en proponer la menos invasiva y que, al mismo tiempo, medioambientalmente más sostenible, modernice y adecue la terminal a las nuevas y futuras necesidades; se trata de una conversión de la escollera en línea de atraque de 14 metros de calado natural, y que supone avanzar en 200 metros la alineación actual, y con una longitud suficiente para que pueda atracar un barco de 230 metros de eslora. Propuestas similares ya se habían presentado hace tiempo, en el año 2005 y 2006.

El CZFV, apreciando la evolución medioambiental que se ha producido en diversos aspectos del proyecto de la APV se compromete a sumar su apoyo al mismo.

Es intención de las dos partes el apoyo a esta actuación que sin duda reforzará el posicionamiento de Vigo y su área de influencia como referencia en el sector de la automoción.

## 2. -Concesión administrativa del CZFV en Bouzas.

Por Orden Ministerial de 10 de octubre de 1989 se otorgó al CZFV una concesión administrativa en el área portuaria de Bouzas, dentro de la zona de servicio del puerto de Vigo, con destino a la prestación



del servicio público de “Zona Franca”, por un plazo de 30 años, y con una posibilidad de prórroga de 5 años más.

Por resolución del Consejo de Administración de la APV de fecha 27 de diciembre de 2012, y previa solicitud del CZFV, se otorgó la prórroga de 5 años.

Tras pequeñas ampliaciones y renunciaciones de superficie a lo largo de estos años, la superficie final de la concesión, que se recoge en el plano de regularización de fecha 9 de septiembre de 2019, es en estos momentos de 142.052 m<sup>2</sup>.

En los primeros años de concesión se construyeron dentro del recinto concesionado un edificio de oficinas y tres naves, además de la adecuación de la explanada para almacenamiento descubierto, que en su mayoría está ocupada por vehículos del grupo PSA.

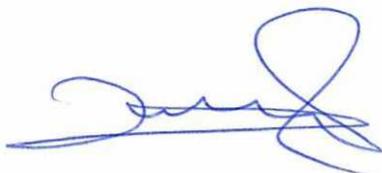
En relación a esta concesión, las intenciones de las dos partes son las siguientes:

## 2.1.- Actualización del objeto de la concesión.

El título de la concesión de la Orden Ministerial de 10 de octubre de 1989 establece cuatro prescripciones. La prescripción d) indica que las instalaciones necesarias para la Zona Franca solo podrán desarrollar almacenes y oficinas con los siguientes usos:

*Almacenes, en los que las mercancías solo podrán ser objeto de las manipulaciones usuales destinadas a garantizar la conservación, a mejorar su presentación o su calidad comercial, o a preparar su distribución o su reventa. Las oficinas estarán destinadas a la dirección y control aduanero del recinto, despacho de Agentes de Aduanas y servicios de comunicaciones para los importadores.*

Teniendo en cuenta que el servicio público de “Zona Franca” ha ido variando considerablemente conforme a su regulación normativa, ambas partes, conscientes de la necesidad que existe de acomodar el objeto de la concesión a la regulación actual, se comprometen, con la necesaria celeridad, a tramitar una modificación del objeto de la concesión que permita que se realicen en la misma las actividades permitidas en el ámbito de las zonas francas.



## 2.2.- Modificación del cierre perimetral de la concesión.

Como se recoge en el acta y plano de reconocimiento final de la concesión, de fecha 22-11-1994, así como en el plano de regularización de fecha 9-11-2019, el cerramiento en el lado norte no se sitúa en el límite de la concesión, sino que está incluido dentro del cierre un vial no perteneciente a la misma. Es decir, la superficie realmente ocupada es mayor que la superficie otorgada en concesión, si bien esta situación ha sido tácitamente aceptada. La diferencia aproximada es de 12.000 m<sup>2</sup>, una franja de unos 500 metros de largo por 24 metros de ancho.

En estos momentos la superficie portuaria destinada a la actividad propiamente portuaria comercial está tan demandada que la APV no puede prescindir de esa superficie. Sin embargo, el CZF ha realizado una actuación en el primer tramo de ese vial con la instalación de una garita de control de accesos al recinto, una zona de aparcamiento de las oficinas y una glorieta de distribución. Este tramo es de aproximadamente 140 metros de largo.

