

MIÉRCOLES, 14 DE MAYO DE 2014 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 24

## 7. OTROS ANUNCIOS

### 7.1. URBANISMO

#### CONSEJO DE GOBIERNO

**CVE-2014-6883** *Decreto 23/2014, de 30 de abril de 2014, por el que se aprueba definitivamente la modificación puntual número 12 del Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario de Santander.*

Visto el expediente relativo a la modificación puntual número 12 del Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario de Santander, en las áreas número 10.1 (Espigón Norte de Raos) y 10.2 (Espigón Central de Raos).

Resultando, que su ámbito está comprendido en parte del Área 10.1 (Espigón Norte de Raos) y en Área número 10.2 (Espigón Central de Raos).

Resultando, que el objeto de la misma es:

- La introducción de uso pormenorizado industrial (I) aparte del existente actualmente de almacenaje en recinto (AR) en algunas parcelas de las áreas 10.1 y 10.2.
- La modificación de la disposición del viario en el espigón Central de Raos para adecuarlo a la realidad construida del mismo.
- La aclaración de la definición de la tipología edificatoria de las Normas Particulares de las áreas 10.1 y 10.2, para evitar posibles problemas interpretativos derivados de la aplicación de la ordenanza subsidiaria del Plan General de Santander.

Resultando que el alcance la modificación consiste en lo siguiente:

Modificación del Plano número 2 de Calificación de Suelo, Hojas 5 y 7, y del Plano número 3 Normativa, Hojas 5 y 7: En el Áreas 10.1 y en una parcela del Área 10.2 se añade al uso pormenorizado previsto en la actualidad (Almacenaje en recintos - AR) el uso Complementario Industrial (I).

Modificación del Plano número 2 de Calificación de Suelo, Hojas 7, y del Plano número 3 Normativa, Hoja 7: Modificación de la Red Viaria Secundaria que une la red viaria secundaria del Polígono Industrial de Raos, con el espigón Central, con la introducción de una glorieta que facilite los movimientos de vehículos.

Modificación del artículo 60 Normas Particulares para el Área 10.1 Espigón Norte de Raos y del artículo 61 para el Área 10.2 Espigón Central de Raos.

Al propio tiempo, se suprimen los apartados 5, 6 y 7 de condiciones de estacionamiento y red viaria, condiciones de vinculación de la ordenación, y de condiciones de tramitación o desarrollo, respectivamente.

Resultando, que la presente modificación puntual fue aprobada inicialmente por acuerdo de la Comisión Regional de Ordenación del Territorio y Urbanismo de 17 de mayo de 2013, habiéndose sometido al trámite de información pública mediante inserción del correspondiente anuncio en el BOC y diarios regionales de 14 de junio de 2013, siendo aprobada provisionalmente en sesión de 9 de septiembre de 2013, advirtiendo la necesidad de recabar, con carácter

CVE-2014-6883

MIÉRCOLES, 14 DE MAYO DE 2014 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 24

previo a su aprobación definitiva, el preceptivo informe de la Dirección General de Aviación Civil.

Resultando, que constan en el expediente los informes reglamentarios preceptivos, habiéndose recibido el informe de la Dirección General de Aviación Civil.

Resultando, que se ha señalado por la Dirección General de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística que la modificación puntual no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente.

Resultando, que se han incorporado al documento todas las observaciones efectuadas en los informes sectoriales emitidos, sin que se hayan formulado alegaciones u observaciones en el trámite de información pública y notificaciones singularizadas que se han efectuado.

Considerando, que el expediente ha seguido los trámites establecidos en el artículo 23 de la Ley 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo, aplicable en función de lo señalado en los artículos 76.4 en relación con el 59.4 y 76.1 de la misma, correspondiendo al Consejo de Gobierno mediante Decreto la aprobación definitiva de la presente modificación puntual,

Es por lo que, a propuesta del Consejero de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Urbanismo, y previa deliberación del Consejo de Gobierno en su reunión del día 30 de abril de 2014,

#### DISPONGO

Aprobar definitivamente la modificación puntual número 12 del Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario de Santander, en las áreas número 10.1 (Espigón Norte de Raos) y 10.2 (Espigón Central de Raos), y que se publica como anexo.

Santander, 30 de abril de 2014.

El presidente del Consejo de Gobierno,  
Juan Ignacio Diego Palacios.

El consejero de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Urbanismo,  
Francisco Javier Fernández González.

MIÉRCOLES, 14 DE MAYO DE 2014 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 24



Puerto de Santander

Autoridad Portuaria de Santander

**MODIFICACIÓN PUNTUAL N° 12 DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL  
SISTEMA GENERAL PORTUARIO DEL PUERTO DE SANTANDER, EN LAS AREAS 10.1:  
ESPIGON NORTE DE RAOS Y EL ÁREA N° 10.2: ESPIGON CENTRAL DE RAOS.**



ABRIL 2014



CVE-2014-6883

MIÉRCOLES, 14 DE MAYO DE 2014 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 24

**MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 12 DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA GENERAL PORTUARIO DEL PUERTO DE SANTANDER, EN LAS AREAS 10.1: ESPIGON NORTE DE RAOS Y EL ÁREA Nº 10.2: ESPIGON CENTRAL DE RAOS.**

**INDICE GENERAL**

**DOCUMENTO Nº 1. MEMORIA.**

**1. Antecedentes**

**2. Justificación y motivación de la propuesta de modificación**

- 2.1. Origen de la modificación.
- 2.2. Carácter puntual de la modificación planteada
- 2.3. Efectos de esta modificación sobre el planeamiento vigente.
- 2.4. Efectos de esta modificación sobre la red ferroviaria portuaria.
- 2.5. Efectos de esta modificación sobre las infraestructuras portuarias existentes (Redes de abastecimiento, saneamiento, electricidad y otras).
- 2.6. Efectos de esta modificación sobre el Plan de Autoprotección del Puerto de Santander.
- 2.7. Efectos de esta modificación sobre el Estudio económico Financiero del plan Especial.

**3. Propuesta de modificación**

**DOCUMENTO Nº 2. PLANOS.**

**I. PLANOS DE INFORMACION**

MIÉRCOLES, 14 DE MAYO DE 2014 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 24

- I.1. Calificación del Suelo, hoja 5, vigente.
- I.2. Calificación del Suelo, hoja 7, vigente.
- I.3. Normativa, hoja 5, vigente.
- I.4. Normativa, hoja 7, vigente.

## II. PLANOS DE PROYECTO O MODIFICADOS.

- II.1. Calificación del Suelo, hoja 5, Modificado.
- II.2. Calificación del Suelo, hoja 7, Modificado.
- II.3. Normativa, hoja 5, Modificado.
- II.4. Normativa, hoja 7, Modificado.
- II.5. AEROPUERTO DE SANTANDER
  - II.5.1. Servidumbres de operación de las aeronaves.
  - II.5.2. Servidumbres de Aeródromo e instalaciones eléctricas.

## MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 12 DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA GENERAL PORTUARIO DEL PUERTO DE SANTANDER, EN LAS AREAS 10.1: ESPIGON NORTE DE RAOS Y EL ÁREA Nº 10.2: ESPIGON CENTRAL DE RAOS.

### DOCUMENTO Nº 1. MEMORIA.

#### 1. Antecedentes

El 10 de Octubre del 2000, ( B.O.C. 26 de Enero del 2001), el Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo del Gobierno de Cantabria, aprobó definitivamente el Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario del Puerto de Santander, que redactó la Autoridad Portuaria en estrecho contacto con los ayuntamientos afectados.

Desde su confección, la política de la Autoridad Portuaria ha sido la de ir adecuando la disposición espacial de sus actividades al modelo implícito en el Plan Especial, tanto en lo que se refiere a sus actividades portuarias como a las consideradas como complementarios, orientando los usos dentro de los espacios portuarios disponibles.



