



Puerto de Santander

Autoridad Portuaria de Santander

DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS. MODIFICACIÓN SUSTANCIAL N°3.



DELIMITACION DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS (DEUP) DEL PUERTO DE SANTANDER. MODIFICACION SUSTANCIAL Nº 3.

INDICE GENERAL.

DOCUMENTO Nº 1. MEMORIA

1. Antecedentes.
2. Denominaciones de uso.
3. Nuevas delimitaciones de los usos.
4. Modificaciones propuestas.
5. Carácter de la modificación.
6. Justificación de la modificación.
7. Incorporación al espacio de tierra de las ampliaciones de infraestructuras e instalaciones portuarias complementarias a las existentes.
8. Conclusiones.

DOCUMENTO Nº 2. PLANOS

01. Delimitación actual área objeto modificación.
02. Delimitación propuesta área objeto modificación.
03. Delimitación actual plano general.
04. Delimitación propuesta plano general.
05. Espacios otras Administraciones art.69.3 TRLPEMM.

MODIFICACIÓN Nº 3 DEUP PUERTO SANTANDER

DOCUMENTO Nº 1. MEMORIA

DELIMITACION DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS (DEUP) DEL PUERTO DE SANTANDER. MODIFICACION SUSTANCIAL N° 3.

MEMORIA

1. Antecedentes.

El Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Santander fue aprobado definitivamente por Orden Ministerial de 19 de Abril de 1995, y publicado en el Boletín Oficial del estado del 28 de Abril de ese mismo año.

1.1. Primera modificación. ORDEN FOM/709/2012, DE 9 DE ABRIL.

La modificación sustancial primera de la vigente delimitación del Dominio Público Portuario supuso, la propuesta de desafectación de suelo portuario conforme a lo suscrito en el Convenio de Colaboración para el desarrollo del Proyecto Frente Marítimo de Santander del año 2011, entendiéndose declarada su innecesariedad de acuerdo con el art. 48.1 de la Ley 48/2003.

La determinación de la zona a desafectar llevada a cabo en esa ocasión, pese a que la última definición de la zona de Servicio Terrestre es la del PUEP vigente de 1995, fue atendida en base al límite más acorde con la realidad física, tanto en las modificaciones producidas en los elementos que definen los límites como en los posibles ajustes cartográficos. Las zonas fueron:

San Martín

Del análisis del área se desprendió que gran parte ya no tiene usos portuarios, estando dedicada a usos de interacción con la ciudad, principalmente la zona desinada a equipamientos. Toda el área, incluyendo la zona de muelles, es utilizada por los ciudadanos, bien como zona de paseo, estacionamiento de vehículo o por el carril bici.

Por lo tanto, se delimitó la Zona de Servicio en el área de San Martín como lo estrictamente necesaria para mantener el uso portuario de los muelles, y las concesiones existentes en el borde marítimo, dejando todo el vial y la zona de equipamientos culturales fuera del área de servicio.

Dársena de Molnedo (Puerto Chico)

La propuesta de modificación de delimitación se limitó a ajustar los nuevos límites de la zona de servicio, tanto por el lado agua, incluyendo las obras ejecutadas, como por el lado ciudad para adecuarlo a los límites físicos reales de la zona de actividad portuaria.

La realización del aparcamiento de la Avenida de Castelar, y la remodelación del viario y el paseo peatonal supusieron la liberación de la necesidad de suelo para aparcamiento, y la reconfiguración de los espacios necesarios para la explotación de la dársena deportiva.

Muelle de Calderón

El ámbito del muelle de Calderón está circunscrito al viario existente, únicamente se pretendió ajustar los límites cartográficos, tanto del lado marítimo, como del terrestre, al detalle del viario realmente ejecutado, dejando como parte del mismo la jardinera de separación entre el carril bici y la calzada, que realmente es parte de dicho viario, manteniéndose por tanto, los 20 metros que establecía el vigente plan como necesarios para el funcionamiento de la actividad portuaria y que por otro lado se ajusta a la servidumbre de protección del dominio público marítimo terrestre en áreas urbanas.

Estación Marítima

El área de la Estación Marítima comprende los muelles de Albareda, del Almirante y de Bloques y el espacio situado entre estos y el Paseo Marítimo y la calle Antonio López.

En el Plan Maestro del Proyecto Frente Marítimo de Santander, se reflejó la relocalización del acceso rodado al Ferry en los Muelles de Maliaño, con el objetivo de rehabilitados y rectificando su geometría para modernizar y mejorar la operativa de tráfico ro-ro y pasajeros.

Por ello, se propuso excluir de la zona de servicio del Puerto la franja de paseo peatonal que bordea la zona de operativa portuaria vallada para dar continuidad al Paseo Marítimo, manteniendo dentro del dominio público portuario el resto del área.

Muelle de Maliaño

Manteniendo los edificios de Sanidad y de Comandancia se propuso la desafectación de los terrenos necesarios para la vertebración de la actuación propuesta en el Plan Maestro del Frente Marítimo del Puerto de Santander, en la zona de los muelles de 8 al 12. La zona de los muelles del 1 al 7 no sufrió apenas variaciones y es donde se concentraba la actividad portuaria de la zona, y donde se mantienen las ocupaciones existentes.

Varadero-Ruiz de Alda

Se entendió que la zona de Varadero-Ruiz de Alda ya no es necesaria para el desarrollo de la actividad portuaria.

Por lo tanto, se propuso la exclusión de la totalidad del área de la Zona de Servicio al no ser ya necesaria, y, así poder formar parte de la actuación del Frente Marítimo para lograr sus objetivos de reordenación.

No obstante, se mantuvo dentro del dominio público portuario, el edificio Sotoliva, del que es titular la Autoridad Portuaria de Santander, y en el que se encuentran ubicados servicios administrativos de este organismo y de la capitanía marítima de Santander.

Dársena de Maliaño

La delimitación de la Zona de Servicio Terrestre se vió modificada para recoger las propuestas de reordenación del Plan Maestro del Proyecto del Frente Marítimo de Santander, entre las que destaca la prolongación del Paseo Marítimo hasta la Marga. Por tanto, se propuso mantener una franja mínima de 20 m. de achura a lo largo del Muelle Norte para usos relacionados con las actividades pesqueras y náutico deportivas.

Estando prevista la modificación de la tecnología de varada de los barcos pesqueros creando una zona de "travel lift" en el muelle oeste, liberando así la rampa de varada, este ", fuera del ámbito de la modificación puntual y que continuará con su uso actual portuario-pesquero.

Así mismo la actividad de reparación de buques en la rampa de varada se considera inadecuada en esta ubicación por su proximidad con zonas habitadas y además es incompatible con los objetivos de reordenación urbana del proyecto del frente Marítimo de Santander, por tanto, se propuso mantener una franja suficiente para el desarrollo de las actividades náutico-deportivas en la dársena excluyendo el resto de la rampa del dominio público portuario.

Desde la ejecución del puente de Maliaño, ya no resultaba necesario para la conexión con Raos el acceso ferroviario, ni viario que se sitúa entre el muelle norte de la Dársena y la calzada de la calle Marqués de la Hermida. Por tanto, se convirtió en innecesario para la actividad portuaria parte de la zona situada entre la dársena y la calle.

Se propuso mantener en el Muelle Norte una franja de 20 m desde el cantil del Muelle, prolongando esta línea hacia el este, hasta la calle Héroes de la Armada y hacia el oeste hasta su intersección con la prolongación hacia el norte del muelle Oeste. En el lado este se propone dejar una franja de 66 metros para la actividad portuaria. En el Muelle Sur y antedársena, se propuso incluir la franja de terreno que bordea la Dársena de Maliaño hasta el bordillo norte de las parcelas de equipamiento del Barrio Pesquero y en la antedársena hasta el límite exterior de los estacionamientos anejos a las edificaciones residenciales.

