

MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

## 7. OTROS ANUNCIOS

### 7.1. URBANISMO

#### CONSEJO DE GOBIERNO

**CVE-2011-5644** *Decreto 31/2011, de 14 de abril, por el que se aprueba definitivamente la modificación puntual número 6 del Plan Especial del Puerto de Santander.*

Visto el expediente relativo a la modificación puntual número 6 del Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario del Puerto de Santander que afecta a las áreas 5.1, 5.3, 6.2, 7.2, 7.3, 8 y 10.1), que tiene por objeto modificar la calificación pormenorizada del suelo y las áreas de movimiento de la edificación, en las áreas 5.1 Muelles de Maliaño, 5.3 Muelle de la Margen Norte, 6.2 Varadero-Ruiz de Alda, 7.2 Marqués de la Hermida, 7.3 Terminal Pesquera, 8 Campsa y 10.1 Espigón Norte de Raos.

Resultando, que el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santander, acordó solicitar de la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo y Urbanismo, la tramitación de la presente modificación puntual del Plan Especial del Puerto, aprobado definitivamente en 10 de octubre de 2000.

Resultando, que la presente modificación puntual fue aprobada inicialmente por la Comisión Regional de Ordenación del Territorio y Urbanismo en su sesión de 8 de octubre de 2010, siendo sometido al trámite de información pública mediante la inserción de los correspondientes anuncios sin sufrir alegaciones.

Resultando, que en el Plan Especial se graficaba la posibilidad de ejecución del puente que une los muelles de Maliaño con la zona portuaria de Raos, y encontrándose ya en ejecución las obras del nuevo puente, la Autoridad Portuaria redacta el presente documento, en el que se describen y justifican las modificaciones a efectuar en la ordenación urbanística de las áreas del Puerto afectadas por la construcción del nuevo puente de Raos de Maliaño, para adaptarlas a la nueva situación que se creará tras su puesta en servicio y a las necesidades que plantean las actividades portuarias desarrolladas en ellas, habiéndose procedido por la CROTU a su aprobación provisional en sesión de 18 de febrero de 2011.

A tenor de lo dispuesto 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, corresponde al Consejo de Gobierno mediante Decreto la aprobación definitiva de la presente modificación puntual, por lo que a propuesta del consejero de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo, y previa deliberación del Consejo de Gobierno en su reunión del día 14 de abril de 2011.

#### DISPONGO

Aprobar definitivamente la modificación puntual número 6 del Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario del Puerto de Santander, que se publica como Anexo del presente Decreto

Santander, 14 de abril de 2011.

El presidente del Consejo de Gobierno,  
Miguel Ángel Revilla Roiz.

El consejero de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo,  
José María Mazón Ramos.

CVE-2011-5644

MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 6 DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL  
SISTEMA GENERAL PORTUARIO DEL PUERTO DE SANTANDER, EN LAS AREAS Nº  
5.1, 5.3, 6.2, 7.2, 7.3, 8. Y 10.1.

NOVIEMBRE 2009

CVE-2011-5644

MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

**MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 6 DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL  
SISTEMA GENERAL PORTUARIO DEL PUERTO DE SANTANDER, EN LAS AREAS Nº  
5.1, 5.3, 6.2, 7.2, 7.3, 8. Y 10.1.**

**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.
3. Propuesta de modificación.

ANEJO Nº 1. Artículos alterados por la presente modificación

**DOCUMENTO Nº 2. PLANOS.**

**I. PLANOS DE INFORMACION**

- I.1. Calificación del Suelo, hoja 3, vigente.
- I.2. Calificación del Suelo, hoja 4, vigente.
- I.3. Calificación del Suelo, hoja 5, vigente.
- I.4. Normativa, hoja 3, vigente
- I.5. Normativa, hoja 4, vigente.
- I.6. Normativa, hoja 5, vigente.

**II. PLANOS DE PROYECTO O MODIFICADOS.**

- II.1. Calificación del Suelo, hoja 3, modificado.
- II.2. Calificación del Suelo, hoja 4, modificado.
- II.3. Calificación del Suelo, hoja 5, modificado.
- II.4. Normativa, hoja 3, modificado.
- II.5. Normativa, hoja 4, modificado.
- II.6. Normativa, hoja 5, modificado.



MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 6 DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL  
SISTEMA GENERAL PORTUARIO DEL PUERTO DE SANTANDER, EN LAS AREAS Nº  
5.1, 5.3, 6.2, 7.2, 7.3, 8. Y 10.1.

DOCUMENTO Nº 1. MEMORIA.