MIÉRCOLES, 14 DE MAYO DE 2014 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 24

Dentro de esta política se detecta en la gestión de la Autoridad Portuaria la necesidad de calificar suelo para las actividades industriales ligadas a la actividad portuaria, que los agentes portuarios están demandando en la actualidad. Esta situación permite diversificar el negocio portuario lo cual redundará sin duda en los beneficios sociales de la actividad.

En concreto las áreas escogidas para ubicar estas demandas de suelo industrial, ligadas a la actividad portuaria, es un área que se dispone entre la autovía y el espigón central de Raos, así como la parcela triangular que limita por el Oeste con un vial de la red Vial Secundaria, por el Norte con el espigón central de Raos, por el Sur con el Polígono de Raos y por el Este con la dársena Sur del puerto de Raos.

Por otra parte la construcción del viario previsto en la normativa situado al oeste de la parcela triangular junto al Polígono de Raos, ha modificado en planta la posición del mismo, con la introducción de una glorieta no prevista en el plan especial vigente y cuya existencia en normativa conviene adecuar a la realidad construida.

Por último, la aplicación de la ordenanza subsidiaria prevista para la normativa del Plan Especial, según lo dispuesto en el Artículo 45.3 que dice:

*3. En lo no regulado expresamente en esta normativa y con carácter subsidiario, se aplicarán las normas de edificación y uso del correspondiente planeamiento municipal.,* introduce parámetros difícilmente aplicables a la edificación portuaria, por lo que conviene que la aplicación subsidiaria sea lo más restringida posible. En este sentido se complementa el texto de las Normas Particulares de las Áreas 10.1 y 10.2 para evitar equívocos futuros en la aplicación de la norma.

Ante esta situación la Autoridad Portuaria redacta la presente Modificación Puntual.

## **2. Justificación y motivación de la propuesta de modificación**

### **2.1. Origen de la modificación.**

Como se ha expuesto en la introducción, el origen de la presente modificación puntual es, por un lado, la necesidad de prever la posibilidad de instalación, en algunas parcelas de las Áreas 10.1 Espigón Norte de Raos y del Área 10.2. Espigón Central de Raos, actualmente calificadas como Almacenaje en Recintos (AR), de actividades de empresas industriales ligadas al tráfico portuario; por otro, una modificación de la red viaria secundaria en el Oeste del espigón Central de Raos, y por último, introducir una definición más completa de la tipología edificatoria en estas áreas de forma que no sea necesaria la aplicación en ellas de las ordenanzas subsidiarias del plan general de Santander.

La modificación del planeamiento vigente mediante esta normativa supone una nueva definición de los siguientes extremos:

MIÉRCOLES, 14 DE MAYO DE 2014 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 24

a) Modificación del uso pormenorizado en unas parcelas del Área 10.1: Espigón Norte de Raos, y una parcela en el Área 10.2: Espigón Central de Raos, para recoger adecuadamente el nuevo uso industrial a introducir.

Así, al uso previsto en la actualidad en el Plano de Calificación del Suelo para estas parcelas se añadirá el Uso Complementario Industrial (I), uso que se encuentra recogido entre los pormenorizados definidos en el artículo 32, apartado "f", y definido en el artículo 38 del mismo con el siguiente texto:

*Artículo 38. Uso pormenorizado industrial (I).*

*1. Corresponde a aquellas parcelas de la zona de servicio del puerto en las que se desarrollan actividades industriales, de almacenaje y de talleres, y preferentemente de apoyo a las actividades portuarias.*

*2. Se consideran dentro de este uso las siguientes actividades:*

*A) Actividades industriales de transformación o montaje relacionadas directa o indirectamente con el tráfico portuario.*

*B) Actividades de servicio o apoyo a la maquinaria o vehículos portuarios, talleres de reparaciones, distribuidores de material portuario, locales de exposición y venta de maquinaria, etc.*

*C) Servicios, equipamientos y dotaciones complementarios de las actividades anteriores, incluyendo estaciones de servicio de combustible, restauración, equipamientos sociales y comerciales, terciario de oficinas de dotación al área.*

*D) Dentro de las parcelas edificables son usos compatibles los locales destinados al personal de vigilancia, garajes y oficinas.*

*E) Quedan expresamente prohibidas las actividades nocivas y peligrosas que incumplan la normativa general vigente en materia de protección al medio ambiente.*

Esta modificación tiene su reflejo en el Plano nº 2, Calificación de Suelo, Hojas 5 y 7 de los que contiene el Plan Especial, y en el Plano nº 3, Normativa, Hojas 5 y 7, no siendo necesaria a causa de esta modificación una nueva redacción de las normas del Plan.

b) Modificación de la Red Viaria Secundaria que une la red viaria secundaria del Polígono Industrial de Raos, con el espigón Central, con la introducción de una glorieta que facilite los movimientos de vehículos.

Esta modificación no afecta a la Normativa pero tiene su reflejo en el Plano nº 2, Calificación de Suelo, Hoja nº 7, y en el Plano nº 3, Normativa, Hoja nº 7.

MIÉRCOLES, 14 DE MAYO DE 2014 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 24

c) Nueva definición de la Tipología edificatoria en la ficha de Normas Particulares de las áreas 10.1 y 10.2, que quedarán como sigue:

**Artículo 60. Normas Particulares para el AREA 10.1 ESPIGON NORTE DE RAOS**

1. Uso global: Portuario comercial.
2. Alineaciones y usos pormenorizados:  
Las establecidas en el plano de Calificación del suelo.
3. Condiciones de parcelación:  
No se establecen.
4. Condiciones de edificación:  
Edificabilidad: 1,1 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> sobre parcela.

Altura máxima: Una planta (12,40 metros a cornisa y 16,90 metros a coronación) en edificios de almacenaje. Se exceptúan aquellas construcciones (almacenes, depósitos, silos o edificios industriales) que por necesidades funcionales precisen mayores alturas, inclinación de cubiertas, etc. En este tipo de edificaciones se permitirá una entreplanta de oficinas con ocupación de un máximo del 10% de la superficie edificada en planta.

Tres plantas, 16 metros de altura a cornisa, exceptuando que por necesidades funcionales se precisen mayores alturas, en edificios de oficinas o de procesos ligados al uso principal.

Todo ello sin perjuicio del obligado cumplimiento de las limitaciones de altura derivadas de las servidumbres aeronáuticas en cada una de las zonas correspondientes al área.

Tipología edificatoria: edificios exentos o adosados, con posición forma y ocupación libre dentro del área de movimiento.

Distancia entre edificios dentro de la parcela: No se establece

Longitud máxima de fachada: No se establece.

5. Condiciones de estacionamiento y red viaria.

En el interior de las parcelas destinadas a almacenaje, la Autoridad Portuaria podrá exigir en las nuevas concesiones las siguientes dotaciones de estacionamiento:

1 plaza de vehículo ligero por cada 500 m<sup>2</sup> de edificación.

1 plaza de vehículo pesado por cada 1.000 m<sup>2</sup> de edificación.

1 plaza de vehículo ligero por cada 50 m<sup>2</sup> de oficina.



MIÉRCOLES, 14 DE MAYO DE 2014 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 24

6. Condiciones de vinculación de la ordenación.

Las características de posición relativa y dimensiones de los nuevos muelles no pueden fijarse solamente por motivos de ordenación superficial sino que existen otras variables técnicas, como la composición de los suelos que deben soportarlos, y otras de explotación portuaria, como los tipos de tráfico a establecer en el futuro, que hacen que la ordenación presentada en el plan no pueda sino considerarse indicativa.

La concreción de la ordenación se realizará mediante los proyectos de construcción de los distintos tramos de muelle a establecer en el futuro, y los correspondientes proyectos de obras ordinarias para la definición de la infraestructura de las plataformas portuarias.

7. Condiciones de tramitación o desarrollo.

Mediante proyectos técnicos.