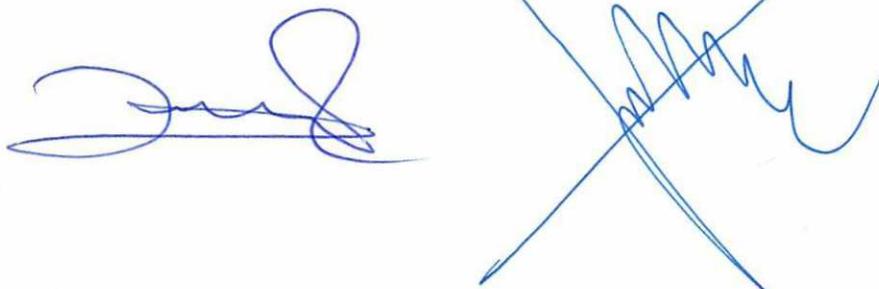
Es intención de las dos entidades la regularización correcta de los límites de la concesión, con la modificación del cierre por parte del CZF, pero para no tener que demoler la nueva garita de acceso y la zona de aparcamiento y distribución, se propone una regularización de superficie y modificación de tal manera que no afecte a estas instalaciones.

Por tanto, las partes son conscientes de que hay que actualizar el perímetro de la superficie concesional por lo que resulta necesario proceder a su regularización y alcanzar así el correspondiente acuerdo que fije el cierre perimetral de la manera más eficiente y menos gravosa para ambas partes.

A estos efectos se adjunta, como **Anexo I**, un plano de la situación actual y propuesta de regularización, que permite mantener las obras recientemente ejecutadas por el CZFV en la zona de acceso a la concesión y frente de la actual sede.

## 2.3.- Ampliación del plazo de la concesión.

La O.M. de 10 de octubre de 1989 por la que se otorga al CZFV una concesión administrativa se otorgó por un plazo inicial de 30 años. Posteriormente, por resolución de 27 de diciembre de 2012, el Consejo de Administración de la APV otorgó una prórroga de 5 años en el plazo de la concesión, por lo que la fecha de finalización de la misma se fijó el 24 de octubre de 2024.



El CZFV solicitó, antes del 5 de julio de 2014, de conformidad con la disposición adicional décima del TRLPEMM, una ampliación del plazo inicial de la concesión por el plazo máximo permitido, el cual está en estos momentos en tramitación.

Al haber finalizado el 24 de octubre de 2019 el plazo inicial de la concesión ya se ha iniciado el plazo de la prórroga.

Para el otorgamiento de la ampliación se exige un plan de inversión para mejorar la productividad, la eficiencia energética, la calidad ambiental de las operaciones portuarias, e incrementando su competitividad, que en la actualidad está en fase de ejecución. A fecha de hoy los trámites administrativos están prácticamente finalizados por lo que la APV manifiesta su voluntad de resolver esta solicitud con la máxima celeridad, otorgando la ampliación solicitada, siempre que se obtenga el informe favorable y preceptivo del Puertos del Estado.

Una vez se resuelva dicha ampliación del plazo concesional y en la plena convicción de que en la actualidad se está produciendo una cierta duplicidad de la labor del CZFV y la APV, solo separada por centímetros, en la operativa portuaria de almacenamiento temporal de vehículos, el CZFV consiente la reducción del ámbito concesional, según plano que se adjunta como **Anexo II**, en el sentido de regularizar la explotación de parcelas y vial de acceso que en la actualidad se encuentran arrendadas al Grupo PSA a los exclusivos fines de almacenamiento temporal de vehículos, sin perjuicio del régimen aduanero y de zona franca aplicable; todo ello con la consiguiente adaptación de las tasas de la concesión.

#### **2.4.- Tráfico marítimo portuario mínimo.**

La condición 16ª del título concesional otorgado por O.M. de 10 de octubre de 1989 recoge que el CZFV abonará por semestres adelantados el importe del canon, tanto del correspondiente a la ocupación como de los relativos a actividad industrial y comercial. En la condición 22ª fija un tráfico portuario mínimo anual de toneladas por metro cuadrado concesionado que varía en función del año en el que se encuentre la concesión.

Por Resolución del Consejo de Administración de la APV de 20 de diciembre de 1999 se añadió una condición, la 25ª, en que se establecía que se daría por cumplida la condición 22ª del título concesional otorgado por O.M. de 10 de octubre de 1989, siempre que el CZFV contratase a su costa y entregase a la APV la construcción de las obras de ampliación de la Terminal de Transbordadores.



Por Resolución del Consejo de Administración de la APV de 27 de septiembre de 2002 fue añadida una nueva condición, la 26ª, donde se establecía que a partir de la fecha del 1 de enero de 2003 se consideraba abonado en un 94,7% el canon establecido en la condición 16ª siempre que se elevase el límite presupuestario de las obras recogidas en la anterior condición 25ª hasta los 19.112.184,92 euros.