CVE-2011-5644

MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

**MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 6 DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL  
SISTEMA GENERAL PORTUARIO DEL PUERTO DE SANTANDER, EN LAS AREAS  
Nº 5.1, 5.3, 6.2, 7.2, 7.3, 8. Y 10.1.**

**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.

En ese documento se graficaba la posibilidad de ejecución del puente que une los muelles de Maliaño con la zona portuaria de Raos, cerrando de esta manera la entrada a la dársena de Maliaño.

A pesar de dibujarse en los planos, las determinaciones urbanísticas no contemplaban esta posibilidad ya que de hacerlo así habría determinaciones distintas en uno o en otro caso, es decir con el puente construido o sin construir, con las dificultades de análisis y de interpretaciones que tal hecho acarrearía.

En este momento sin embargo el puente recientemente construido es una realidad que ha modificado las necesidades de comunicación viaria y ferroviaria entre los Muelles de Maliaño y Raos, liberando de estas servidumbres de tránsito a parte de los terrenos portuarios entre ambas áreas, por lo que procede a ajustar la ordenación de las mismas.



MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

Por esta razón 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 la necesidad de reordenar las áreas citadas en el título de la presente modificación puntual por la sustitución de las infraestructuras de comunicaciones previstas entre ellas en el vigente Plan Especial, por otras de menor entidad como consecuencia de la construcción del puente sobre la dársena de Malliaño.

#### **2.1.1. Situación actual.**

En efecto; el vigente plan reservaba suelo para el desarrollo de la infraestructura ferroviaria de unión entre las áreas de los Muelles de Malliaño y de Raos y una conexión viaria paralela a la ferroviaria con la misma finalidad.

Este corredor, viario-ferroviario, nace en la actualidad en el acceso de Tabacalera a la zona portuaria, para ponerse paralelo a la calle de Marqués de la Hermida después de alcanzar esa alineación mediante una amplia curva. Una vez paralelo a dicha calles discurre hasta las proximidades de la glorieta de acceso a Santander recientemente construida en La Marga, para conectar con la zona del puerto donde se han trasladado las actividades pesqueras, lonja, fábrica de hielo, naves de armadores etc.

MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

A través de este vial se puede en la actualidad acceder a la zona de

Raos por la calle Peña Prieta y por el acceso a la zona portuaria que se encuentra en dicha calle en su intersección con la calle Río Asón. Este acceso a la zona portuaria se cerrará en el futuro con objeto de poder adecuar los controles de acceso a las zonas aduaneras portuarias a las directrices europeas.

Como consecuencia de la existencia de este vial de conexión Raos-Maliaño el acceso a la nueva zona pesquera situada en el muelle Oeste de la Dársena de Maliaño, se hace a través del mismo, al tiempo que se conecta además el área logística de Campsa y por extensión la totalidad del viario del polígono industrial colindante.

#### 2.1.2. Nueva situación de ordenación.

La construcción del puente Raos -Maliaño en la bocana de la dársena permite la supresión del corredor viario y ferroviario actual, que en la redacción del plan especial vigente se revelaba fundamental para la actividad portuaria y la interconexión entre las distintas partes del puerto.

El nuevo puente sobre la dársena de Maliaño, viario y ferroviario une la zona de servicio en Raos con la zona de servicio en los Muelles de Maliaño, pero no debe conectar, por razones de protección de las instalaciones portuarias (Código ISPS/PBIP del Convenio Solas, suscrito por el Estado Español), y de control de accesos al recinto portuario, con la zona de Marqués de la Hermida y con el Polígono Industrial de la recta de Parayas y el área logística de CAMPSA, zonas todas ellas de acceso libre en la actualidad.

Es necesario por tanto preparar un nuevo acceso a esta zona no controlada, que sirva también, por razones de proximidad a las actuales

MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

instalaciones pesqueras situadas al Oeste de la Dársena de Maliaño. Este nuevo acceso se consigue mediante la planificación de un vial que partiendo de la glorieta de La Marga discurre en dirección Norte-Sur, hasta su encuentro con la rotonda de acceso a la futura ZAL, lo que asegura una buena conexión de estas áreas tanto desde la red de autovías como desde la ciudad.

Por su parte el vial de unión entre los muelles de Maliaño y el área de Raos, necesita una mayor dimensión en anchura para acoger en la parte de Raos no sólo a los carriles destinados a la circulación de vehículos automóviles, sino también a las posibles ampliaciones de las líneas ferroviarias. Estas nuevas necesidades de espacios se consiguen incorporando la actual calle Peña Prieta, desde la vertical de la glorieta de la Marga hasta su final en la Dársena de Maliaño al recinto portuario de Raos, Área de Normativa nº 10.1 de las que contiene el Plan Especial.