8. Servidumbres aeronáuticas.

La totalidad del ámbito de estudio se encuentra incluida en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Santander. En los planos II.5.1 y II.5.2 de la Modificación Puntual N° 12 se representan las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Santander que afectan a dicho ámbito, las cuales determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción o instalación, tal como las grúas portuarias de carga y descarga (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno, objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea.

De acuerdo con la legislación sectorial toda edificación deberá asimismo justificar que cumple todos y cada uno de los requisitos expresados en la normativa aplicable que sigue:

Servidumbres Aeronáuticas establecidas conforme a la Ley 48/60, de 21 de julio (B.O.E. n° 176, de 23 de julio) sobre navegación Aérea, y Decreto 584/72, de 24 de Febrero (B.O.E. n° 69, de 21 de marzo) de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por decreto 2490/74, de 9 de agosto (B.O.E. n° 218, de 11 de Septiembre), por Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre (B.O.E. n° 303, de 19 de diciembre), por Real decreto 1189/2011, de 19 de agosto (B.O.E. n° 204, de 25 de agosto) y por Real Decreto 297/2013, de 26 de abril (B.O.E. n° 118 de 17 de mayo); y el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre (B.O.E. n° 292, de

MIÉRCOLES, 14 DE MAYO DE 2014 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 24

7 de diciembre de 1998), sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

Real Decreto 1844/2009, de 27 de noviembre, por el que se Actualizan las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Santander (B.O.E. nº 25, de 29 de enero de 2010).

Propuesta de servidumbres aeronáuticas contenidas en el Plan Director del Aeropuerto de Santander, aprobado por Orden FOM/2384/2010 del Ministerio de Fomento de 30 de junio de 2010 (B.O.E. nº 223, de 14 de septiembre), definidas en base al real Decreto de Servidumbres Aeronáuticas y los criterios vigentes de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.).

Según el artículo 10 del Decreto 584/72, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, la superficie comprendida dentro de la proyección ortogonal sobre el terreno del área de servidumbres de aeródromo y de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas del Aeropuerto de Santander queda sujeta a una servidumbre de limitación de actividades, en cuya virtud la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), podrá prohibir, limitar o condicionar actividades que se ubiquen dentro de la misma y puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas. Dicha posibilidad se extenderá a los usos del suelo que faculden para la implantación o ejercicio de dichas actividades, y abarcará entre otras:

- a) Las actividades que supongan o lleven aparejada la construcción de obstáculos de tal índole que puedan provocar turbulencias.
- b) El uso de luces, incluidos proyectores o emisores láser que puedan crear peligros o inducir a confusión o a error.
- c) Las actividades que impliquen el uso de superficies grandes y muy reflectantes que puedan dar lugar a deslumbramiento.
- d) Las actuaciones que puedan estimular la actividad de la fauna en el entorno de la zona de movimientos del aeródromo.
- e) Las actividades que den lugar a la implantación o funcionamiento de fuentes de radiación no visible o la presencia de objetos fijos o móviles que puedan interferir en el funcionamiento de los sistemas de comunicación, navegación, y vigilancia aeronáuticas o afectarlos negativamente.
- f) Las actividades que faciliten o lleven aparejada la implantación o funcionamiento de instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves.
- g) El uso de medios de propulsión o sustentación aéreos para la realización de actividades deportivas, o de cualquier otra índole.

CVE-2014-6883

MIÉRCOLES, 14 DE MAYO DE 2014 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 24

**Artículo 61. Normas Particulares para el AREA 10.2 ESPIGON CENTRAL DE RAOS**

1. Uso global: Portuario comercial.
2. Alineaciones y usos pormenorizados:  
Las establecidas en el plano de Calificación del suelo.
3. Condiciones de parcelación:  
No se establecen.
4. Condiciones de edificación:  
Edificabilidad: 1,1 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> sobre parcela.

Altura máxima: Una planta (12,40 metros a cornisa y 16,90 metros a coronación) en edificios de almacenaje. Se exceptúan aquellas construcciones (almacenes, depósitos, silos o edificios industriales) que por necesidades funcionales precisen mayores alturas, inclinación de cubiertas, etc. En este tipo de edificaciones se permitirá una entreplanta de oficinas con ocupación de un máximo del 10% de la superficie edificada en planta.

Tres plantas, 16 metros de altura a cornisa, exceptuando que por necesidades funcionales se precisen mayores alturas, en edificios de oficinas o de procesos ligados al uso principal.

Todo ello sin perjuicio del obligado cumplimiento de las limitaciones de altura derivadas de las servidumbres aeronáuticas en cada una de las zonas correspondientes al área.

Tipología edificatoria: edificios exentos o adosados, con posición forma y ocupación libre dentro del área de movimiento.

Distancia entre edificios dentro de la parcela: No se establece

Longitud máxima de fachada: No se establece.

5. Condiciones de estacionamiento y red viaria.

En el interior de las parcelas destinadas a almacenaje, la Autoridad Portuaria podrá exigir en las nuevas concesiones las siguientes dotaciones de estacionamiento:

1 plaza de vehículo ligero por cada 500 m<sup>2</sup> de edificación.

1 plaza de vehículo pesado por cada 1.000 m<sup>2</sup> de edificación.

1 plaza de vehículo ligero por cada 50 m<sup>2</sup> de oficina.

MIÉRCOLES, 14 DE MAYO DE 2014 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 24

6. Condiciones de vinculación de la ordenación.

Las características de posición relativa y dimensiones de los nuevos muelles no pueden fijarse solamente por motivos de ordenación superficial sino que existen otras variables técnicas, como la composición de los suelos que deben soportarlos, y otras de explotación portuaria, como los tipos de tráfico a establecer en el futuro, que hacen que la ordenación presentada en el plan no pueda sino considerarse indicativa.

La concreción de la ordenación se realizará mediante los proyectos de construcción de los distintos tramos de muelle a establecer en el futuro, y los correspondientes proyectos de la infraestructura de las plataformas portuarias.

7. Condiciones de tramitación o desarrollo.

Mediante proyectos técnicos.

8. Servidumbres aeronáuticas.

La totalidad del ámbito de estudio se encuentra incluida en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Santander. En los planos II.5.1 y II.5.2 de la Modificación Puntual Nº 12 se representan las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Santander que afectan a dicho ámbito, las cuales determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción o instalación, tal como las grúas portuarias de carga y descarga (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno, objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea.

De acuerdo con la legislación sectorial toda edificación deberá asimismo justificar que cumple todos y cada uno de los requisitos expresados en la normativa aplicable que sigue:

Servidumbres Aeronáuticas establecidas conforme a la Ley 48/60, de 21 de julio (B.O.E. nº 176, de 23 de julio) sobre navegación Aérea, y Decreto 584/72, de 24 de Febrero (B.O.E. nº 69, de 21 de marzo) de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por decreto 2490/74, de 9 de agosto (B.O.E. nº 218, de 11 de Septiembre), por Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre (B.O.E. nº 303, de 19 de diciembre), por Real decreto 1189/2011, de 19 de agosto (B.O.E. nº 204, de 25 de agosto) y por Real Decreto 297/2013, de 26 de abril (B.O.E. nº 118 de 17 de mayo); y el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre (B.O.E. nº 292, de 7 de diciembre de 1998), sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

MIÉRCOLES, 14 DE MAYO DE 2014 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 24

Real Decreto 1844/2009, de 27 de noviembre, por el que se Actualizan las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Santander (B.O.E. nº 25, de 29 de enero de 2010).

Propuesta de servidumbres aeronáuticas contenidas en el Plan Director del Aeropuerto de Santander, aprobado por Orden FOM/2384/2010 del Ministerio de Fomento de 30 de junio de 2010 (B.O.E. nº 223, de 14 de septiembre), definidas en base al real Decreto de Servidumbres Aeronáuticas y los criterios vigentes de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.).