Ambas condiciones se dieron por cumplidas y se ligaron al plazo inicial de los 30 años. La entrada en vigor de la prórroga el 25 de octubre de 2019 supone la reactivación de las indicadas condiciones para la misma, lo que significa que para el caso de no alcanzar un determinado tráfico se aplica una tarifa concreta como penalización que el CZFV debe de abonar.

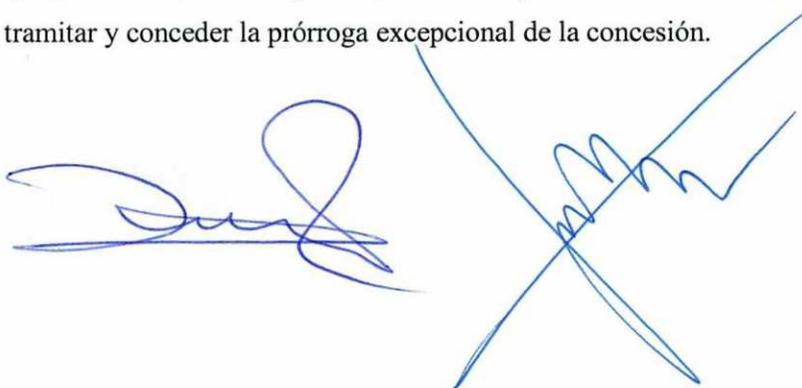
Las partes, acordarán el establecimiento de una condición relativa al tráfico marítimo portuario en la que se tengan en cuenta las especiales características del CZFV y de su modelo de gestión. Este acuerdo podría ir en la línea de estimar que el tráfico portuario de la concesión durante el periodo de prórroga de la misma está en el entorno de un 70 % del comprometido, y en ese caso el CZFV pueda optar por abonar por adelantado el 30 % del déficit del tráfico previsto.

En cualquier caso, el tráfico portuario mínimo se calcula en función de la superficie de la concesión. Por tanto, en el supuesto de que dicha superficie sea reducida, provocará la correspondiente reducción del tráfico portuario mínimo anual de toneladas por metro cuadrado concesionado.

## 2.5.-Prórroga de la ampliación de plazo

Considerando que se cumplen las intenciones de las partes y se otorgase la ampliación de plazo de la concesión, el CZFV solicitará, conforme al artículo 82.2.b) del TRLPEMM la prórroga correspondiente a dicha ampliación. Teniendo en cuenta que los condicionantes que marca el TRLPEMM son dos: por una parte que el plazo de la prórroga no puede ser mayor a la mitad del plazo inicial, y por otra que la suma total del plazo inicial, la prórroga del plazo inicial, el plazo ampliado y la prórroga del plazo ampliado no pueden superar 50 años, el plazo de esta prórroga sería de 3 años.

En cualquier caso, si posteriormente hubiese modificaciones normativas o de criterios interpretativos que posibilitaran una mayor ampliación del plazo de la concesión, la voluntad de la APV es proceder a tramitar y conceder la prórroga excepcional de la concesión.



## **B.- Liquidación del Convenio Abrir Vigo al Mar.**

En el año 1992 la APV, el CZFV y el Concello de Vigo suscribieron un convenio de colaboración para el desarrollo urbanístico de la zona central portuaria vinculada a la interacción puerto-ciudad, conocido como “Abrir Vigo al Mar”, en principio con un plazo de duración de 50 años y asunción individual de una serie de obligaciones, algunas de carácter económico, como la relativa a la financiación de la actuación por CZFV y retorno posterior por compensación de la APV con tasas de concesiones en el ámbito.

Con la entrada en vigor de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP) se detallan los requisitos de validez, eficacia, contenido y trámites preceptivos de nuevos convenios, así como la extinción y los efectos de resolución. Y en su disposición adicional octava se regula la adaptación de los convenios vigentes, indicando que todos los convenios vigentes suscritos por cualquier Administración Pública o cualquiera de sus organismos o entidades vinculantes o dependientes deberán adaptarse en el plazo de tres años a contar desde la entrada en vigor de la LRJSP, que fue el 3 de octubre de 2016.