La liberalización de los terrenos ocupados con anterioridad por el eje viario ferroviario de Raos-Maliaño obliga a una redefinición de los mismos y de sus áreas limítrofes, tal y como se pone de manifiesto no sólo en la ordenación dibujada sino también en los planos de Calificación del Suelo y de Normativa que se adjuntan a esta Memoria.

Por último, el trazado del nuevo corredor viario ferroviario en la margen Norte de los Muelles de Maliaño obliga a una redefinición de las posibilidades edificatorias de la misma tal y como se refleja en los planos.

## **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



MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

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”.

MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

Es evidente que la modificación propuesta no encaja 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, toda vez que la existencia del puente viario-ferroviario de unión entre los muelles de Malliño y el área de Raos ya estaba previsto en el plan especial vigente en la actualidad. .

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.

En relación al Plan Especial, ya se ha indicado que el cambio propuesto no afecta a otros elementos que el estrictamente modificado, 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

MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

ninguno de los elementos cuya modificación se propone, ya que remite la ordenación y calificación de estos al Plan Especial.

En consecuencia, la modificación propuesta no afecta 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.

### 3. Propuesta de modificación

En consecuencia, se propone modificar el Plan Especial Ordenación del Sistema General Portuario del Puerto de Santander, modificando la calificación pormenorizada del suelo y las áreas de movimiento de la edificación, y la redefinición de las parcelas edificables, en las Areas 5.1, Muelles de Malliño, 5.3, Muelle de la Margen Norte, 6.2, Varadero-Ruiz de Alda, 7.2, Marqués de la Hermida, 7.3, Terminal pesquera, 8.Campsa y 10.1, Espigón Norte de Raos, en el sentido indicado en los planos que acompañan a esta Memoria.

Se señala expresamente que la edificabilidad máxima que el Plan especial otorga a las áreas de normativa 5.1, 5.2 y 5.3, no se altera en la presente modificación, a pesar de que se hayan redefinido las parcelas edificables en las áreas.

Asimismo en el Area de Ordenación 7.3 se han definido nuevas condiciones de parcelación definiéndose para cada una de ellas los usos y las edificabilidades correspondientes.

Por último se señala que las nuevas ordenaciones viarias contempladas en los planos no alteran las condiciones de estacionamiento y ordenación determinadas en cada una de las Normas Particulares vigentes.

Se presenta en Anejo a esta Memoria la redacción actual de los artículos alterados por la nueva ordenación que en su versión modificada quedarán como se expone a continuación:



MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

**Artículo 50. Normas Particulares para el Area 5.1: MUELLES DE MALIAÑO**

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:

Para las parcelas definidas en el plano de normativa se establecen las siguientes edificabilidades sobre parcela bruta (área de movimiento de la edificación):

Parcelas P1, P2, P3, P4 y P6: 1,1 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

Parcelas P5, P7 y P8: 2 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

Parcela P9: 3 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

En el conjunto de las áreas 5.1, 5.2 y 5.3, no se podrá rebasar la cantidad de 80.635 m<sup>2</sup> de edificabilidad total.

Altura máxima:

Para las áreas de movimiento situadas al este del acceso al puerto situado junto al edificio de la Tabacalera

En edificios de almacenaje: 2 plantas, 7,50 m. a cornisa y 12,00 metros a la coronación.

Edificios de equipamiento: Las existentes

Edificios de terciario oficinas: Las existentes. En las nuevas edificaciones 3 plantas, 10,50 metros a cornisa.

Para las áreas de movimiento situadas al oeste del acceso al puerto situado junto al edificio de la Tabacalera.

En edificios de almacenaje: 2 plantas, 9,00 metros a cornisa y 13,50 m. a la coronación. Se exceptúan aquellas construcciones (almacenes, depósitos o silos) que por necesidades funcionales precisen mayores alturas, inclinación de cubiertas, etc.

Tipología edificatori a: edificios exentos o adosados con medianera.

Condiciones estéticas: dada la proximidad del área al casco urbano, se cuidará especialmente la calidad de la edificación.



MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

5. Condiciones de estacionamiento:

Las plazas de estacionamiento se localizarán en las áreas marcadas al efecto en el plano de calificación de suelo. No obstante, la Autoridad Portuaria podrá exigir en las nuevas concesiones las siguientes dotaciones de estacionamiento:

- 1 plaza de vehículo ligero por cada 5 00 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 5 0 m<sup>2</sup> de oficina.

6. Condiciones de vinculación de la ordenación.

Las áreas de maniobra y manipulación de mercancías del muelle de la Margen Norte y de los tramos 10 y 11 de los Muelles de Maliaño, deberán quedar libres de edificaciones, excepto en el caso de ampliación de la Estación Marítima tal como se expone en el Artículo 48, o edificaciones de servicio del puerto.