Según el artículo 10 del Decreto 584/72, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, la superficie comprendida dentro de la proyección ortogonal sobre el terreno del área de servidumbres de aeródromo y de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas del Aeropuerto de Santander queda sujeta a una servidumbre de limitación de actividades, en cuya virtud la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), podrá prohibir, limitar o condicionar actividades que se ubiquen dentro de la misma y puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas. Dicha posibilidad se extenderá a los usos del suelo que faculden para la implantación o ejercicio de dichas actividades, y abarcará entre otras:

- a) Las actividades que supongan o lleven aparejada la construcción de obstáculos de tal índole que puedan provocar turbulencias.
- b) El uso de luces, incluidos proyectores o emisores láser que puedan crear peligros o inducir a confusión o a error.
- c) Las actividades que impliquen el uso de superficies grandes y muy reflectantes que puedan dar lugar a deslumbramiento.
- d) Las actuaciones que puedan estimular la actividad de la fauna en el entorno de la zona de movimientos del aeródromo.
- e) Las actividades que den lugar a la implantación o funcionamiento de fuentes de radiación no visible o la presencia de objetos fijos o móviles que puedan interferir en el funcionamiento de los sistemas de comunicación, navegación, y vigilancia aeronáuticas o afectarlos negativamente.
- f) Las actividades que faciliten o lleven aparejada la implantación o funcionamiento de instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves.
- g) El uso de medios de propulsión o sustentación aéreos para la realización de actividades deportivas, o de cualquier otra índole.



MIÉRCOLES, 14 DE MAYO DE 2014 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 24

## 2.2. Carácter puntual de la modificación planteada

De acuerdo con la Ley de Cantabria 2/2001 de 25 de junio de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria, se considera modificación de un plan los cambios "de clasificación o calificación singular del suelo y, en general cualquier reforma, variación o transformación de alguna de sus determinaciones siempre que, por su entidad, no pueda considerarse un supuesto de revisión" (art. 83).

Y, a estos efectos se considera revisión, de acuerdo con el Reglamento de Planeamiento para el Desarrollo y Aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, "la adopción de nuevos criterios respecto a la estructura general y orgánica del territorio o de la clasificación del suelo, motivada por la elección de un modelo territorial distinto o por la aparición de circunstancias sobrevenidas, de carácter demográfico o económico, que incidan sustancialmente sobre la ordenación o por agotamiento de la capacidad del plan". (Art. 154.3).

La Revisión debe producirse, de acuerdo con el propio Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario del Puerto de Santander, cuando se dé alguno de los siguientes supuestos (art. 4, de las Normas Urbanísticas):

- "Cuando circunstancias sobrevenidas alteren las hipótesis del Plan, en cuanto a magnitudes básicas, de forma que obliguen a modificar los criterios generales de la ordenación"
- "Cuando se modifique el Plan de Utilización de los espacios Portuarios..."
- "Cuando aparezcan nuevas circunstancias cuya importancia y naturaleza afecten de forma determinante al carácter del Sistema General Portuario".

Es evidente que las modificaciones propuestas no encajan en ninguno de los supuestos de Revisión previstos en la legislación vigente, ni establecidas por el propio Plan Especial: ni se han adoptado nuevos criterios respecto a la estructura general o se afecta a la clasificación del suelo, ni han sobrevenido nuevas circunstancias que alteren las magnitudes básicas del plan, ni se han producido circunstancias nuevas que obliguen a modificar los criterios generales de la ordenación.

En consecuencia, y tal como prevé el art. 83 de la Ley 2/23001, de 25 de junio de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria, los cambios que se propone introducir en el Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario del Puerto de Santander, deben considerarse estrictamente como una modificación, sin que proceda iniciar por ello la Revisión del mismo.

## 2.3. Efectos de esta modificación sobre el planeamiento vigente

Las figuras de planeamiento a los que pudiera afectar potencialmente la presente modificación son, por un lado, el Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario del Puerto de Santander y, por otro, el Plan General de Ordenación Urbana de Santander.

CVE-2014-6883

MIÉRCOLES, 14 DE MAYO DE 2014 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 24

En relación al Plan Especial, ya se ha indicado que los cambios propuestos no afectan a otros elementos que los estrictamente modificados, no teniendo repercusión alguna sobre dotaciones o cesiones, ya que éstas no existen en un Plan Especial del tipo del modificado.

En relación al Plan General, debe subrayarse que el de Santander no contiene indicación específica alguna sobre la calificación concreta de ninguno de los elementos cuya modificación se propone, ya que remite la ordenación y calificación de estos al Plan Especial.

En consecuencia, las modificaciones propuestas no afectan en absoluto a ninguna de las determinaciones del plan general vigente o del propio plan especial, ni tienen incidencia alguna en otros elementos de los mismos, dado su carácter estrictamente puntual.

#### **2.4. Efectos de esta modificación sobre la red ferroviaria portuaria.**

La red ferroviaria existente en la zona de servicio del puerto de Santander forma parte de la red ferroviaria de interés general de conformidad con lo establecido por el artículo 36.1 y la disposición adicional novena de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y por el artículo 4.2 del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

Respecto de la citada red ferroviaria la Autoridad Portuaria de Santander ejerce las funciones que se atribuyen al administrador de infraestructuras ferroviarias en los párrafos a), b), c), d), e), j), k), l) y o) del apartado 1 del artículo 21 de la mencionada Ley, concretamente las siguientes:

- a) La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias que deban formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General y su construcción, siempre que se lleve a cabo con sus propios recursos y con arreglo a lo que determine el Ministerio de Fomento.
- b) La construcción, con recursos ajenos, de infraestructuras ferroviarias, conforme al correspondiente convenio.
- c) La administración de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad y de las que se le encomiende mediante el oportuno convenio.
- d) El control e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.
- e) La explotación de los bienes de su titularidad, de los que le sean adscritos y de aquellos cuya gestión se le encomiende.
- j) La prestación de servicios adicionales y, en su caso, de servicios complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario.

CVE-2014-6883

MIÉRCOLES, 14 DE MAYO DE 2014 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 24

k) La propuesta al Ministerio de Fomento de las tarifas por la prestación de los servicios adicionales y complementarios.

l) El cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias y, en su caso, de las tarifas por la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares.

o) Cualesquiera otras que se le asignen la Ley del Sector Ferroviario o sus disposiciones de desarrollo.

Por su parte, y en coherencia con la regulación de la normativa sectorial ferroviaria, el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establece en su artículo 26.1 s) como una de las funciones de las Autoridades Portuarias la de la administración de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad.

## **2.5. Efectos de esta modificación sobre las infraestructuras portuarias existentes (Redes de abastecimiento, saneamiento, electricidad y otras).**

La zona de servicio del puerto de Santander y singularmente los espacios comprendidos en el puerto de Raos, en los que se incluyen las áreas 10.1 y 10.2 objeto de la presente modificación gozan de una amplia dotación infraestructural de redes de servicios, algunas de las cuales son propiedad de la Autoridad Portuaria de Santander.

En concreto el Organismo Portuario es titular de una red de abastecimiento de agua que alcanza a la totalidad de la zona objeto de modificación, al igual que una red de saneamiento propia exclusivamente para aguas pluviales. En este sentido, en los correspondientes títulos de ocupación del dominio público portuario se especifica por parte de la Autoridad Portuaria la exigencia de la obtención de las correspondientes autorizaciones por parte del órgano competente de la Administración Autonómica para la conexión con la red de saneamiento de la Bahía, de titularidad autonómica, sin perjuicio de que parte de la misma discorra por la zona de servicio del puerto de Santander.

Por otra parte, en lo que se refiere a las infraestructuras de suministro de electricidad, telecomunicaciones u otros servicios necesarios para el desarrollo de las actividades por parte de los concesionarios, tales infraestructuras también se encuentran construidas –con excepción de las correspondientes al suministro de gas natural– en las áreas afectadas por la modificación, debiendo gestionar cada concesionario la acometida a las redes generales existentes.