El lado agua se delimitó con la situación real de las rampas, tanto las de los muelles como la del varadero, corrigiéndolo y ajustándolo a la realidad existente.

Así pues, se definió, dentro del ámbito de la primera modificación sustancial de la DEUP la siguiente Zona de Servicio del Puerto.

3.2.1. Zona de servicio terrestre

La zona de servicio actual se remonta a la Real Orden de 19 de Octubre de 1917, en la que se definía el deslinde entre el promontorio y la playa de la Magdalena, lo que incluye la punta de San Martín, parte del Dominio Público Portuario.

Posteriormente, en 1.963 por Orden Ministerial de 29 de noviembre se aprueba la zona de servicio para las márgenes Norte y Oeste de la Bahía de Santander entre el Promontorio de San Martín y el Polígono de WISSOCQ.

La presente modificación establece la nueva Zona de Servicio Terrestre entre el promontorio de San Martín y el muelle oeste de la Dársena de Maliaño.

La nueva Zona de Servicio Terrestre, en el ámbito de la modificación, no incorpora ningún terreno nuevo, ya que únicamente tiene el objeto de adecuar la delimitación al uso real de las actividades portuarias, entregando a la ciudad aquellas zonas que han perdido el uso portuario.

La siguiente tabla establece la superficie desafectada de cada una de las aéreas comentadas:

<u>Área</u>	<u>Denominación</u>	<u>Superficie (m²)</u>
1	San Martín	35.039
2	Dársena de Maliaño	4.299
3	Muelle de Calderón	879
4	Estación Marítima	3.468
7	Muelles de Maliaño	29.716
8	Varadero – Ruiz de Alda	65.665
9	Dársena de Maliaño	46.301
<u>Total</u>		<u>186.944</u>

1.2. Segunda modificación. ORDEN FOM/2555/2013, DE 30 DE DICIEMBRE

Se engloban los usos Portuario Complementario Industrial, el Portuario Complementario Terciario y el Portuario Complementario Logístico en un solo uso global con la denominación de Portuario Complementario, para el que se establecen tres categorías de uso denominadas Industrial, Terciario y Logístico.

Polígono de Parayas

Presentaba el Uso Complementario Logístico, que en la denominación propuesta se cambia a Uso Portuario Complementario Categoría Logístico.

Area 12 Raos

Presentaba la totalidad del área englobada dentro del uso Portuario Comercial.

Las nuevas tendencias en el uso de los espacios portuarios aconsejan limitar este uso a los muelles y una franja de anchura variable paralela a los mismos, liberando así el resto del suelo disponible para actividades más ligadas a la logística o a las actividades industriales que por sus características deban situarse próximas a las líneas de atraque, bien por necesidades de acceso a las materias primas como por necesidades de transporte de su producción.

Así se propuso por tanto, la delimitación de las traseras de los muelles, en el caso del espigón central de Raos, y la totalidad del espigón Norte de Raos, como de uso Portuario Comercial, mientras que el resto del área, es decir, desde el límite del uso comercial hasta el límite Oeste de la zona de servicio como Uso Mixto Portuario Comercial/Portuario Complementario, pudiendo desarrollarse en esta zona cualquiera de ambos usos y en el caso del Portuario Complementario en cualquiera de sus categorías.

Area 13 Centro Integrado de Transporte de Mercancías

Presentaba la parcela dedicada a este fin el uso Complementario Logístico, que en la modificación actual se cambia a Uso Portuario Complementario, Categoría Logístico.

Area 14 Polígono de Actimar

Presentaba la totalidad del polígono excepto la parcela más al Este del mismo el Uso Complementario Industrial que con la nueva denominación pasa a Uso Portuario Complementario Categoría Industrial.

La parcela más al este del polígono presentaba el Uso Complementario Terciario que pasa a ser con la nueva denominación Uso Portuario Complementario Categoría Terciario.

De acuerdo con lo expuesto, las nuevas mediciones de los distintos usos asignados a las diferentes zonas portuarias fueron las siguientes:

USO	CATEGORIA	SUPERFICIE (M2)
Portuario Comercial		761.441
Portuario pesquero		65.760
Mixto Portuario Náutico Deportivo/Interacción Puerto		89.590

Ciudad		
Interacción Puerto-Ciudad		17.888
Portuario Complementario	Logístico	341.088
	Industrial	316.098
	Terciario	90.470
Mixto Portuario Comercial/ Portuario Complementario		888.289
Portuario Náutico Deportivo		223.980
Portuario Náutico Deportivo con admisibilidad de Uso Residencial en régimen transitorio		38.243

1.3. Convenios de ocupación demanial de espacios necesarios para competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección y control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional.

En relación con lo establecido por el artículo 69.3 párrafo segundo del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, (TRLPEMM) en cuanto a los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones públicas puedan ejercer competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional y otras directamente relacionadas con la actividad portuaria, la Autoridad Portuaria ha suscrito, desde la aprobación de la Orden FOM/709/2012, de 9 de Abril, por la que se aprueba la modificación sustancial de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Santander, los siguientes convenios de los previstos en el artículo 73.3 del TRLPEMM:

- *“Convenio entre la Autoridad Portuaria de Santander y la Agencia Estatal de la Administración Tributaria para la utilización de bienes pertenecientes al dominio público portuario estatal sitios en la zona de servicio del Puerto de Santander” suscrito en fecha 12 de abril de 2021*
- *“Convenio entre la Autoridad Portuaria de Santander y la Secretaría de Estado de Seguridad (Dirección General de la Guardia Civil) para la utilización de bienes pertenecientes al dominio público portuario estatal sitios en la zona de servicio del Puerto de Santander”, suscrito en fecha 18 de octubre de 2022.*
- *“Convenio entre la Autoridad Portuaria de Santander y la Secretaría de Estado de Seguridad (Dirección General de la Policía) para la utilización de bienes pertenecientes al dominio público portuario estatal sitios en la zona de servicio del Puerto de Santander”, suscrito en fecha 3 de mayo de 2023.*
- *“Convenio entre la Autoridad Portuaria de Santander y la Administración General del Estado (Ministerio de Política Territorial y Memoria*

Democrática-Secretaría de Estado de Política Territorial) para la puesta a disposición de ciertas instalaciones fronterizas para el control sanitario de mercancías en el Puerto de Santander, por parte de la citada Autoridad Portuaria y en favor de la Delegación del Gobierno en Cantabria", suscrito en fecha 12 de noviembre de 2024.

- *"Adenda modificativa del Convenio entre la Autoridad Portuaria de Santander la Agencia Estatal de la Administración Tributaria para la utilización de bienes pertenecientes al dominio público portuario estatal sitos en la zona de servicio del Puerto de Santander", suscrito en fecha 13 de noviembre de 2024.*

Los espacios indicados se reflejan en los planos correspondientes.

1.4. Plan General de Ordenación Urbana vigente en el espacio afectado por la presente modificación sustancial.

La modificación propuesta en el presente documento se circunscribe a la reincorporación a la zona de servicio del puerto algunos de los espacios que fueron desafectados por la Orden FOM/709/2012, de 9 de abril y que mantienen la condición de bienes patrimoniales de la Autoridad Portuaria, todos ellos situados en el término municipal de Santander.

Dichos espacios carecen en la actualidad de ordenación urbanística, puesto que tras su desafectación en 2012, pasaron a incorporarse al Plan General de Ordenación Urbana de Santander aprobado por definitivamente por la Comisión Regional de Ordenación del Territorio y Urbanismo, en sesión celebrada el 17 de Septiembre de 2012, que creó un Área Específica (la 87 [B]) a desarrollar por un Plan Especial de Reforma Interior.