La rotonda prevista en la confluencia de las calles Atilano Rodríguez y Antonio López, podrá ocupar parte del suelo calificado como (PP) y (ELV) pero no el viario principal (RVP).

7. Condiciones de tramitación o desarrollo:

No se establecen.

MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

**Artículo 52. Normas Particulares para el Area 5.3: MARGEN NORTE**

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:

Para las parcelas definidas en el plano de normativa se establecen las siguientes edificabilidades sobre parcela bruta (área de movimiento de la edificación):

Parcelas P1, P2 y P3: 1,10 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

En el conjunto de las áreas 5.1, 5.2 y 5.3, no se podrá rebasar la cantidad de 80.635 m<sup>2</sup> de edificabilidad total.

Altura máxima: 2 plantas, 12,40 metros a cornisa y 16,90 metros a coronación. Se exceptúan aquellas construcciones (almacenes, depósitos o silos) que por necesidades funcionales precisen mayores alturas, inclinación de cubiertas, etc.

Tipología edificatoria: no se establece.

Condiciones estéticas: Se cuidarán especialmente las fachadas de la edificación que den frente a la calle Sotileza.

5. Condiciones de estacionamiento y red viaria:

Las plazas de estacionamiento se localizarán en las áreas marcadas al efecto en el plano de calificación de suelo. No obstante la Autoridad Portuaria podrá exigir en las nuevas concesiones los siguientes dotaciones de estacionamiento:

- 1 plaza de vehículo ligero por cada 5 00 m<sup>2</sup> de edificación.
- 1 plaza de vehículo pes ado por cada 1.000 m<sup>2</sup> de edificación.
- 1 plaza de vehículo ligero por cada 5 0 m<sup>2</sup> de oficina.

6. Condiciones de tramitación o desarrollo:

No se establecen

MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

**Artículo 53. Normas Particulares para el Area 6.2: VARADERO-RUIZ DE ALDA**

**1. Uso global: Complementario terciario**

**2. Alineaciones y usos pormenorizados:**

Son las establecidas en el plano de calificación de suelo.

**3. Condiciones de parcelación:**

Frente mínimo de fachada: 10 metros  
Parcela mínima: 2 50 metros cuadrados

**4. Condiciones de edificación:**

Edificabilidad: 2,85 m<sup>2</sup>/ m<sup>2</sup> sobre el área de movimiento de la edificación. Las tres parcelas situadas entre las calles de Las Quebrantas y Marqués de la Ensenada podrán unirse en altura, sin incrementar la edificabilidad total.

Altura máxima: 3 plantas, 13,50 metros a cornisa.

Tipología edificatoria: edificios entre medianeras en manzana cerrada.

Condiciones estéticas: Todos los paramentos exteriores tendrán tratamiento de fachadas principales.

**5. Condiciones de estacionamiento y red viaria:**

La dotación de plazas de estacionamiento en edificios terciarios será como mínimo de una plaza por cada 50 metros cuadrados de edificación o fracción superior a 25 metros cuadrados más una plaza de carga y descarga por cada 200 metros cuadrados de edificación o fracción superior a 100 metros cuadrados, que deberá resolverse en el interior de la parcela o edificio. No obstante, se podrá eximir del cumplimiento de este requerimiento a los concesionarios, cuando la disponibilidad de plazas en otras parcelas garantice la dotación conjunta.

En los edificios destinados a almacenaje, las dotaciones de estacionamiento en el interior de las mismas serán como mínimo:

1 plaza de vehículo ligero por cada 250 m<sup>2</sup> de edificación o fracción superior a 100 metros cuadrados

1 plaza de camión cada 500 metros cuadrados de edificación o fracción superior a 200 metros cuadrados.

1 Plaza de carga y descarga cada 500 metros cuadrados de edificación o fracción superior a 200 metros cuadrados.

No obstante, se podrá eximir del cumplimiento de este requerimiento a los concesionarios, cuando la disponibilidad de plazas en otras parcelas

MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

garantice la dotación conjunta.

Las calles García Morato y Carlos Haya se conectarán con la calle de Marqués de la Hermida.

6. Condiciones de tramitación o desarrollo:

Se recomienda la redacción de un proyecto de obras de pavimentación para el área.



MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

**Artículo 56. Normas Particulares para el Area 7.2: MARQUES DE LA HERMIDA**

1. Uso global: Portuario Pesquero
2. Alineaciones y usos pormenorizados:  
Las establecidas en el plano de calificación de suelo.
3. Condiciones de parcelación:  
No se establecen.
4. Condiciones de edificación:  
Edificabilidad: 1.000 m2 de techo edificable.  
  
Area de movimiento: A determinar mediante estudio de Detalle. La edificabilidad prevista deberá concretarse en un máximo de tres edificaciones.  
  