En este sentido la ORDEN FOM/938/2008, de 27 de marzo, [B.O.E. nº 83, de 5 de abril] que aprueba el pliego de condiciones generales para el otorgamiento de concesiones en el dominio público portuario estatal, establece en su regla 22 (Gestión de la concesión) que serán de cargo del concesionario los gastos de suministro de electricidad, agua, teléfono y otros servicios necesarios para el desarrollo de la

MIÉRCOLES, 14 DE MAYO DE 2014 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 24

actividad, así como la contratación de tales suministros y el coste de las correspondientes acometidas

En coherencia con la citada disposición general, la Autoridad Portuaria establece en el condicionado de las concesiones administrativas que otorga la citada obligación del concesionario.

#### **2.6. Efectos de esta modificación sobre el Plan de Autoprotección del Puerto de Santander.**

En relación con el Informe de la Dirección General de Protección Civil del Gobierno de Cantabria evacuado en el trámite de consultas ambientales previas, debe ponerse de manifiesto lo siguiente:

La Autoridad Portuaria de Santander dispone de un Plan de Autoprotección elaborado según los criterios establecidos en el Anexo II del Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicadas a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia, y su posterior modificación por el Real Decreto 1468/2008, de 5 de septiembre.

El citado Plan fue objeto de aprobación por Acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santander, de 15 de diciembre de 2010, previa la tramitación prevista en el Decreto de Cantabria 51/2009, de 29 de junio, por el que se regula la elaboración, implantación y registro de los Planes de Autoprotección y de las Medidas de Prevención y Evacuación.

Una vez aprobado el Plan de Autoprotección, se llevó a cabo su implantación según los criterios establecidos en el Anexo II del RD 393/2007, mediante la divulgación, la programación de formación, y programación de simulacros de emergencia.

Una vez realizada la implantación del Plan de Autoprotección, la Dirección del Puerto remitió con fecha 9 de junio de 2011 y registro de entrada en el Gobierno de Cantabria número 2011-GC001-E-016124, el Anexo II del Decreto 51/2009 Certificando la Implantación del Plan de Autoprotección, y el Anexo V del citado Decreto, solicitando la Inscripción en el Registro de Datos de Autoprotección (RACAN).

El Plan de Autoprotección del Puerto de Santander, constituye un documento elaborado según los criterios establecidos en el Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo, estableciéndose en el mismo, la integración de los Planes de Autoprotección de aquellas instalaciones que se encuentran en la Zona de Servicio del Puerto, así como del resto de las actividades no incluidas en la Norma Básica de Autoprotección.

La periodicidad de revisión del Plan de Autoprotección que se establece es de tres años, pudiéndose revisar antes de cumplirse este periodo, si se produjeran cambios importantes en las instalaciones o en el esquema organizativo de la Autoridad

MIÉRCOLES, 14 DE MAYO DE 2014 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 24

Portuaria de Santander, por lo que, en caso de implantación de nuevas actividades en la zona de servicio del puerto en desarrollo del Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario, se procedería, en su caso, a su revisión.

### **2.7. Efectos de esta modificación sobre el Estudio Económico Financiero del Plan Especial.**

Según exige el artículo 60 de la Ley de Cantabria 2/2001 de 25 de junio de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria, el Plan Especial deberá incluir un estudio económico para concretar las fuentes de financiación previsibles para ejecutar las actuaciones previstas. El PEOP vigente establece las actuaciones previstas en el momento de su redacción y la previsión de inversión para su realización, diferenciando entre actuaciones asignadas directamente a la gestión de la Autoridad Portuaria y las asignadas a la administración local o a particulares.

En el caso de la actuaciones edificatorias previstas en la presente propuesta, éstas serán desarrolladas por terceros, que ocuparán los terrenos de dominio público mediante modelos de autorización o de concesión demanial siendo todos los gastos de ejecución a cargo del desarrollador, así como el abono de las tasas portuarias establecidas por el 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.

En el proyecto de Plan de Empresa 2014, que se encuentra en fase de negociación con el Organismo Público Puertos del Estado, de conformidad con lo establecido por los artículos 52.3 y 55 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se realiza una estimación de inversiones privadas que incluye actuaciones en régimen concesional en las áreas objeto de la presente modificación puntual, incluyéndose en el anexo IV del documento "Inversión ajena en la Autoridad Portuaria" dos líneas de inversión privada (STOC1006 Y STOC 1007) para los ejercicios 2014, 2015 y 2016 referidas a concesiones administrativas para el desarrollo de actividades de almacenamiento e industriales de los sectores siderúrgico y eólico.

En lo que se refiere a la programación de inversiones públicas en las áreas afectadas, no se prevé la realización de ninguna actuación toda vez que la totalidad de las áreas 10.1 y 10.2 se encuentra en la actualidad urbanizada, incluyéndose en dichas actuaciones de urbanización ya realizadas tanto el vial de la Red Viaria Secundaria como la glorieta que se definen en los correspondientes planos para adecuar los mismos a la realidad construida.

### **3. Propuesta de modificación**

En consecuencia, se propone modificar el Plan Especial Ordenación del Sistema General Portuario del Puerto de Santander en los siguientes extremos:

- a) Introducir el uso pormenorizado INDUSTRIAL (I) aparte del existente actualmente de ALMACENAJE EN RECINTOS (AR) en las parcelas señaladas en planos de las áreas 10.1 y 10.2.



MIÉRCOLES, 14 DE MAYO DE 2014 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 24

- b) Modificar la disposición del viario en el espigón Central de Raos para adecuarlo a la realidad construida del mismo.
- c) Completar la definición de la tipología edificatoria de las Normas Particulares de las áreas 10.1 y 10.2, para evitar la aplicación de la ordenanza subsidiaria del Plan General de Santander.

Santander, abril de 2014

A.C.PROYECTOS, S.L.