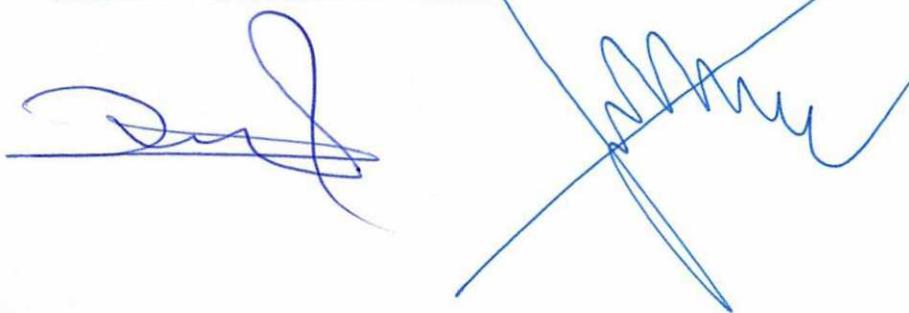
Al no haberse adaptado el convenio en la fecha del 3 de octubre de 2019 conforme a lo dispuesto en la LRJSP se ha producido una de las posibles causas de resolución, por lo que se debería proceder a la liquidación del mismo.

El compromiso financiero pendiente de liquidación por parte de la APV con el CZFV, de acuerdo a la cláusula IV del convenio y a fecha 3 de octubre de 2019 es de 3.034.297,67 €.

Las partes están de acuerdo en diseñar un plan de financiación y fraccionamiento que suponga la definitiva liquidación de este convenio. En dicho plan, que se materializará en el correspondiente acuerdo, se tendrán en cuenta todos los créditos que las partes ostenten entre sí.

## **C.- Zona de Montero Ríos y Plaza de La Estrella.**

La APV otorgó concesiones administrativas a favor del CZFV para dos aparcamientos de vehículos, uno en A Laxe -conocido como robotizado- y otro en Plaza de La Estrella, así como para dos edificios dotacionales en los mismos enclaves.



Los plazos de vigencia de estas concesiones son los siguientes:

- Aparcamiento robotizado de A Laxe: finaliza el día 6 de enero de 2025.
- Aparcamiento de Plaza de La Estrella: finaliza el día 5 de marzo de 2026.
- Edificio Dotacional de A Laxe: finaliza el día 17 de julio de 2029.
- Edificio Dotacional de Plaza de La Estrella: finaliza el día 12 de marzo de 2030.

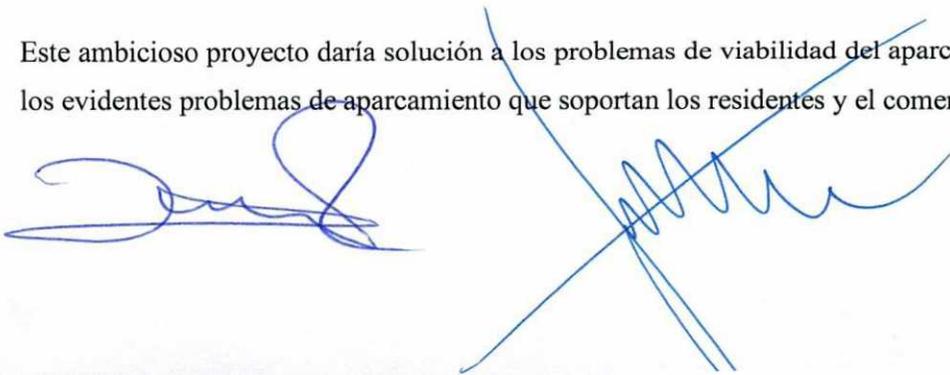
El CZFV, en lo que respecta al aparcamiento robotizado, manifiesta que a lo largo de los años ha sufrido continuas averías mecánicas y problemas técnicos de todo tipo que, unido a sus reducidas dimensiones, han supuesto un continuo desequilibrio en su proyecto de negocio como consecuencia de las pérdidas reiteradas en su explotación. Con el fin de paliar esta situación y habiendo decidido su paralización temporal, el CZFV solicitó la necesaria autorización a la APV para realizar diversas obras de reforma, incluso la modificación de su sistema robotizado, la cual fue autorizada ya en el año 2018. Aun así, la rentabilidad del mismo, una vez acometidas dichas obras de desrobotización dado su reducido tamaño, condiciona de manera importante el necesario plan de negocio que justifique la inversión a realizar.

Es por ello que teniendo en cuenta el plazo de extinción de dicha concesión que se sitúa en el año 2025, se plantea como una posible estrategia de continuidad, la posibilidad de que resulte prorrogado el plazo concesional actual. Cuando ello ocurra, las partes muestran su conformidad en que se suscriba un convenio que posibilite y prevea un nuevo espacio concesional de aproximadamente 11.000 m<sup>2</sup> en la zona de Montero Ríos, destinado a aparcamiento subterráneo de vehículos y aprovechamiento y uso público en superficie, que sea previsto y por lo tanto resulte compatible con el nuevo plan especial de ordenación del puerto y/o con la modificación puntual del actual.