Alturas: una planta, 4 metros a cornisa.  
  
Tipología edificatori a: edificio exento, cuatro fachadas.  
  
Condiciones estéticas: la edificación se ajustará en su diseño al entorno urbano en el que se desarrolla.
5. Condiciones de estacionamiento y red viaria:  
No se establecen.
6. Condiciones de vinculación de la ordenación.
7. Condiciones de tramitación o desarrollo:  
  
Se redactará un Proyecto de obras ordinarias para la definición del paseo peatonal establecido en el plano de calificación del suelo.  
  
Se redactará un Estudio de Detalle para la definición de las edificaciones a implantar en el área.

MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

**Artículo 57. Normas Particulares para el Area 7.3: TERMINAL PESQUERA**

1. Uso global: Portuario Pesquero

2. Alineaciones y usos pormenorizados:

En el plano de Calificación del Suelo (Plano nº2, Hojas 3 y 4), se reflejan las alineaciones y usos pormenorizados correspondientes al área, y en el plano de Normativa (Plano nº 3, Hojas 3 y 4), se definen las distintas parcelas edificables para las que se establecen alineaciones máximas mediante el Area de Movimiento de la Edificación.

Los usos para cada una de estas parcelas son los siguientes:

P1 Uso de Almacenaje cubierto y Uso Industrial.

P2 Uso Industrial y Terciario de oficinas

3. Condiciones de Parcelación:

Las parcelas se indican en el Plano nº 3 Normativa, numeradas del 1 al 2. No se establece parcela mínima, pudiendo subdividirse las parcelas para su edificación siempre que el conjunto de las edificaciones contenidas en la parcela cumpla las condiciones de edificabilidad total, alturas y alineaciones indicadas en esta normativa.

4. Condiciones de edificación:

Edificabilidad global: 0,5 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> sobre el total del área que equivale a 26.250 metros cuadrados de edificabilidad total. A título orientativo se establecen las siguientes edificabilidades para cada una de las parcelas definidas en el plano de Normativa.

P1 12.750 m<sup>2</sup> de edificabilidad total.

P2 13.500 m<sup>2</sup> de edificabilidad total.

Alturas: Para cada una de las parcelas edificables se definen las siguientes alturas máximas:

Uso de Almacenaje Cubierto: dos plantas, 9 m a cornisa y 13,50 m a coronación.

Uso Industrial: dos plantas, 9 m a cornisa y 13,50 m a coronación, salvo instalaciones especiales justificadas funcionalmente.

Uso Terciario de Oficinas: tres plantas, 10,50 m a cornisa y 15,00 m a coronación.

Tipología edificatoria: sin especificar.

5. Condiciones de estacionamiento y red viaria:

En el interior del recinto de la Terminal se garantizarán las siguientes

MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

dotaciones de estacionamiento:

- 1 plaza de vehículo ligero por cada 50 m<sup>2</sup> de oficinas
- 1 plaza de vehículo ligero por cada 250 m<sup>2</sup> de otras construcciones
- 1 plaza de vehículos semipesados (3x12 metros) por cada 600 m<sup>2</sup> de edificación de uso Industrial.

El recinto tendrá acceso a través del nuevo vial que parte de la glorieta de la Marga en el punto indicado en los planos.

6. Condiciones de tramitación o desarrollo:

Para el desarrollo de la Terminal Pesquera se procederá a la redacción de un Proyecto de Urbanización. Dicho proyecto de urbanización podrá realizarse por fases constructivas dependiendo de las necesidades de implantación de la edificación.

La parcela P1 podrá edificarse previamente a la redacción del Proyecto de Urbanización, ejecutando al mismo tiempo la urbanización necesaria para su servicio.

MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

**Artículo 58. Normas Particulares para el Area 8: CAMPSA**

1. Uso global: Complementario Logístico

2. Alineaciones y usos pormenorizados:

Se remite su definición a un Estudio de Detalle.

3. Condiciones de parcelación:

Parcela mínima: 5 00 metros cuadrados.

Frente mínimo de parcela: 15 metros, que se aumentará a 20 metros en las parcelas que den frente al viario principal.

4. Condiciones de edificación:

Edificabilidad global: 0,7 m<sup>2</sup>/ m<sup>2</sup> sobre la totalidad del área.

Altura máxima: 10,5 metros a cornisa y 14,00 metros a coronación, excepto instalaciones especiales en los usos logísticos y de almacenaje, siempre que se justifiquen funcionalmente.

Nº de plantas: 3 para los usos terciarios y de equipamiento y 2 para los usos de almacenaje y logísticos.

Tipología edificatoria: no se establece

Condiciones estéticas: se cuidarán estéticamente todos los paramentos que constituyan fachadas a viales.