LA DIRECTORA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

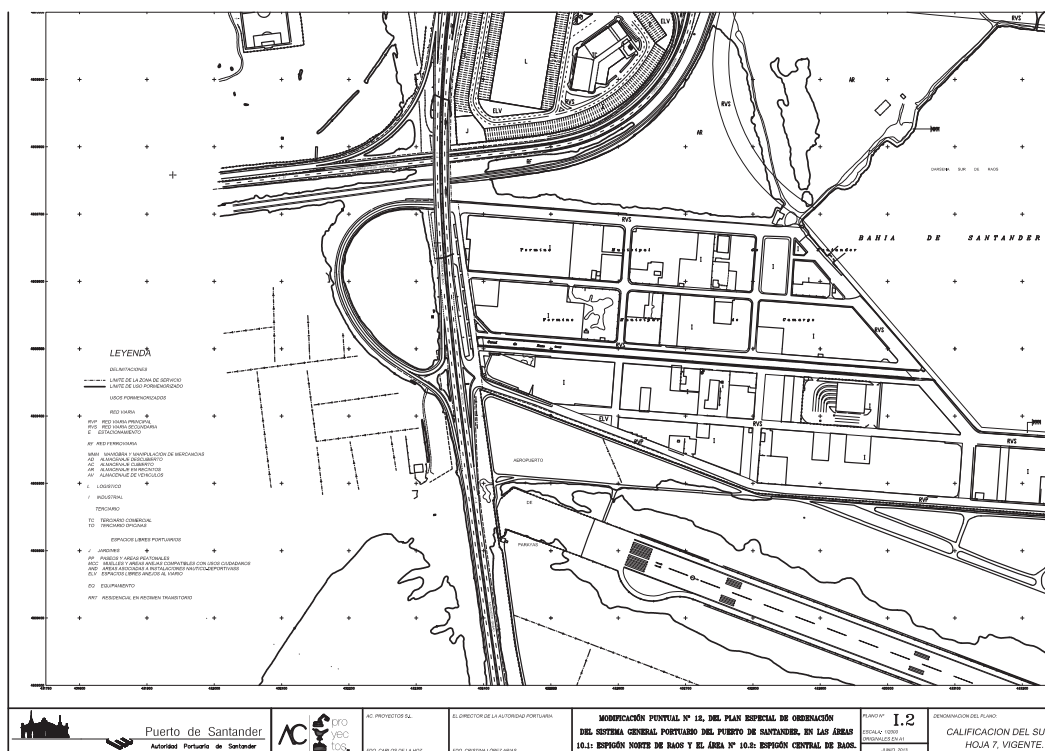
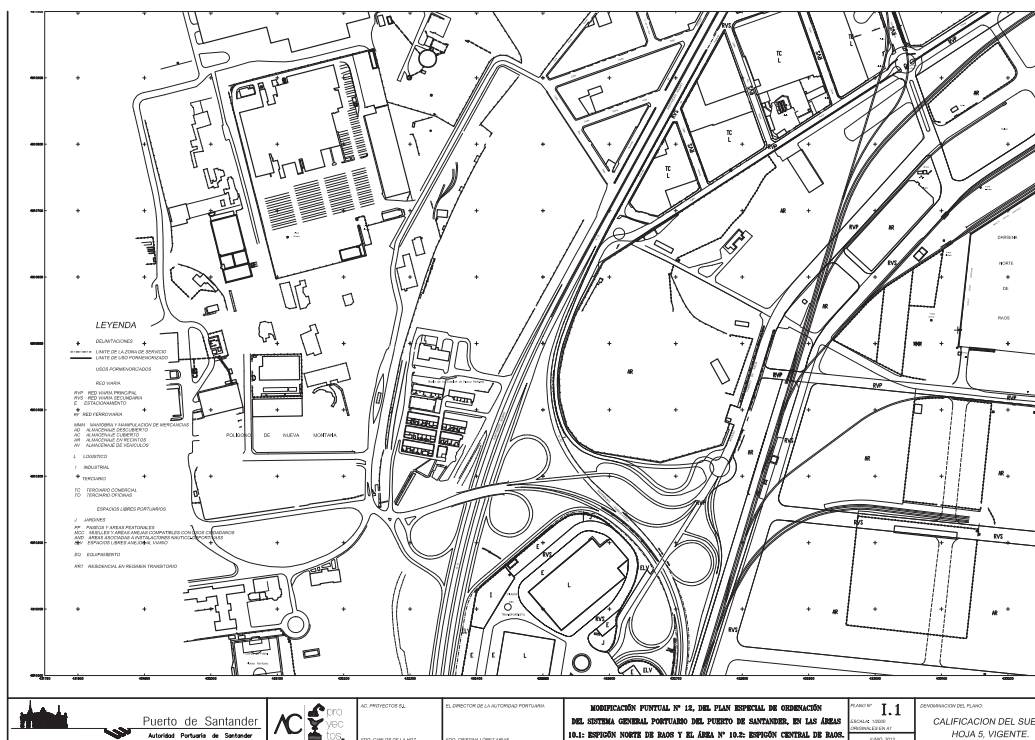
Fdo: Carlos de la Hoz

Fdo: Cristina López Arias

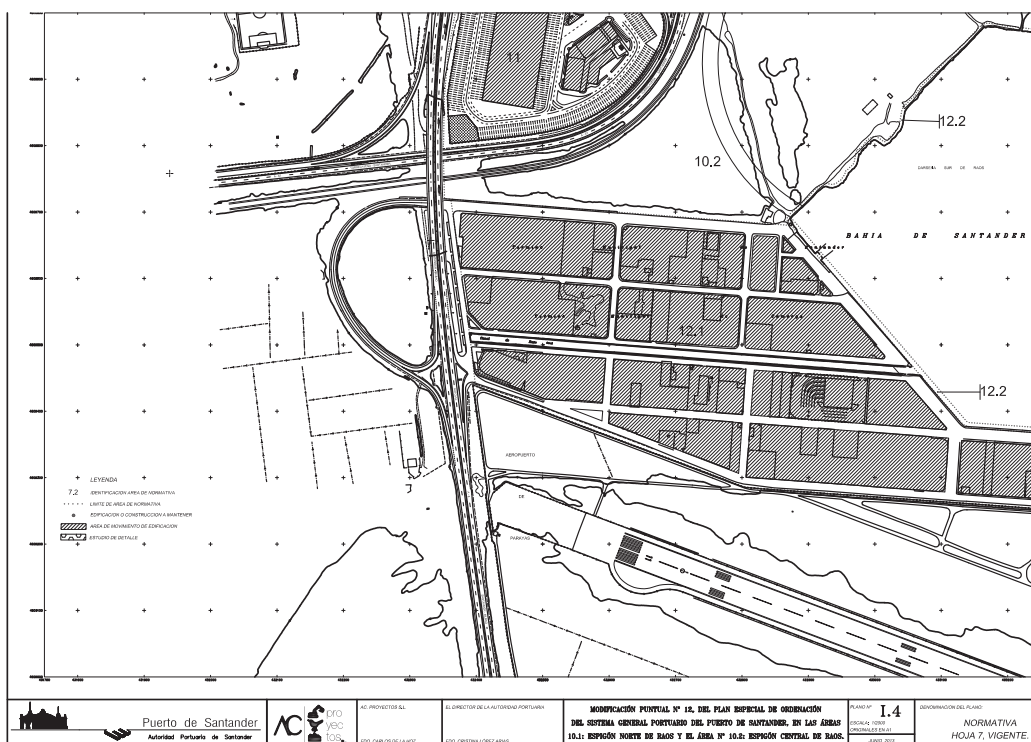
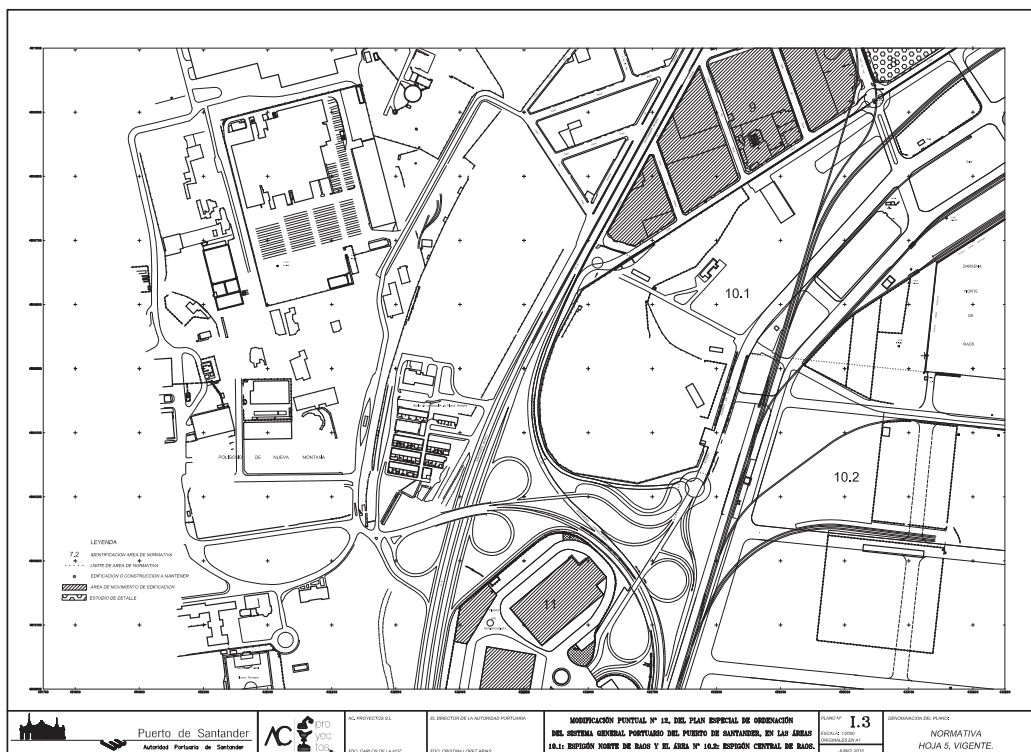
**MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 12 DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA GENERAL PORTUARIO DEL PUERTO DE SANTANDER, EN LAS AREAS 10.1: ESPIGON NORTE DE RAOS Y EL ÁREA Nº 10.2: ESPIGON CENTRAL DE RAOS.**