La APV y el CZFV se comprometen a realizar las gestiones necesarias y correspondiente toma de decisiones que conduzcan a los fines pretendidos y, una vez que se produzca el otorgamiento de una nueva concesión a favor del CZFV para un nuevo aparcamiento subterráneo, se proceda a la unificación de las concesiones por el plazo máximo que legalmente se prevea.

En esta misma estrategia, las partes muestran su voluntad de añadir al referido espacio concesional agrupado, el denominado aparcamiento de la Estrella y así unificar y agrupar los tres espacios concesionales bajo un único título y con un plazo común adecuado a los fines pretendidos.

Este ambicioso proyecto daría solución a los problemas de viabilidad del aparcamiento robotizado y a los evidentes problemas de aparcamiento que soportan los residentes y el comercio de esta zona.



En consecuencia, las partes se comprometen a realizar los correspondientes estudios de viabilidad técnica, económica, jurídica y demanda de mercado que justifiquen el extraordinario proyecto referido. Entre ellos, se debe considerar el estudio de planificación y ordenación, con la necesaria aprobación de un nuevo Plan Especial de Ordenación del puerto o la modificación puntual del actual.

#### **D.- Jardines de la calle Areal.**

La zona de dominio público portuario de la APV, incluye una superficie ubicada en la calle Areal, cuya situación se concreta en el plano que se adjunta como Anexo III. Esta zona está dedicada íntegramente a un uso no portuario vinculado a la interacción puerto-ciudad, dedicándose en la actualidad a zona ajardinada. Es por ello que dicho espacio podría ser objeto de otro aprovechamiento como aparcamiento subterráneo manteniéndose por lo tanto en superficie la zona ajardinada y así cabría la posibilidad de integrarlo en diversos proyectos entre los que cabe mencionar la posibilidad de ampliar el aparcamiento de Plaza de la Estrella y coadyuvar en una reordenación de esa zona más acorde con las necesidades de servicios y económicas que se plantean en la ciudad de cara al futuro.

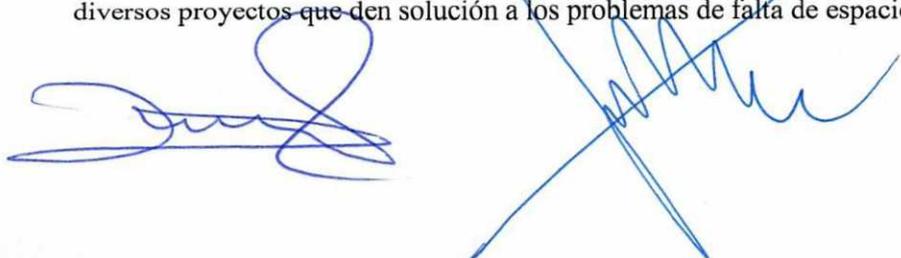
Ambas partes se comprometen a estudiar conjuntamente la viabilidad de que el CZFV adquiera la titularidad de esta superficie, previa su desafectación, o algún otro título jurídico sobre el mismo que permita su aprovechamiento.

A estos efectos, la APV solicitará como mínimo tres ofertas para efectuar la tasación de este inmueble, eligiéndose de común acuerdo con el CZFV la entidad tasadora. Efectuada la tasación, la APV y el CZFV valorarán el interés en la venta y en la compra, respectivamente.

#### **E.- Parcelas de ADIF en la calle Areal.**

ADIF es titular de varias parcelas que constituyen una gran superficie en el entorno de la estación del ferrocarril de Guixar-Vigo que se sitúa desde la rotonda de la calle Areal hasta la calle García Barbón.

Además, las partes son conscientes de que el Concello de Vigo planea un plan de humanización integral, necesitando nuevos espacios urbanos. Del mismo modo, la APV en su incesante búsqueda de suelo con posibilidad de ser destinado a los tráficos portuarios ha planteado ya desde hace años frente a ADIF diversos proyectos que den solución a los problemas de falta de espacio portuario.



Por todo ello, las partes manifiestan su voluntad de plantear de forma conjunta a ADIF un proyecto integral que, dando cabida a las necesidades de tráfico ferroviario, acomode la demanda de espacio portuario y espacio urbano.

El CZFV en su condición de agente dinamizador económico y social de Vigo y su área de influencia entiende que esa gran actuación conjunta de obra pública puede suponer un revulsivo de la actividad económica de la zona facilitando la instalación y desarrollo de nuevas empresas en dicha zona, de manera compatible con un entorno urbano más agradable y atractivo para sus ciudadanos.