5. Condiciones de estacionamiento y red viaria:

No se admitirán accesos directos a parcelas desde el vial que enlaza el área con la glorieta de La Marga, excepto en el punto señalado en los planos.

No se podrá modificar en el futuro el ramal de acceso a la zona portuaria entre el enlace y la glorieta interna en dicha zona, dibujada en planos, no pudiéndose plantear accesos o intersecciones intermedias futuras que incidan en dicho ramal.

Previamente al inicio de las actuaciones en el enlace de "La Marga", el promotor deberá obtener la correspondiente autorización de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, para lo cual deberá presentar proyecto técnico, suscrito por técnico competente, así como los documentos que acrediten fehacientemente la propiedad de los terrenos necesarios para la ejecución de las obras.



MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

6. Condiciones de vinculación de la ordenación.

El viario principal, y las conexiones viarias con la red existente se consideran determinaciones del plan y, por tanto, de obligado cumplimiento, excepto las variaciones exigidas por el estudio concreto del trazado de estas infraestructuras.

El resto de la ordenación dibujada en planos se considera indicativa. En el momento en que las necesidades del servicio lo aconsejen y exista un programa específico a desarrollar en el área, la Autoridad Portuaria redactará un Estudio de Detalle, con las condiciones expresadas en esta ficha.

7. Condiciones de tramitación o desarrollo:

Para el desarrollo del área se procederá a la redacción de un Estudio de Detalle, que se desarrollará mediante un Proyecto de Urbanización y los correspondientes proyectos de construcción. Dicho Estudio ordenará el conjunto del área, cumpliendo las especificaciones contenidas en la presente ficha y el trazado de los viales principales de la zona de servicio.

Las condiciones de ordenación que desarrollará el Estudio de Detalle son las siguientes:

Al menos un 10% de la superficie total del área se destinará a espacios libres.

Al menos el 4% de la superficie total del área se destinará a servicios de interés público y social.

Se preverán estacionamientos de vehículos pesados que garanticen, al menos, una plaza por cada 1000 m<sup>2</sup> de edificación de uso logístico o de almacenaje.

Se preverán estacionamientos de vehículos ligeros que garanticen, al menos, una plaza por cada 100 metros cuadrados de edificación de uso terciario o equipamiento y una plaza por cada 500 m<sup>2</sup> de edificación de uso logístico o de almacenaje.

Las edificaciones se desarrollarán dentro del área de movimiento indicada en el plano de Normativa.

Los usos a desarrollar en el área serán los de Almacenaje, Logístico y Terciario de Oficinas, así como los auxiliares a los mismos.

MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

**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 de 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: 1 planta, 12,40 metros a cornisa y 16,90 metros a coronación. Se exceptúan aquellas construcciones (almacenes, depósitos o silos) que por necesidades funcionales precisen mayores alturas, inclinación de cubiertas, etc... Se permitirá una entreplanta de oficinas con ocupación de un máximo del 10% de la superficie edificada en planta.

Tipología edificatoria: edificios exentos o adosados.
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 5 00 m<sup>2</sup> de edificación.
  - 1 plaza de vehículo pes ado por cada 1.000 m<sup>2</sup> de edificación.
  - 1 plaza de vehículo ligero por cada 5 0 m<sup>2</sup> de oficina.
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.

Sanfander, Noviembre de 2009

EL DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

Fdo: Javier de la Riva Fernández

CVE-2011-5644

MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

ANEJO Nº 1. Artículos alterados por la presente modificación

**Artículo 50. Normas Particulares para el Area 5.1: MUELLES DE MALIAÑO**

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:

Para las parcelas definidas en el plano de normativa se establecen las siguientes edificabilidades sobre parcela bruta (area de movimiento de la edificación):

Parcelas P1, P2, P3, P4 y P6: 1,1 m2/m2

Parcelas P5, P7 y P8: 2 m2/m2

Parcela P9: 3 m2/m2

En el conjunto de las áreas 5.1, 5.2 y 5.3, no se podrá rebasar la cantidad de 80.635 m2 de edificabilidad total.

Altura máxima:

Para las áreas de movimiento situadas al este del acceso al puerto situado junto al edificio de la Tabacalera

En edificios de almacenaje: 2 plantas, 7,50 m. a cornisa y 12,00 metros a la coronación.

Edificios de equipamiento: Las existentes

Edificios de terciario oficinas: Las existentes. En las nuevas edificaciones 3 plantas, 10,50 metros a cornisa.

Para las áreas de movimiento situadas al oeste del acceso al puerto situado junto al edificio de la Tabacalera.

En edificios de almacenaje: 2 plantas, 9,00 metros a cornisa y 13,50 m. a la coronación. Se exceptúan aquellas construcciones (almacenes, depósitos o silos) que por necesidades funcionales precisen mayores alturas, inclinación de cubiertas, etc.