No obstante, la sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 5ª) num. 2392/2016 de 8 noviembre, declaró la nulidad del PGOU antes citado, por lo que, en la actualidad, el PGOU en vigor es el aprobado por Resolución del Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo del Gobierno de Cantabria de 17 de abril de 1997, que no contiene ordenación alguna respecto de los terrenos desafectados por la Orden FOM/709/2012, de 9 de abril, cuya reincorporación a la zona de servicio se pretende, puesto que calificaban los mismos como Sistema General Portuario.

1.5. El puerto de Santander

El puerto de Santander es un puerto multipropósito de tamaño mediano dentro de sistema portuario estatal, de muy alta especialización, localizado en la fachada atlántica de la península ibérica, sobre las riberas norte y oeste de la mayor bahía de la Costa Norte Española.

Esta infraestructura ocupa una superficie de 283 hectáreas de superficie terrestre y 3.700 hectáreas de lámina de agua, gestionadas por la Autoridad Portuaria de Santander (APS). Cuenta, además, con 6.250 metros lineales de muelles comerciales y una capacidad de almacenamiento cubierto de 121.488 m² y descubierto de 542.538 m².

De la superficie terrestre total concesionable, un 73% se encuentra actualmente en régimen de concesión o de autorización. Dentro de las más de 400 concesiones y autorizaciones que forman parte del puerto, operan 14 terminales de última generación conectadas a través del ferrocarril.

Su privilegiado emplazamiento le permite atender las necesidades de un amplio y próspero entorno territorial, articulado a través de un “nudo de comunicaciones” en el que confluyen autovías, ferrocarril, puerto y aeropuerto.

Así, el acceso directo a la red de autopistas desde el Puerto, la sofisticada infraestructura ferroviaria que supone el 14% de las entradas y salidas efectuadas por ferrocarril y un aeropuerto internacional a sólo 10 minutos con varios vuelos diarios convierten al Puerto de Santander en un nudo logístico que facilita y actúa como elemento catalizador de su entorno económico.

Esta excelente posición posibilita la integración del Puerto en las principales redes del comercio y transporte marítimo internacional, y le convierte en una excelente plataforma para la importación y exportación de mercancías.

Se trata de una infraestructura fundamental para el desarrollo económico de la comunidad autónoma y los territorios que conforman su hinterland. Este se extiende principalmente a Castilla y León, pero también a Madrid y Valle del Ebro, áreas en las que cuenta con puertos secos con conexión a la red ferroviaria.

Dispone de varias conexiones semanales con origen/destino Reino Unido y una terminal de contenedores con tres líneas regulares (Róterdam, Reino Unido y Canarias).

Su catálogo de servicios atiende prácticamente a todos los tráfico que puedan generarse en su área de influencia y es referente del tráfico de vehículos en la fachada atlántica española.

El Puerto de Santander posee, además, un amplio foreland. Los intercambios con los países de la Unión Europea representan, aproximadamente, el 40% del tráfico total del puerto, siendo Bélgica, Reino Unido, Irlanda y Alemania los principales puntos de origen y destino de las mercancías.

Fuera del ámbito de la Unión Europea, es reseñable el intercambio con Brasil (9%), siendo los sulfatos y carbonatos a granel la mercancía que se destina a

este país y los productos agroalimentarios, los que se importan. También destaca el tráfico con Sudáfrica y con Canadá.

La presente modificación se hace necesaria dada la ordenación implementada en uno de los tráficos antes mencionados, como es el tráfico ro-pax con Reino Unido.

En cifras, el intercambio comercial con el Reino Unido supone un 20% de media de la mercancía total movida en el puerto en el periodo 2020-2024 y prácticamente el 100% de los pasajeros que pasan por el Puerto de Santander.

El impacto económico en los ingresos de la Autoridad Portuaria de los tráficos de Brittany Ferry fue de un 21% de los ingresos totales de todos los servicios marítimos del Puerto en 2023. Porcentajes también destacados en cuanto a los ingresos de las empresas prestadoras de servicios portuarios técnico-náuticos.

2. Denominaciones de uso.

La Orden FOM/709/2012, de 9 de Abril, aprobó definitivamente la MODIFICACIÓN SUSTANCIAL DE LA DELIMITACION DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE SANTANDER.

En la citada modificación, se definía una modificación del ámbito portuario para adecuarlo a las necesidades y perspectivas de la actualidad portuaria, pero además se efectuaba una adaptación de las determinaciones del antiguo Plan de Utilización a la legislación vigente, y en concreto al 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 de la Marina Mercante (TRLPEMM).

De esta forma, junto a las antiguas denominaciones de Portuario Comercial o Pesquero, el uso Portuario Deportivo pasa a denominarse como Portuario Náutico-Deportivo, el Complementario Industrial, Terciario y Logístico, se denominan ahora Portuario Complementario Industrial, Terciario y Logístico, respectivamente, El Complementario Residencial (Reg. Transitorio) pasa a denominarse Portuario Náutico-deportivo con admisibilidad de Uso Residencial en régimen transitorio, el equipamiento se denomina ahora Interacción Puerto-Ciudad y por último la Reserva Portuaria no cambia de denominación.

Como se ve, la nueva denominación sigue manteniendo la división del uso complementario en tres, Industrial, Terciario, y Logístico, lo que pone en dificultades en ocasiones los cambios de uso entre usos complementarios, que son habituales en la adecuación de la actividad portuaria a las demandas de los operadores.

3. Nuevas delimitaciones de los usos.

La modificación sustancial aprobada hizo una drástica reconversión de los usos portuarios en el ámbito de la zona de servicio más en contacto con el casco urbano de Santander, manteniendo en el resto, que acoge a la práctica totalidad de la actividad portuaria y complementaria en la misma situación que se encontraba en el antiguo PUEP.

En el plano nº 1 de los que acompañan a esta memoria, se expone la situación de la delimitación y los usos origen de esta Modificación nº 1.

Se observa un cambio muy evidente en la delimitación del límite de la zona de servicio en su contacto con la calle de Antonio López tal y como se expresa en el siguiente croquis.



Esta delimitación respondía a la ordenación de una nueva terminal de ferrys en la zona, lo que originaba estos entrantes y salientes en la delimitación.

Con posterioridad y debido al cambio de las demandas de suelo para las distintas actividades se consideró conveniente tramitar una nueva modificación que recogiera la reasignación de los usos en algunas áreas.

Así, la Orden FOM/2555/2013 de 30 de Diciembre, BOE de 27 de Enero de 2014, aprobó la SEGUNDA MODIFICACIÓN SUSTANCIAL DE LA DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE SANTANDER, delimitación que ha quedado inalterada hasta ahora.

En esta nueva delimitación no introdujo ninguna variación en la delimitación de la zona de servicio establecida en la modificación sustancial nº 1, pero sí se

estableció una reasignación de los usos que permitiera dar servicio a las nuevas demandas presentadas.

Como consecuencia de su aprobación se estableció una nueva definición de los usos portuarios complementarios englobándoles en un uso global con tres categorías de uso y las siguientes definiciones:

PORTUARIO COMPLEMENTARIO

Categoría Industrial

Referido a aquellas áreas en las que se realizan procesos de transformación de mercancías y pesca, producción de energía, y en general actividades industriales ligadas directa o indirectamente al puerto.

Categoría Terciario

De aplicación a aquellas áreas en las que se realizan actividades administrativas o comerciales relacionados con la actividad o la comunidad portuaria.

Categoría Logística

Aplicable a aquellas áreas de la zona de servicio dedicadas fundamentalmente al almacenaje, la distribución y la logística, incluidas las labores de terminación, limpieza, etiquetado y empaquetado de algunas mercancías.

Estas categorías de uso, no se consideran vinculantes, pudiéndose intercambiar entre sí. Expresan la intención de concentrar en una zona una determinada categoría de usos, pero deben entenderse flexibles, para ser adaptadas a las variables demandas del comercio marítimo.