### **G.- Plataforma Logística-Industrial Salvaterra-As Neves (PLISAN).**

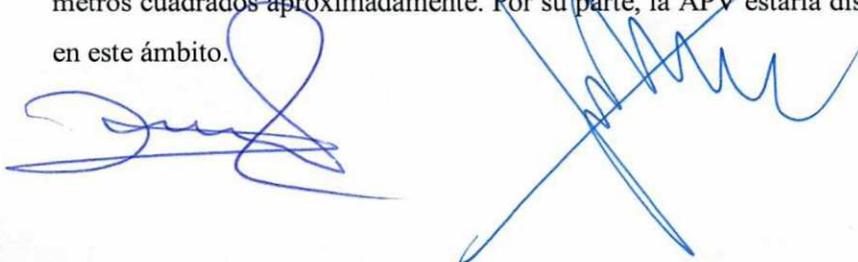
Sobre los terrenos de la PLISAN (3.874.000 m<sup>2</sup>), tanto los incluidos en el proyecto sectorial modificado y vigente como los incluidos en el proyecto sectorial original, existe un condominio formado por la APV (con una participación del 60,58%), el CZFV (21,125%) y el Instituto Galego da Vivenda e Solo (IGVS) (con una participación del 18,295 %).

El proyecto sectorial de la PLISAN, en la actualidad, se compone de los siguientes espacios y superficies:

- Centro Intermodal (CI): 367.618 m<sup>2</sup>.
- Área Logística Intermodal (LI): 224.698 m<sup>2</sup>.
- Área Logística y de Transformación (LT): 982.517 m<sup>2</sup>.
- Área Logística Empresarial (LE): 596.659 m<sup>2</sup>.
- Centro Integrado de Servicios (CS): 62.598 m<sup>2</sup>.

Además, del proyecto inicial de la PLISAN se mantienen dos fincas sobre las cuales las Administraciones antes indicadas ostentan igualmente la propiedad con los mismos porcentajes de titularidad que para el proyecto sectorial vigente de PLISAN. Es el espacio que las partes conocen como Área Multifuncional Industrial (MI) con una superficie de unos 894.000 m<sup>2</sup>, y que probablemente en un futuro se vuelva a incorporar a la PLISAN.

En relación al proyecto sectorial vigente, y en concreto a la zona más desarrollada urbanísticamente, El CZFV podría estar interesado en adquirir el 100% del área LE-2, cuya superficie neta son unos 30.780 metros cuadrados aproximadamente. Por su parte, la APV estaría dispuesta en transmitir su propiedad en este ámbito.



El CZFV también podría estar interesado en incrementar su porcentaje de participación en los terrenos vinculados al área MI o en algún otro ámbito de la PLISAN y, por otro lado, la APV podría estar interesada en incrementar su participación en el área del Centro Intermodal siempre y cuando no se amplíe su participación total en el proyecto sectorial aprobado y vigente.

Las partes se comprometen a estudiar la viabilidad de la operación consistente en incrementar sus respectivos porcentajes de participación en aquellos ámbitos en los cuales cada uno de ellos tiene interés llegando, si fuere el caso, a plantear las soluciones que encuentren en orden a la consecución de dicho fin.

### **Tercera.- Desarrollo del Protocolo.**

El marco general de interacción y colaboración institucional entre la Autoridad Portuaria y el Consorcio de la Zona Franca, que se plantea en el presente Protocolo y los acuerdos que en él se contienen habrá de dar lugar a los oportunos convenios interadministrativos o procedimientos administrativos que legalmente sean exigibles en cada caso, previa la tramitación administrativa oportuna e intervención de los órganos decisorios de ambas instituciones.

La Autoridad Portuaria de Vigo adecuará, en todo caso, estas actuaciones a lo previsto, al respecto, por el R.D.L. 2/2011, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos y Marina Mercante.

Las actuaciones de la Autoridad Portuaria en materia de obras en esta zona estarán, en todo caso, sometidas a las aprobaciones de los planes de inversiones de los respectivos planes de empresa.

### **Cuarta.- Comisión de seguimiento.**

Con el fin de coordinar las actuaciones conducentes a la ejecución e instrumentalización de los acuerdos contenidos en este Protocolo se constituirá de manera inmediata a la firma del mismo una Comisión de Seguimiento, compuesta por tres representantes de cada parte.

Las partes deberán decidir en el momento de la constitución de dicha Comisión la organización y funcionamiento de la misma, de modo que se asegure una participación igualitaria de ambas partes.