Tipología edificatoria: edificios exentos o adosados con medianera.

Condiciones estéticas: dada la proximidad del área al casco urbano, se cuidará especialmente la calidad de la edificación.

CVE-2011-5644



MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

5. Condiciones de estacionamiento:

Las plazas de estacionamiento se localizarán en las áreas marcadas al efecto en el plano de calificación de suelo. No obstante, la Autoridad Portuaria podrá exigir en las nuevas concesiones las siguientes dotaciones de estacionamiento:

- 1 plaza de vehículo ligero por cada 5 00 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 5 0 m<sup>2</sup> de oficina.

6. Condiciones de vinculación de la ordenación.

Las áreas de maniobra y manipulación de mercancías del muelle de la Margen Norte y de los tramos 10 y 11 de los Muelles de Maliaño, deberán quedar libres de edificaciones, excepto en el caso de ampliación de la Estación Marítima tal como se expone en el Artículo 48, o edificaciones de servicio del puerto.

La rotonda prevista en la confluencia de las calles Atilano Rodríguez y Antonio López, podrá ocupar parte del suelo calificado como (PP) y (ELV) pero no el viario principal (RVP).

7. Condiciones de tramitación o desarrollo:

No se establecen.



MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

**Artículo 52. Normas Particulares para el Area 5.3: MARGEN NORTE**

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:

Para las parcelas definidas en el plano de normativa se establecen las siguientes edificabilidades sobre parcela bruta (area de movimiento de la edificación):

Parcelas P1, P2 y P3: 1,10 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

En el conjunto de las áreas 5.1, 5.2 y 5.3, no se podrá rebasar la cantidad de 80.635 m<sup>2</sup> de edificabilidad total.

Altura máxima: 2 plantas, 12,40 metros a cornisa y 16,90 metros a coronación. Se exceptúan aquellas construcciones (almacenes, depósitos o silos) que por necesidades funcionales precisen mayores alturas, inclinación de cubiertas, etc.

Tipología edificatoria: no se establece.

Condiciones estéticas: Se cuidarán especialmente las fachadas de la edificación que den frente a la calle Sotileza.

5. Condiciones de estacionamiento y red viaria:

Las plazas de estacionamiento se localizarán en las áreas marcadas al efecto en el plano de calificación de suelo. No obstante la Autoridad Portuaria podrá exigir en las nuevas concesiones los siguientes dotaciones de estacionamiento:

MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

- 1 plaza de vehículo ligero por cada 5 00 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 5 0 m<sup>2</sup> de oficina.

6. Condiciones de tramitación o desarrollo:

No se establecen

**Artículo 53. Normas Particulares para el Area 6.2: VARADERO-RUIZ DE ALDA**

1. Uso global: Complementario terciario

2. Alineaciones y usos pormenorizados:

Son las establecidas en el plano de calificación de suelo.

3. Condiciones de parcelación:

Frente mínimo de fachada: 10 metros  
Parcela mínima: 2 50 metros cuadrados

4. Condiciones de edificación:

Edificabilidad: 2,85 m<sup>2</sup>/ m<sup>2</sup> sobre el área de movimiento de la edificación. Las tres parcelas situadas entre las calles de Las Quebrantas y Marqués de la Ensenada podrán unirse en altura, sin incrementar la edificabilidad total.

Altura máxima: 3 plantas, 13,50 metros a cornisa.

Tipología edificatoria: edificios entre medianeras en manzana cerrada.

Condiciones estéticas: Todos los paramentos exteriores tendrán tratamiento de fachadas principales.

5. Condiciones de estacionamiento y red viaria:

La dotación de plazas de estacionamiento en edificios terciarios será como mínimo de una plaza por cada 50 metros cuadrados de edificación o fracción superior a 25 metros cuadrados más una plaza de carga y descarga por cada 200 metros cuadrados de edificación o fracción superior a 100 metros cuadrados, que deberá resolverse en el interior de la parcela o edificio. No obstante, se podrá eximir del cumplimiento de este requerimiento a los concesionarios, cuando la disponibilidad de plazas en otras parcelas garantice la dotación conjunta.

En los edificios destinados a almacenaje, las dotaciones de estacionamiento en el interior de las mismas serán como mínimo:

- 1 plaza de vehículo ligero por cada 250 m<sup>2</sup> de edificación o fracción superior a 100 metros cuadrados
- 1 plaza de camión cada 500 metros cuadrados de edificación o fracción superior a 200 metros cuadrados.
- 1 Plaza de carga y descarga cada 500 metros cuadrados de edificación o fracción superior a 200 metros cuadrados.