Con este cambio la tabla de denominación de los usos queda como sigue:

Usos DEUP modificación . Nº1	Usos DEUP modificación nº 2	Categorías de uso
Portuario Comercial	Portuario Comercial	
Portuario Pesquero	Portuario Pesquero	
Portuario Náutico-Deportivo	Portuario Náutico-Deportivo	
Portuario Complementario Industrial	Portuario Complementario	Industrial
Portuario Complementario Terciario		Terciario
Portuario Complementario Logístico		Logístico
Portuario Náutico-Deportivo con admisibilidad de Uso Residencial en régimen transitorio.	Portuario Náutico-Deportivo con admisibilidad de Uso Residencial en régimen	

	transitorio.	
Interacción Puerto-Ciudad	Interacción Puerto-Ciudad	
Reserva Portuaria	Reserva Portuaria	

Además, el documento aprobado establecía unas modificaciones en los usos y categorías que quedaron como sigue:

Area 11. Polígono de Parayas.

Se cambió el Uso Complementario Logístico, a Uso Portuario Complementario Categoría Logístico.

Area 12. Raos

Se modificó el uso Portuario Comercial, asignado a la totalidad del área, dividiendo la zona en dos subáreas. En la primera de ellas, formada por los muelles del espigón central de Raos y la totalidad del espigón Norte de Raos, se mantuvo el uso Portuario Comercial actualmente asignado. A la segunda, correspondiente al resto del Área de Raos, se le asignó un uso mixto Portuario Comercial/Portuario Complementario, pudiendo desarrollarse en esta zona cualquiera de estos usos, y en el caso del uso Portuario Complementario, en cualquiera de sus categorías.

Area 13. Centro integrado de Transporte de Mercancías.

Se modificó el uso Complementario Logístico por el Uso Portuario Complementario. Categoría Logístico.

Area 14: Polígono de Actimar.

La totalidad del polígono, excepto la parcela más al este del mismo, tenía asignado el uso Complementario Industrial, el cual, con la nueva denominación pasó a considerarse uso Portuario Complementario. Categoría Industrial.

De acuerdo con lo expuesto, las mediciones de los distintos usos asignados a las diferentes zonas portuarias son las siguientes:

USO	CATEGORIA	SUPERFICIE (M2)
Portuario Comercial		761.441
Portuario pesquero		65.760
Mixto Portuario Náutico Deportivo/Interacción Puerto Ciudad		89.590
Interacción Puerto-Ciudad		17.888
Portuario Complementario	Logístico	341.088
	Industrial	316.098

	Terciario	90.470
Mixto Portuario Comercial/ Portuario Complementario		888.289
Portuario Náutico Deportivo		223.980
Portuario Náutico Deportivo con admisibilidad de Uso Residencial en régimen transitorio		38.243

4. Modificaciones propuestas.

Como se ha expuesto en los puntos anteriores la línea que define la zona de servicio del puerto en la actualidad, quedó establecida en el contenido de la primera modificación puntual y respondiendo a determinados supuestos de ejecución de la terminal de pasajeros que no se han concretado en estos años de vigencia de esta delimitación y que incluso van en contra de algunas determinaciones de ocupación de suelo establecidas entre la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento de Santander.

Por su parte, como consecuencia directa de la salida del Reino Unido de la Unión Europea (Brexit) y de la implantación de una concesión para el suministro de gas natural licuado a buques (GNL) se ha producido una sustancial modificación del diseño de la terminal de los ferries que unen el Puerto de Santander con el Reino Unido, que implica la necesidad de reincorporar a la zona de servicio del puerto algunos de los espacios que fueron desafectados por la Orden FOM/709/2012, de 9 de abril y que mantienen la condición de bienes patrimoniales de la Autoridad Portuaria, aunque, de hecho, a lo largo de estos años, se han seguido manteniendo dentro del recinto de acceso restringido.

Así, el tráfico en buques mixtos de pasajeros y carga rodada con origen y destino en el Reino Unido se realiza por la naviera Brittany Ferries, que lleva desarrollando el mismo en el Puerto de Santander desde el año 1.978. Todas las escalas de dicha compañía se realizan con puertos británicos.

La incidencia del Brexit en la operativa portuaria de los buques de esta compañía naviera, fundamentalmente en lo que se refiere al control de pasajeros que desembarcan con sus propios vehículos y de las mercancías transportadas en semirremolques y plataformas no acompañadas, ha determinado la imperiosa necesidad de modificar sustancialmente el diseño de la terminal utilizada para tal fin, incluyendo un nuevo muelle de atraque de los buques, -muelle Tramo 1-4 de Maliaño-, facilitando la posibilidad de utilizar como combustible de los mismos el gas natural licuado (GNL), así como la implantación de una nueva rampa ro-ro flotante que permita dar servicio a los buques de Brittany Ferries.

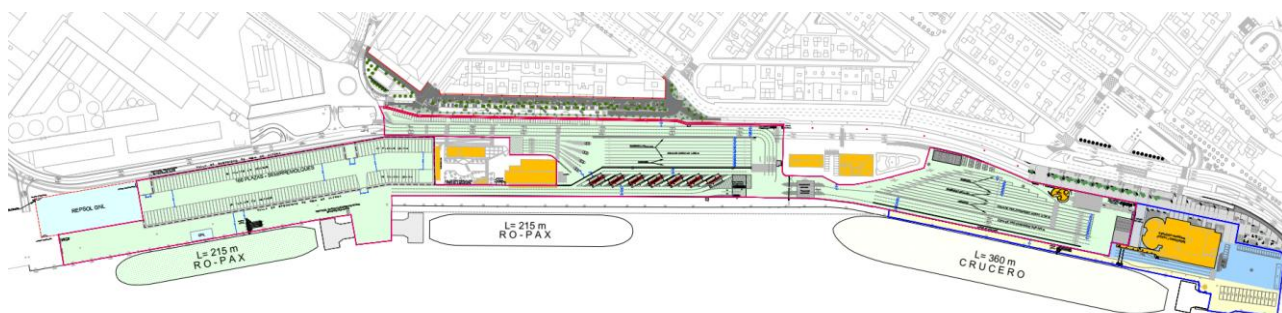
Asimismo, se ha abordado un replanteamiento radical del *lay-out* de la terminal, dada la necesidad de ampliar el número de puestos de control de

vehículos para la identificación de los pasajeros que acceden en sus automóviles.

Adicionalmente, el espacio para los semirremolques y plataformas de mercancía no acompañada que embarca y desembarca de los ferries se encontraba demasiado alejado del atraque, lo que generaba un bajo rendimiento de las operaciones, haciendo necesario buscar una ubicación más próxima al puesto de atraque. Como consecuencia, se ha hecho necesaria la reordenación de toda la terminal de ferries, ampliándola hacia el suroeste, incorporando un nuevo aparcamiento de semirremolques, nuevos puestos de control de frontera, y reordenando los flujos de vehículos de embarque y desembarque.

Estas actuaciones de rediseño han implicado la necesidad de acometer proyectos de demolición de naves portuarias que se ubicaban en la zona en la que pasa a implantarse la terminal.

En la imagen que se incluye, se muestra el nuevo diseño de la terminal de ferries con los elementos indicados con anterioridad:



Por su parte, en fechas recientes se ha ejecutado la demolición de las naves de talleres de la autoridad portuaria que se situaban al Sur de la Calle Antonio López y que llevaba aparejada la construcción de una nueva valla de separación de seguridad entre los terrenos portuarios y el uso ciudadano de la calle.

Así establecida de hecho la nueva separación entre el uso ciudadano y el portuario parece lógico la modificación de la delimitación de la zona de servicio en ese tramo, para, asimismo, facilitar la normal explotación de la terminal de ferries en los espacios que se reincorporan a la zona de servicio.

Se propone por tanto la modificación de la delimitación de la zona de servicio del puerto de Santander en el tramo comprendido entre la intersección de la calle Antonio López con la calle Nicolás Salmerón hasta la entrada al puerto, tal y como se dibuja en los planos de detalle, que acompañan a esta Memoria.