Su función será el impulso y dinamización en el menor plazo posible de cuantas actuaciones sean necesarias para la ejecución de los acuerdos contenidos en este protocolo, proponiendo las soluciones técnicas y jurídicas que sean necesarias según la complejidad de los proyectos descritos asegurando así el buen fin del mismo.

La Comisión se reunirá con la periodicidad necesaria para cumplir sus funciones y, como mínimo, una vez al mes, sin perjuicio de que pueda ser convocada con carácter extraordinario a petición de cualquiera de las partes.

La Comisión de seguimiento estará formada por TRES (3) representantes de cada una de las partes, pudiendo valerse de asesores.

#### **Quinta.- Duración.**

El presente Protocolo tendrá una duración de 4 años a partir del día de su firma, pudiendo prorrogarse de mutuo acuerdo, por períodos de 1 año, mediante adenda expresa que deberá formalizarse con una antelación mínima de un mes a la fecha de vencimiento.

#### **Sexta.- Modificación del Protocolo.**

Las partes firmantes podrán modificar los términos del presente Protocolo en cualquier momento, de mutuo acuerdo, mediante la firma de una adenda al mismo. La modificación se incorporará como parte inseparable del texto del Protocolo.

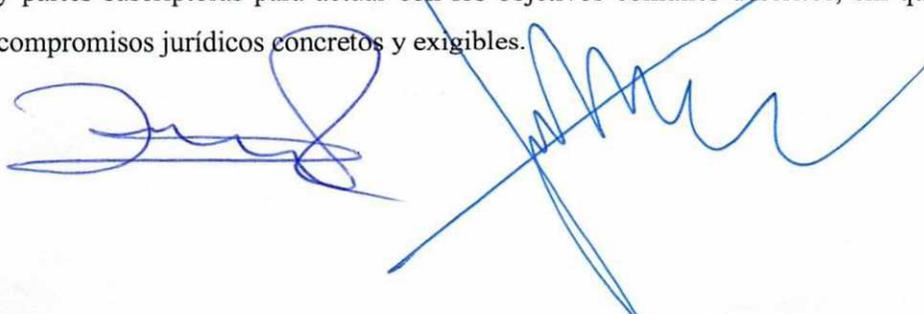
#### **Séptima.- Causas de resolución.**

El presente Protocolo se entenderá resuelto en el supuesto de que se diese alguna de las siguientes causas:

- a) Transcurso del plazo de vigencia del mismo sin haberse acordado la prórroga.
- b) Acuerdo unánime de las partes.
- c) Imposibilidad sobrevenida del objeto del Protocolo.

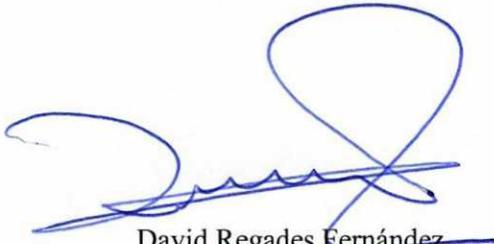
#### **Octava.- Naturaleza del Protocolo y resolución de controversias.**

De acuerdo con el artículo 47 de la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas, el presente Protocolo comporta meras declaraciones de intención que expresan la voluntad de las Administraciones y partes suscriptoras para actuar con los objetivos comunes descritos, sin que suponga la formalización de compromisos jurídicos concretos y exigibles.

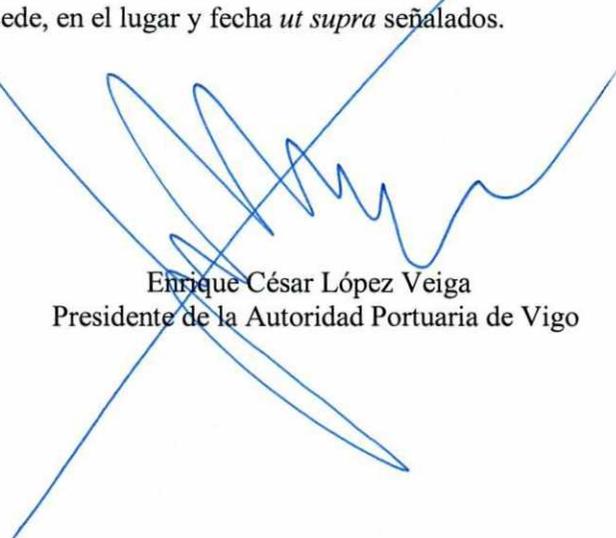


En consecuencia, las controversias que suscite su interpretación, y las subsiguientes actuaciones de desarrollo y ejecución deberían ser resueltas en el seno de la Comisión de Seguimiento para intentar la superación de las mismas con la mejor voluntad y buena fe de las partes, que podrán ser asistidas jurídicas por sus respectivos Abogados del Estado con la finalidad indicada.