**DOCUMENTO Nº 2. PLANOS.**

MIÉRCOLES, 14 DE MAYO DE 2014 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 24

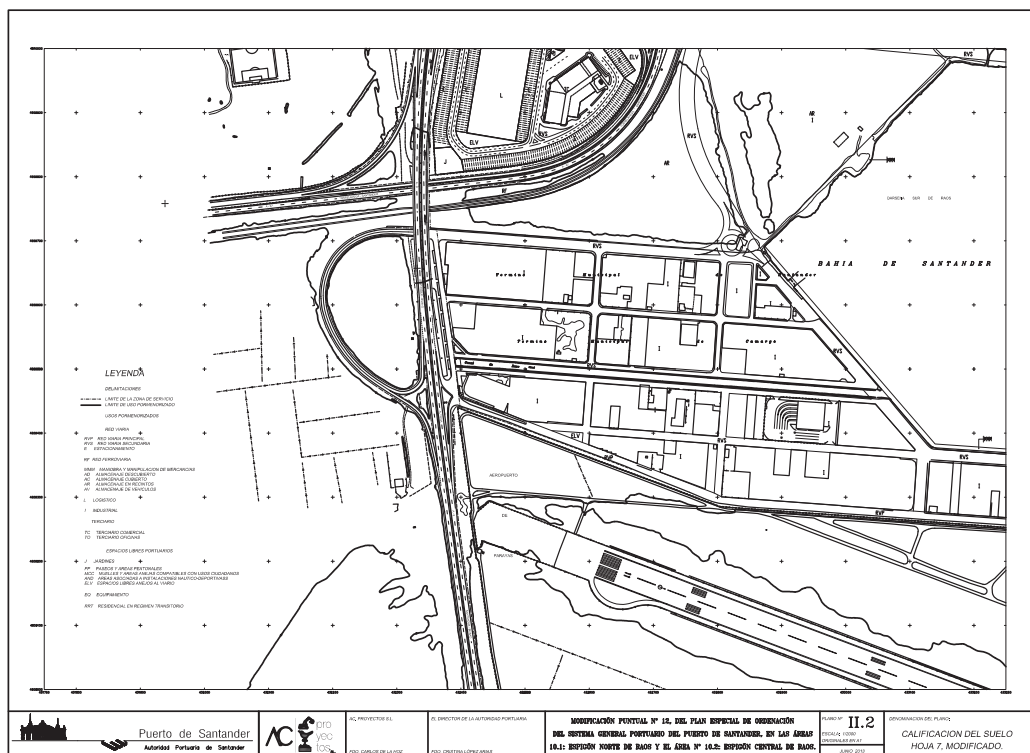
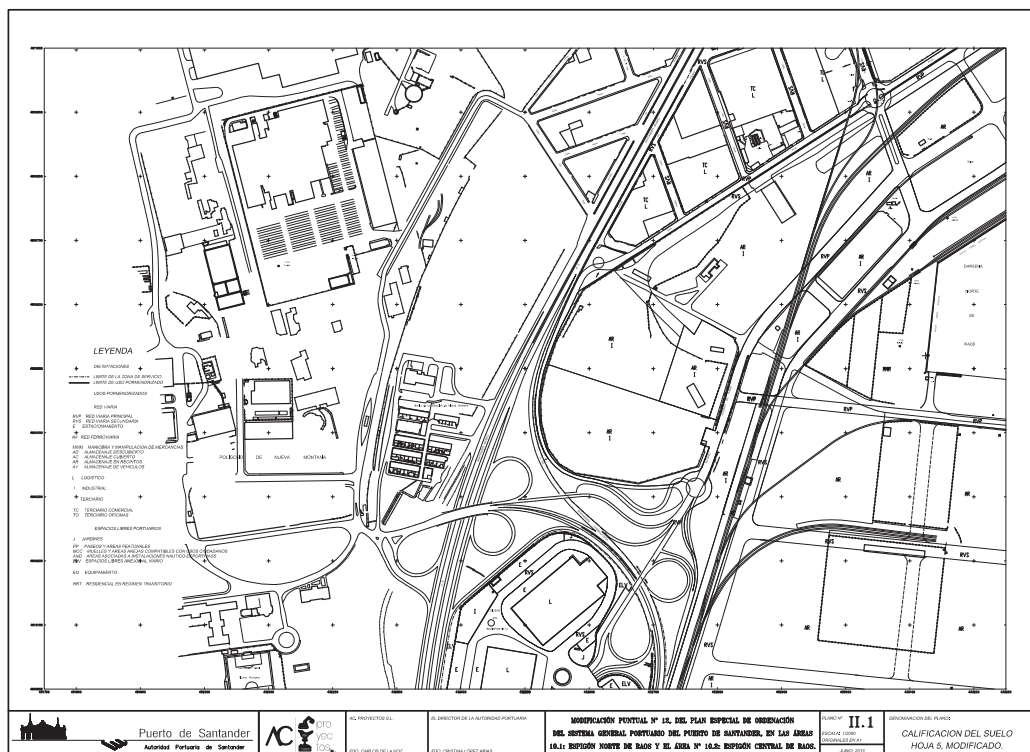


MIÉRCOLES, 14 DE MAYO DE 2014 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 24