Como quiera que los terrenos comprendidos entre el nuevo límite y el antiguo colindan con el uso Portuario Comercial, a los nuevos terrenos incorporados a la Zona de servicio se los calificará con este mismo uso global.

5. Carácter de la modificación.

Los nuevos terrenos incorporados a la Zona de Servicio del puerto, objeto de la presente modificación, correspondientes a espacios que actualmente tienen la condición de bienes patrimoniales, una vez fueron desafectados por la Orden FOM/709/2012, de 9 de abril, representan una superficie, una vez replanteadas las coordenadas actuales del orden de 27.214 m².

Como se observa en el Cuadro expuesto en el punto 3, la superficie calificada como Portuario Comercial en la actualidad asciende por lo tanto a la cantidad de 788.655,00 m² por lo que la superficie incorporada a este uso en esta modificación tan sólo representa el 3,50 % , por lo que, de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 70 del vigente Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la modificación expuesta en este documento no tendría el carácter de modificación sustancial al alterar los usos previstos en una superficie menor del quince por ciento, pero el hecho de incorporar nuevos terrenos a la zona de servicio del puerto le confiere el carácter de modificación sustancial y como tal debe tramitarse.

Con esta modificación las superficies para los distintos usos de la zona de servicio del puerto de Santander, sin computar los espacios emergidos como consecuencia de la ejecución de obras de infraestructuras y actualización de ajustes en la cartografía, que se tratarán en el apartado 7 de esta memoria quedarían como sigue:

USO	CATEGORIA	SUPERFICIE (M2)
Portuario Comercial		788.655
Portuario pesquero		65.760
Mixto Portuario Náutico Deportivo/Interacción Puerto Ciudad		89.590
Interacción Puerto-Ciudad		17.888
Portuario Complementario	Logístico	341.088
	Industrial	316.098
	Terciario	90.470
Mixto Portuario Comercial/ Portuario Complementario		888.289
Portuario Náutico Deportivo		223.980
Portuario Náutico Deportivo con admisibilidad de Uso Residencial en régimen transitorio		38.243

6. Justificación de la modificación.

La justificación de la modificación se basa en la necesidad de incorporar los terrenos comprendidos entre la nueva delimitación de la Zona de servicio y la aprobada con anterioridad a la necesidad de disponer de los mismos para el correcto desarrollo de la nueva terminal de ferrys diseñada.

La delimitación actualmente vigente respondía a las estrictas necesidades de espacio para otro diseño que en la actualidad ha quedado obsoleto.

7. Incorporación al espacio de tierra de las ampliaciones de infraestructuras e instalaciones portuarias complementarias a las existentes.

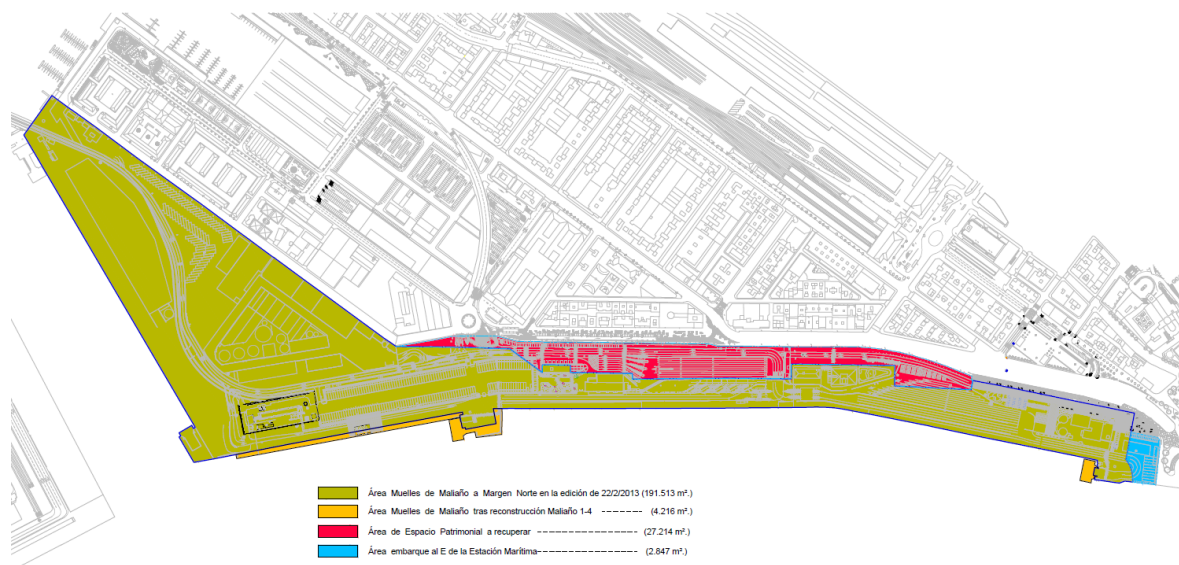
De acuerdo con lo establecido por el artículo 70.2 del TRLPEMM, tienen la consideración de modificaciones no sustanciales las incorporaciones al espacio de tierra de las ampliaciones de infraestructuras e instalaciones portuarias que sean complementarias de las ya existentes, así como las consecuencias que tenga dicha incorporación en los espacios de agua y zonas en las que se divide, siempre que las mismas se sitúen en la zona de servicio del puerto.

Desde la aprobación de la Modificación Sustancial de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios por la Orden FOM FOM/709/2012, de 9 de abril, se han ejecutado una serie de infraestructuras que han incidido en el límite de los espacios terrestres y de agua de la zona de servicio del Puerto de Santander y, en concreto los siguientes:

- Ejecución de las obras del proyecto "Finalización de las obras del Muelle de Raos 9" (13.580 m²).
- Ejecución de las obras del proyecto "Tramo 1-4 de los muelles de Maliaño" y del proyecto "Rampa flotante Tramo 1-4 de los muelles de Maliaño" (4.260 m²).
- Ejecución de las obras del proyecto "Rampa ro-ro Raos 7-8" (99 m²).

Además, consideramos los siguientes ajustes:

- Rampa ro-ro doble Raos 8 (3.085 m²).
- Avance línea de muelle concesión GSW (251 m²).
- Ajuste zona cargadero Cantabriasil (76 m²)
- Reajuste en viales (215 m²).
- Puente de Maliaño-Raos (3.843 m²).
- Área de embarque de la estación marítima (2.847 m²).
- Archivo (1.174 m²) y Nave Sotoliva (477 m²).



En la siguiente tabla se describen las superficies de los espacios de tierra emergidos como consecuencia de las anteriores actuaciones, con la consecuente minoración en el espacio de agua.

Área	Superficie terrestre actual	Superficie terrestre emergida en la propuesta
Muelles de Maliaño/Margen Norte	191.881 m²	196.097 m²
Espigones Norte y Central	569.870 m²	579.268 m²

Incluyendo las citadas modificaciones derivadas de los terrenos emergidos como consecuencia de la ejecución de infraestructuras terrestres así como los

ajustes mencionados, las superficies para los distintos usos de la zona de servicio del puerto de Santander una vez aprobada la presente modificación serían las siguientes:

USO	CATEGORIA	SUPERFICIE (M2)
Portuario Comercial		817.358
Portuario pesquero		65.760
Mixto Portuario Náutico Deportivo/Interacción Puerto Ciudad		91.241
Interacción Puerto-Ciudad		15.041
Portuario Complementario	Logístico	341.088
	Industrial	316.098
	Terciario	90.470
Mixto Portuario Comercial/ Portuario Complementario		888.289
Portuario Náutico Deportivo		223.980
Portuario Náutico Deportivo con admisibilidad de Uso Residencial en régimen transitorio		38.243

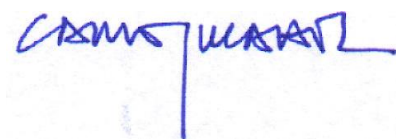
8. Conclusiones.