Lo que se firma en prueba de conformidad con cuanto antecede, en el lugar y fecha *ut supra* señalados.



David Regades Fernández  
Delegado Especial del Estado  
en el Consorcio de la Zona Franca de Vigo



Enrique César López Veiga  
Presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo



Autoridad Portuaria de Vigo

MINISTERIO  
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD  
Y AGENDA URBANA

GOBIERNO  
DE ESPAÑA



MINISTERIO  
DE HACIENDA

GOBIERNO  
DE ESPAÑA



### ANEXO I



32,88

SUPERFICIE: 142.052 m2



Autoridad Portuaria de Vigo

MINISTERIO  
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD  
Y AGENDA URBANA

GOBIERNO  
DE ESPAÑA

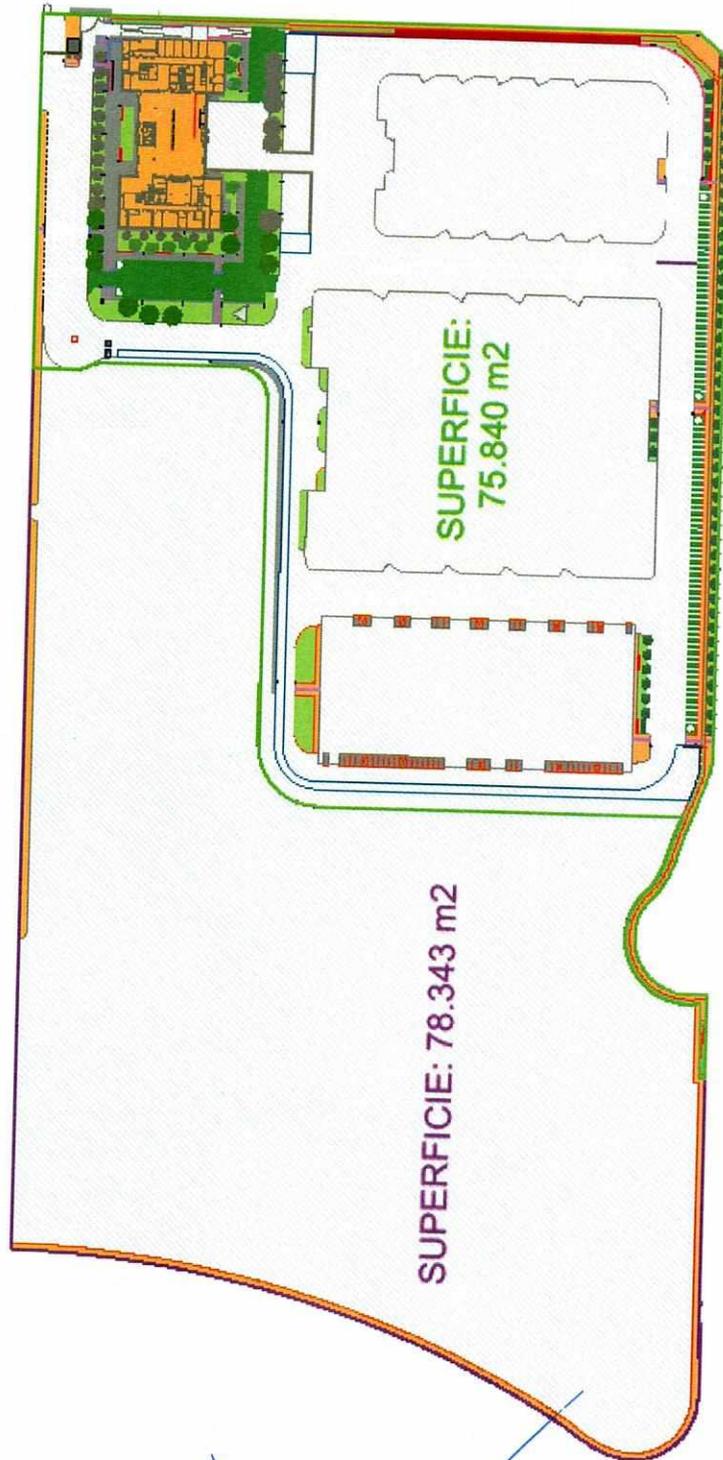


MINISTERIO  
DE HACIENDA

GOBIERNO  
DE ESPAÑA



## ANEXO II





**ANEXO III**