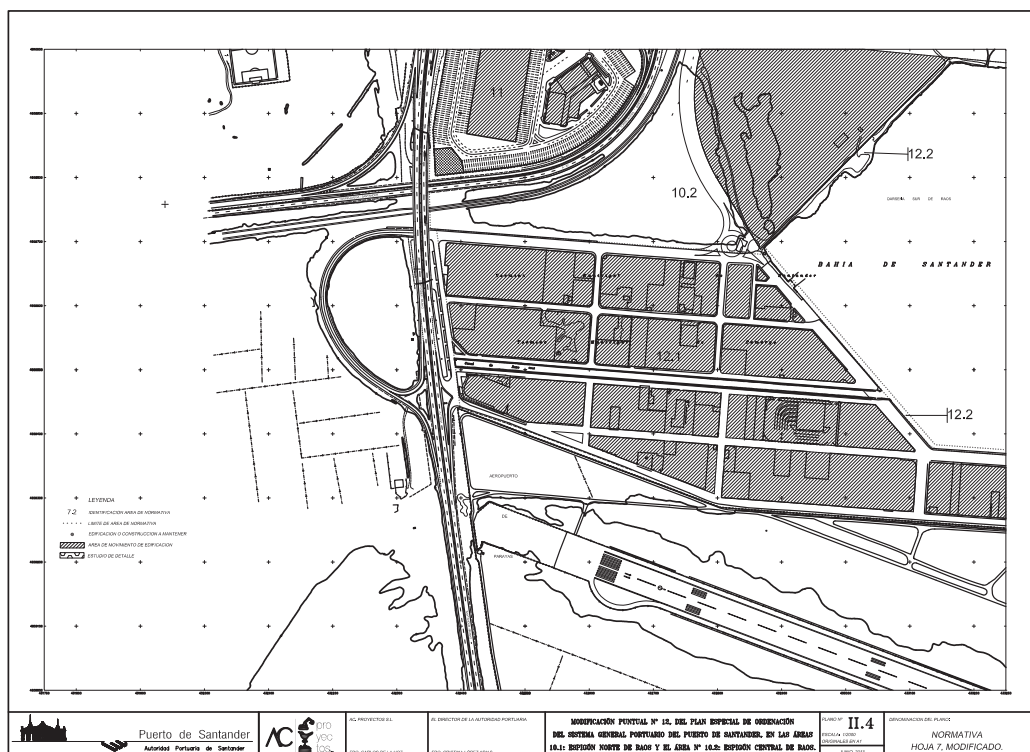
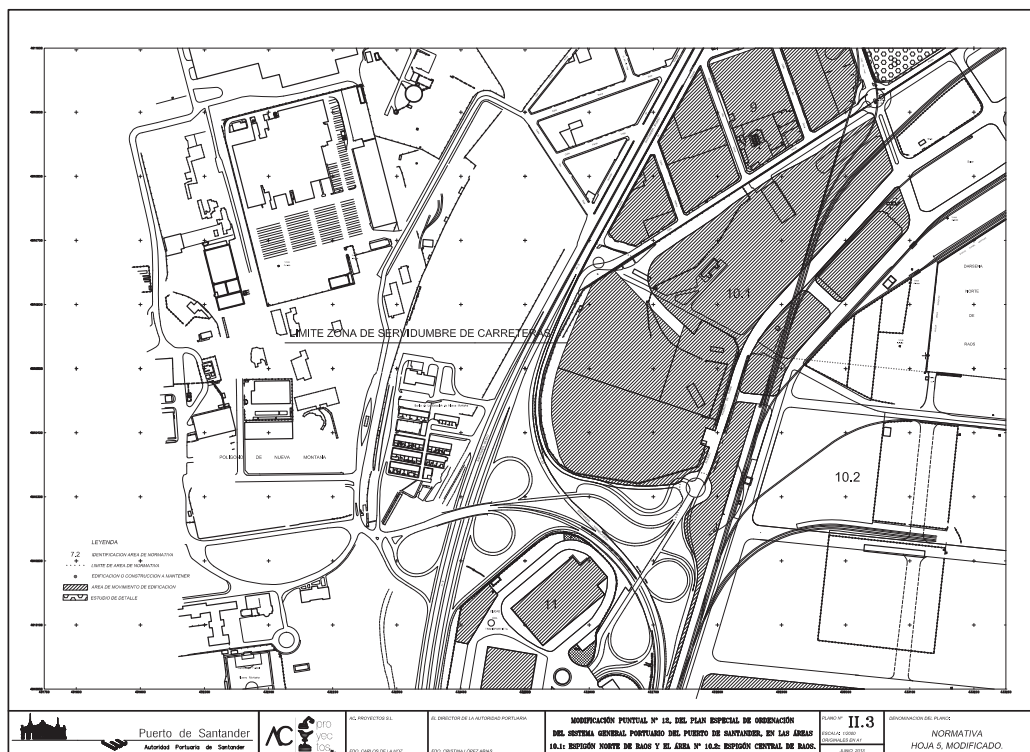




MIÉRCOLES, 14 DE MAYO DE 2014 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 24

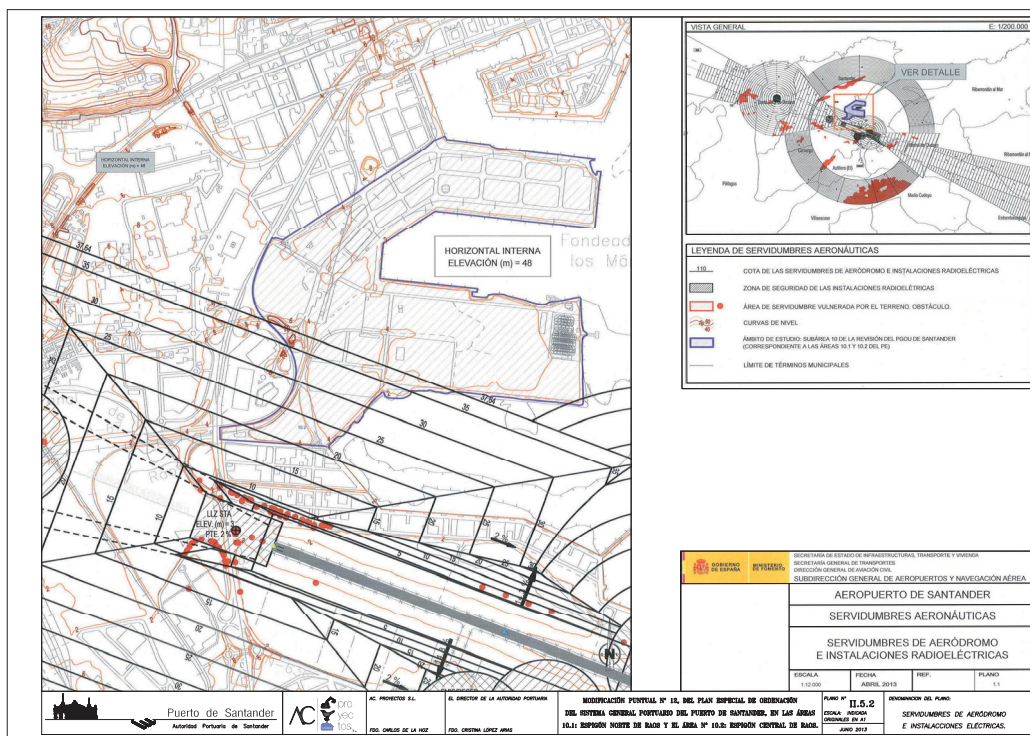
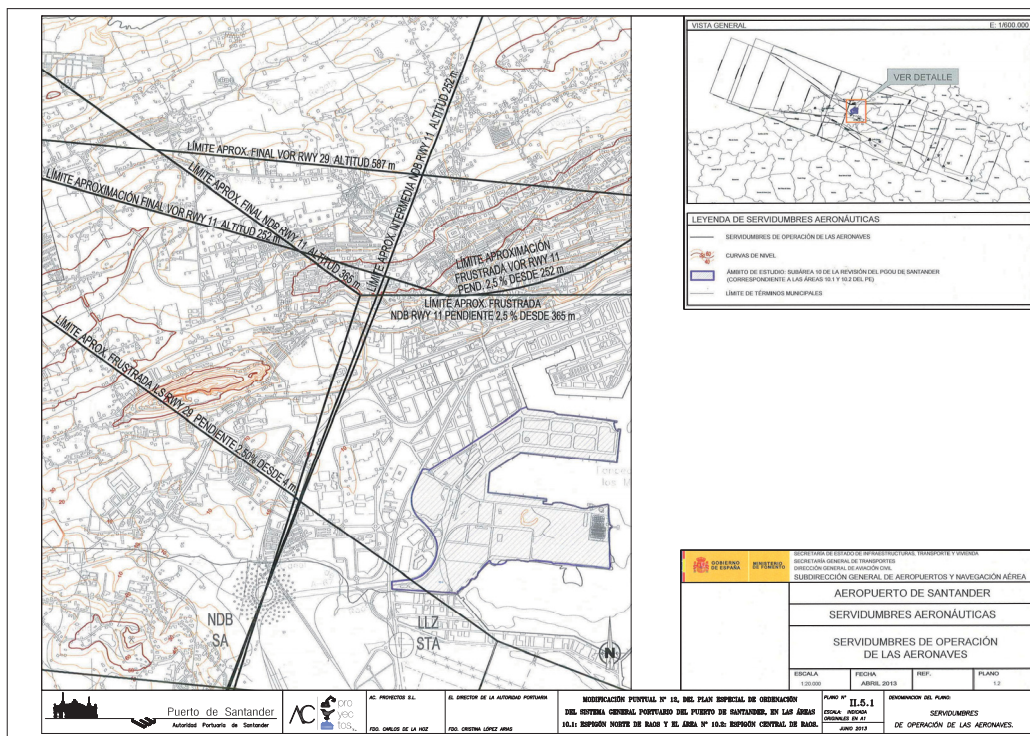


MIÉRCOLES, 14 DE MAYO DE 2014 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 24





MIÉRCOLES, 14 DE MAYO DE 2014 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 24



2014/6883

CVE-2014-6883