Con lo expuesto en la presenta memoria y lo reflejado en los planos que la acompañan se considera suficientemente justificada la presente Modificación Sustancial de la Delimitación de los Espacios Portuarios del Puerto de Santander, que se entrega a la propiedad para su aprobación si procede.

Santander, abril 2025

LA EMPRESA CONSULTORA
A.C. PROYECTOS, S.L.

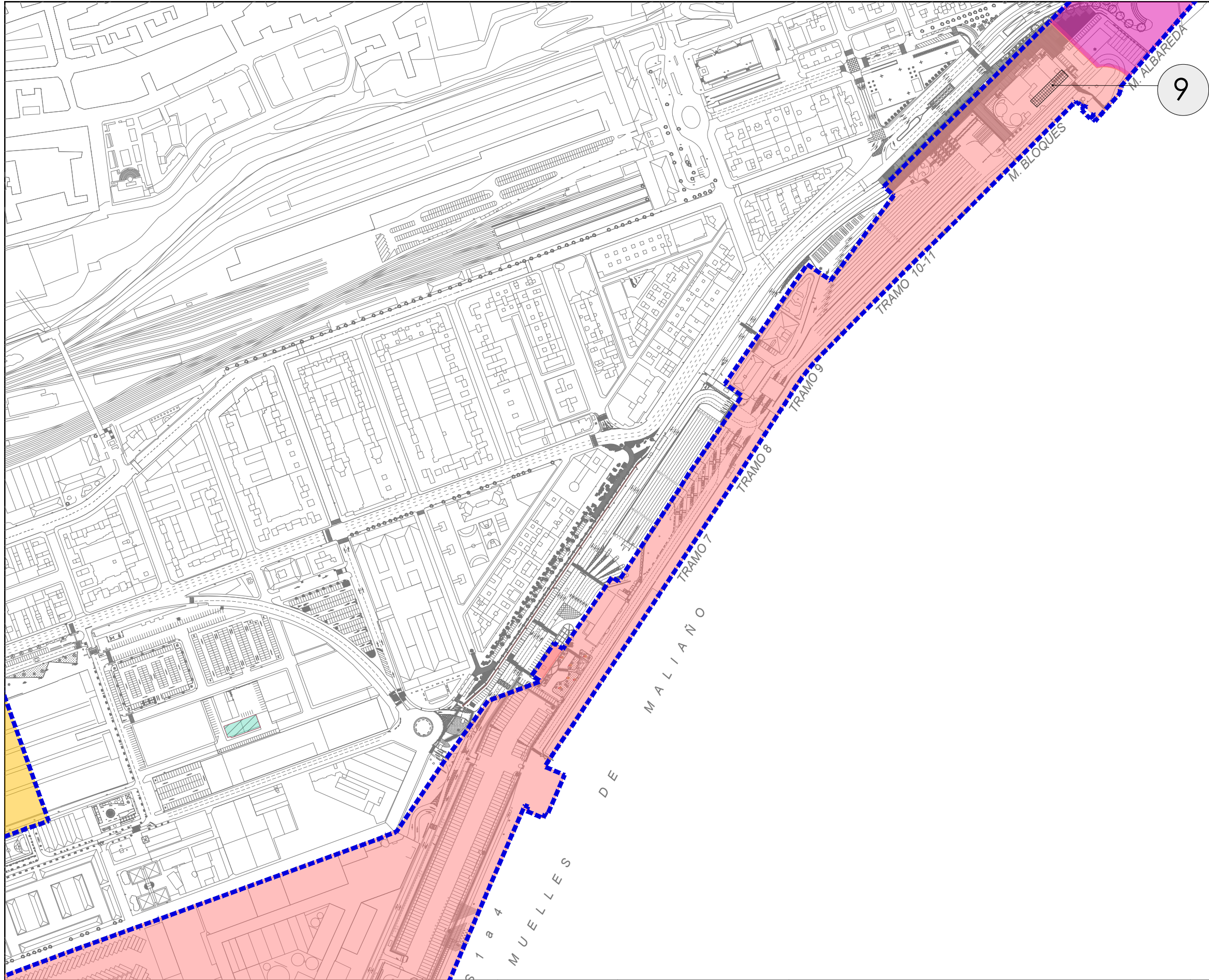
AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER




Fdo.: Carlos de la Hoz
Ingeniero de Caminos

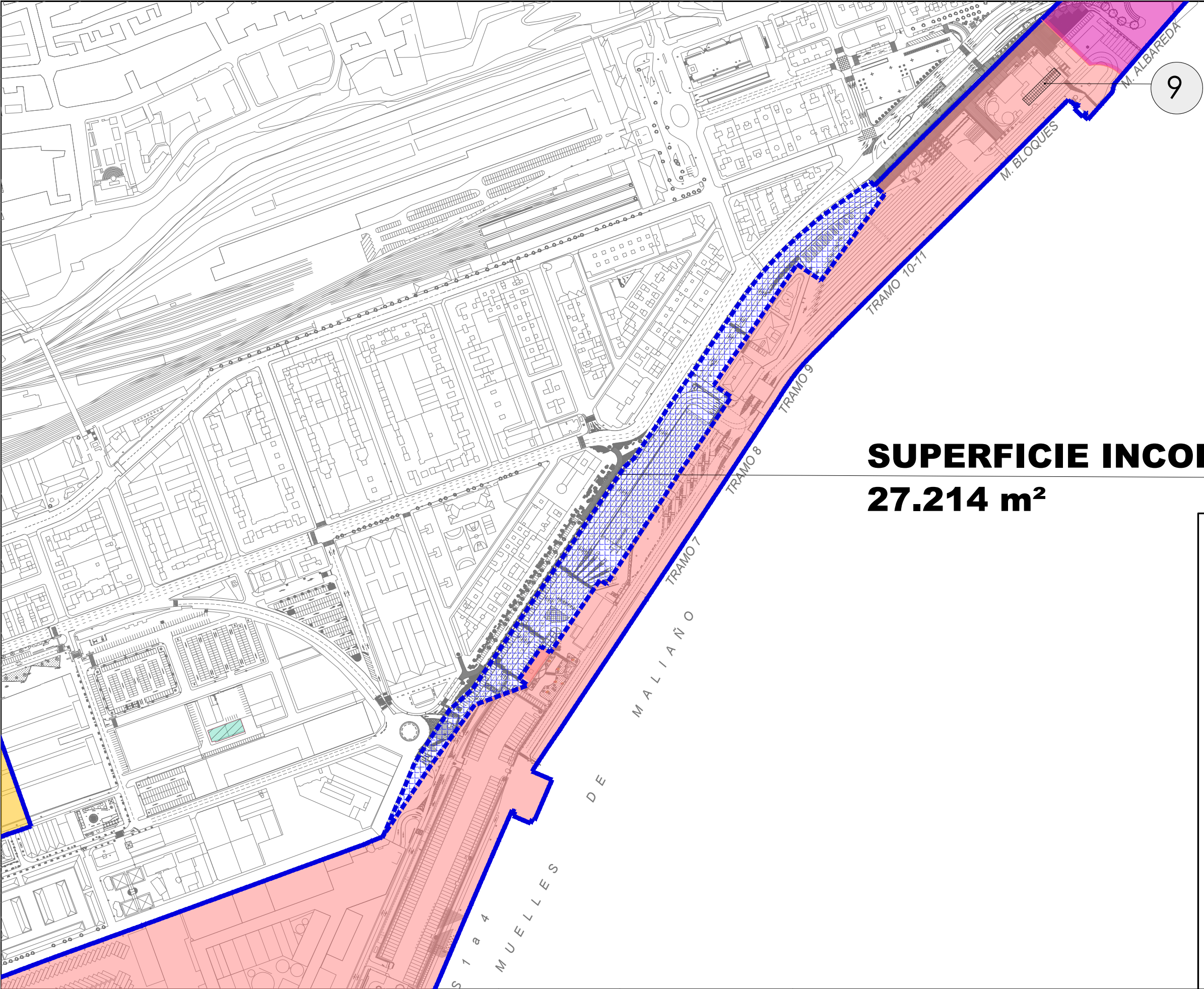
Fdo. Santiago Diaz Fraile
Director de la Autoridad Portuaria

MODIFICACIÓN Nº 3 DEUP PUERTO SANTANDER



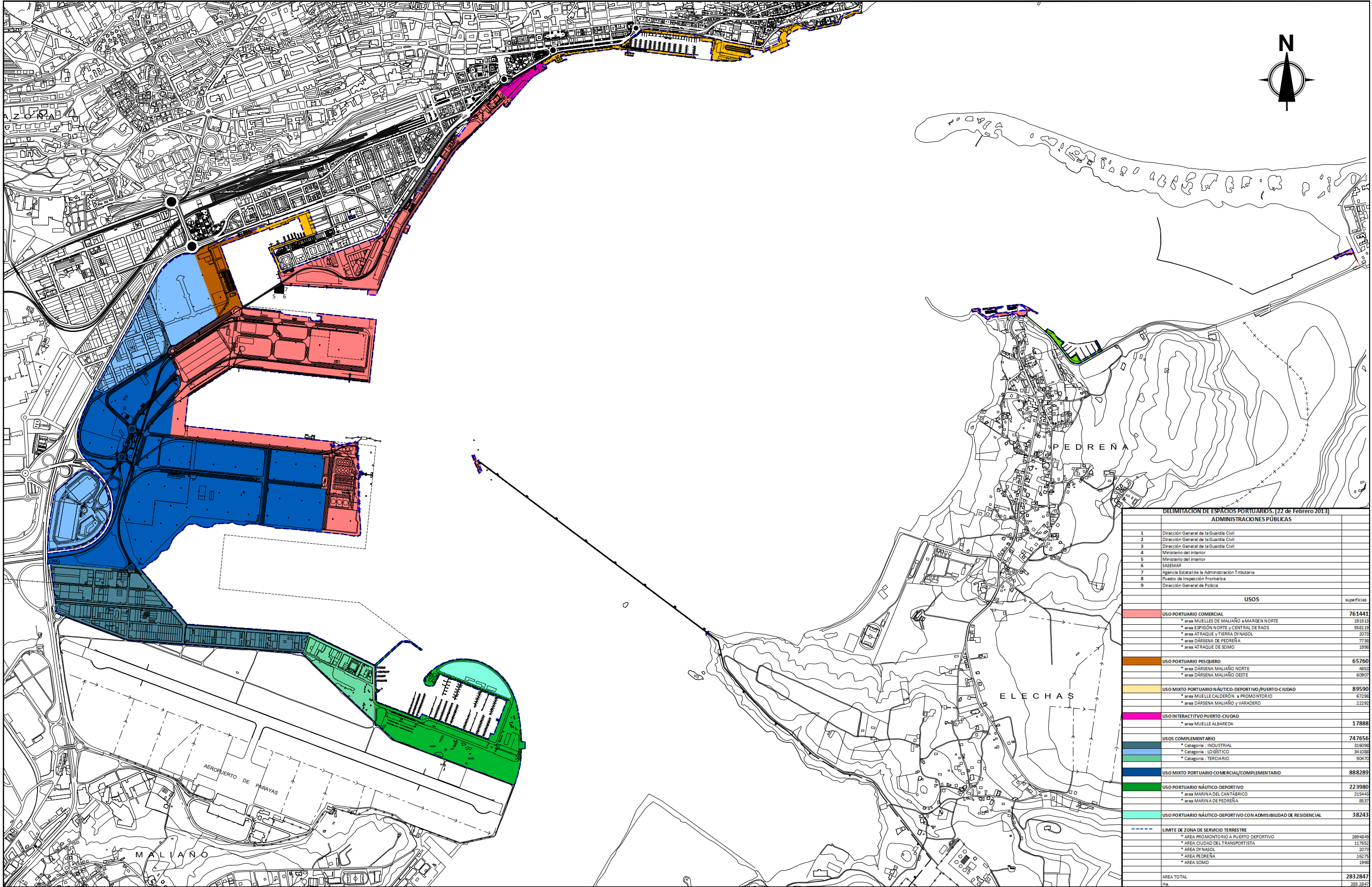
9

- Límite Zona de Servicio Terrestre
- ADMINISTRACIONES PÚBLICAS**
- ① Dirección General de la Guardia Civil
 - ② Dirección General de la Guardia Civil
 - ③ Dirección General de la Guardia Civil
 - ④ Ministerio de Interior
 - ⑤ Ministerio de Interior
 - ⑥ SASEMAR
 - ⑦ Agencia Estatal de la Adm. Tributaria
 - ⑧ Puesto de Inspección Fronteriza
 - ⑨ Dirección General de la Policía
- USOS**
- Uso Portuario Comercial
 - Uso Portuario Pesquero
 - Uso Mixto Portuario Náutico-Deportivo/ Interacción Puerto-Ciudad
 - Uso de Interacción Puerto-Ciudad
 - Uso Complementario
- Categorías:**
- Categoría: Industrial
 - Categoría: Logístico
 - Categoría: Terciario
- Uso Mixto Portuario Comercial / Complementario**
- Uso Portuario Náutico-Deportivo**
- Uso Portuario Náutico-Deportivo con admisibilidad de Uso Residencial (Régimen transitorio).**



SUPERFICIE INCORPORADA
27.214 m²

- Límite Zona de Servicio Terrestre
- ADMINISTRACIONES PÚBLICAS
 - ① Dirección General de la Guardia Civil
 - ② Dirección General de la Guardia Civil
 - ③ Dirección General de la Guardia Civil
 - ④ Ministerio de Interior
 - ⑤ Ministerio de Interior
 - ⑥ SASEMAR
 - ⑦ Agencia Estatal de la Adm. Tributaria
 - ⑧ Puesto de Inspección Fronteriza
 - ⑨ Dirección General de la Policía
- USOS
 - Usos Portuario Comercial
 - Usos Portuario Pesquero
 - Usos Mixto Portuario Náutico-Deportivo/ Interacción Puerto-Ciudad
 - Usos de Interacción Puerto-Ciudad
 - Usos Complementario
- Categorías:
 - Categoría: Industrial
 - Categoría: Logístico
 - Categoría: Terciario
- Usos Portuarios:
 - Usos Mixto Portuario Comercial / Complementario
 - Usos Portuario Náutico-Deportivo
 - Usos Portuario Náutico-Deportivo con admisibilidad de Uso Residencial (Régimen transitorio).



DELIMITACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS. (22 de Febrero 2013)

ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

1	Dirección General de la Guardia Civil	
2	Dirección General de la Guardia Civil	
3	Dirección General de la Guardia Civil	
4	Ministerio del Interior	
5	Ministerio del Interior	
6	SASEMAR	
7	Agencia Estatal de la Administración Tributaria	
8	Puerto de Inspección Fronteriza	
9	Dirección General de Policía	

USOS

superficies

USO PORTUARIO COMERCIAL	761441
* área MUELLES DE MALIANO a MARGEN NORTE	191513
* área ESPIGÓN NORTE y CENTRAL DE RADOS	558119
* área ATRAQUE y TIERRA DYNASOL	2073
* área DARSENA DE PEDREÑA	7735
* área ATRAQUE DE SOMO	1958
USO PORTUARIO PESQUERO	65760
* área DARSENA MALIANO NORTE	4853
* área DARSENA MALIANO OESTE	60907
USO MIXTO PORTUARIO NÁUTICO-DEPORTIVO PUERTO-CIUDAD	89590
* área MUELLE CALDERÓN a PROMONTORIO	67256
* área DARSENA MALIANO y VARADERO	22252
USO INTERACTIVO PUERTO-CIUDAD	
* área MUELLE ALBAREDA	17888
USOS COMPLEMENTARIO	747656
* Categoría - INDUSTRIAL	316296
* Categoría - LOGÍSTICO	343286
* Categoría - TERCIARIO	90470
USO MIXTO PORTUARIO COMERCIAL/COMPLEMENTARIO	888289
USO PORTUARIO NÁUTICO-DEPORTIVO	223980
* área MARINA DEL CANTÁBRICO	215443
* área MARINA DE PEDREÑA	8537
USO PORTUARIO NÁUTICO-DEPORTIVO CON ADMISIBILIDAD DE RESIDENCIAL	38243
LÍMITE DE ZONA DE SERVICIO TERRESTRE	
* ÁREA PROMONTORIO A PUERTO DEPORTIVO	2684849
* ÁREA CIUDAD DEL TRANSPORTISTA	117652
* ÁREA DYNASOL	2073
* ÁREA PEDREÑA	16375
* ÁREA SOMO	1958
ÁREA TOTAL	2832847
H.S.	283.2847



Puerto de Santander
Autoridad Portuaria de Santander



AC. PROYECTOS S.L.

FDO. CARLOS DE LA HOZ

EL DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

FDO. SANTIAGO DÍAZ FRAILE

MODIFICACIÓN SUSTANCIAL Nº3 DEUP SANTANDER

PLANO Nº

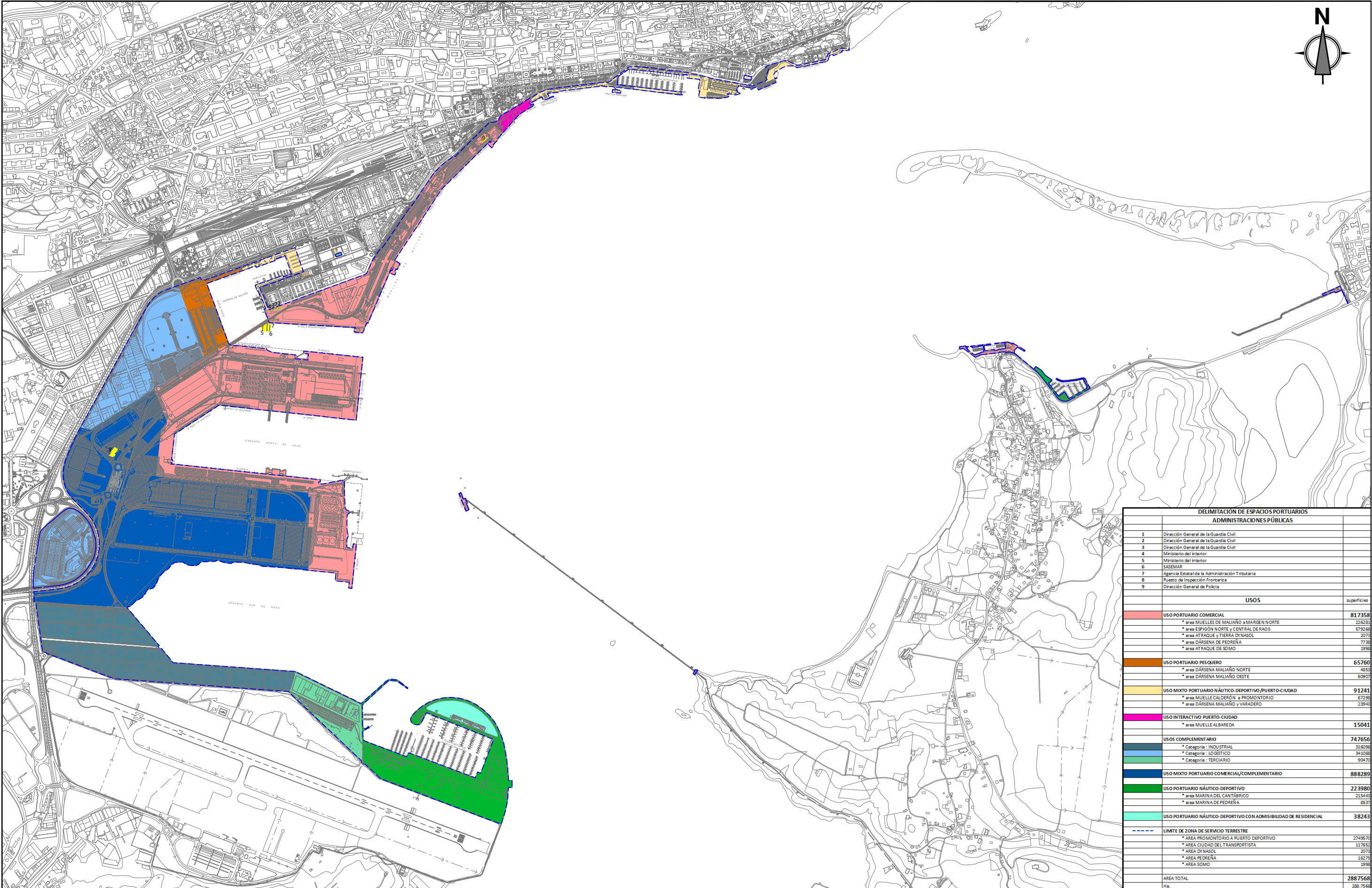
03

ESCALA: 1 / 20.000
ORIGINALES EN A3

ABRIL 2025

DENOMINACIÓN DEL PLANO:

ESTADO ACTUAL DELIMITACIÓN DE
ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS
DEL PUERTO DE SANTANDER



DELIMITACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS		
ADMINISTRACIONES PÚBLICAS		
1	Dirección General de la Guardia Civil	
2	Dirección General de la Guardia Civil	
3	Dirección General de la Guardia Civil	
4	Ministerio del Interior	
5	Ministerio del Interior	
6	SASEMAR	
7	Agencia Estatal de la Administración Tributaria	
8	Puerto de Inspección Fronteriza	
9	Dirección General de Policía	
USOS		superficies
USO PORTUARIO COMERCIAL		817358
* área MUELLES DE MALIÑO «MARGEN NORTE»		226281
* área ESPIGÓN NORTE y CENTRAL DE RADOS		579268
* área ATRAQUE y TIERRA DYNASOL		2073
* área DARSENA DE PEDREÑA		7738
* área ATRAQUE DE SOMO		1958
USO PORTUARIO PESQUERO		65760
* área DARSENA MALIÑO NORTE		4853
* área DARSENA MALIÑO OESTE		60907
USO MIXTO PORTUARIO NÁUTICO-DEPORTIVO PUERTO-CIUDAD		91241
* área MUELLE CALDERÓN «PROMONTORIO»		67256
* área DARSENA MALIÑO y VARADERO		23983
USO INTERACTIVO PUERTO-CIUDAD		
* área MUELLE ALBAREDA		15041
USOS COMPLEMENTARIO		747656
* Categoría «INDUSTRIAL»		316298
* Categoría «LOGÍSTICO»		343286
* Categoría «TERCIARIO»		90470
USO MIXTO PORTUARIO COMERCIAL/COMPLEMENTARIO		888289
USO PORTUARIO NÁUTICO-DEPORTIVO		223980
* área MARINA DEL CANTÁBRICO		215443
* área MARINA DE PEDREÑA		8537
USO PORTUARIO NÁUTICO-DEPORTIVO CON ADMISIBILIDAD DE RESIDENCIAL		38243
--- LIMITE DE ZONA DE SERVICIO TERRESTRE		
* AREA PROMONTORIO A PUERTO DEPORTIVO		2749570
* AREA CIUDAD DEL TRANSPORTISTA		117652
* AREA DYNASOL		2073
* AREA PEDREÑA		16375
* AREA SOMO		1958
AREA TOTAL		2887568
H.S.		288.7568