No obstante, se podrá eximir del cumplimiento de este requerimiento a

MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

los concesionarios, cuando la disponibilidad de plazas en otras parcelas garantice la dotación conjunta.

El vial interno Raos-Maliaño tendrá dos calzadas de 3,50 metros cada una y dos arcenes a ambos lados de 2,50 metros. Se situará bajo la rasante actual del área entre la calle de Héroes de la Armada y la nueva glorieta de acceso al puerto, con la que conectará a nivel.

Las calles García Morato y Carlos Haya se conectarán con la calle de Marqués de la Hermida.

6. Condiciones de tramitación o desarrollo:

La Autoridad Portuaria redactará el proyecto de construcción del vial de enlace Raos-Maliaño, incluido el paso inferior previsto. Se recomienda la redacción simultánea a este proyecto de un proyecto de obras de pavimentación para el área.

CVE-2011-5644

MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

**Artículo 56. Normas Particulares para el Area 7.2: MARQUES DE LA HERMIDA**

1. Uso global: Portuario Pesquero
2. Alineaciones y usos pormenorizados:

Las establecidas en el plano de calificación de suelo.
3. Condiciones de parcelación:

No se establecen.
4. Condiciones de edificación:

Edificabilidad: 1.000 m2 de techo edificable.

Area de movimiento: A determinar mediante estudio de Detalle. La edificabilidad prevista deberá concretarse en un máximo de tres edificaciones.

Alturas: una planta, 4 metros a cornisa.

Tipología edificatori a: edificio exento, cuatro fachadas.

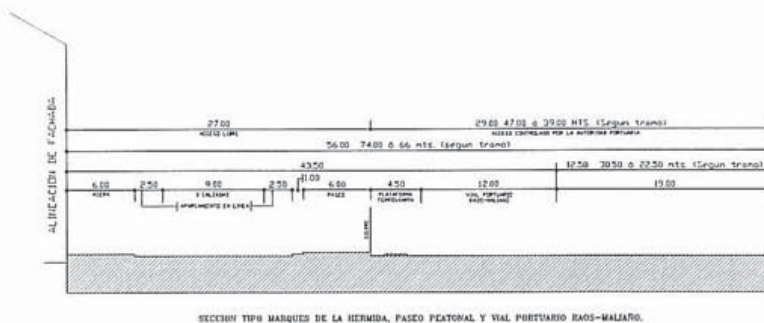
Condiciones estéticas: la edificación se ajustará en su diseño al entorno urbano en el que se desarrolla.
5. Condiciones de estacionamiento y red viaria:

El vial interno Raos-Maliaño tendrá dos calzadas de 3,50 metros cada una y dos arcenes a ambos lados de 2,50 metros. Podrá ejecutarse deprimido parcialmente respecto de la rasante actual de los muelles para minimizar el impacto estético sobreel área.
6. Condiciones de vinculación de la ordenación.

Las alineaciones establecidas para el vial Raos Maliaño se consideran obligatorias, definiéndose una sección tipo para la plataforma conjunta vial-FFCC-paseo peatonal en el borde de la calle Marques de la Hermida, según el esquema adjunto.



MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80



7. Condiciones de tramitación o desarrollo:

Se redactará un proyecto de obras ordinarias para el vial interno Raos-Maliaño.

Se redactará un Proyecto de obras ordinarias para la definición del paseo peatonal establecido en el plano de calificación del suelo.

Se redactará un Estudio de Detalle para la definición de las edificaciones a implantar en el área.

MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

**Artículo 57. Normas Particulares para el Area 7.3: TERMINAL PESQUERA**

1. Uso global: Portuario Pesquero

2. Alineaciones y usos pormenorizados:

En el plano de Calificación del Suelo (Plano n 2, Hojas 3 y 4), se reflejan las alineaciones y usos pormenorizados correspondientes al área, y en el plano de Normativa (Plano n 3, Hojas 3 y 4), se definen las distintas parcelas edificables para las que se establecen alineaciones máximas mediante el Area de Movimiento de la Edificación.

Los usos para cada una de estas parcelas son los siguientes:

P1 Uso de Almacenaje cubierto.  
P2 y P4 Uso Industrial y Terciario de oficinas  
P3 Uso Industrial

3. Condiciones de Parcelación:

Las parcelas se indican en el Plano n 3 Normativa, numeradas del 1 al 4. No se establece parcela mínima, pudiendo subdividirse las parcelas para su edificación siempre que el conjunto de las edificaciones contenidas en la parcela cumpla las condiciones de edificabilidad total, alturas y alineaciones indicadas en esta normativa.

4. Condiciones de edificación:

Edificabilidad global: 0,5 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> sobre el total del área que equivale a 26.250 metros cuadrados de edificabilidad total. A título orientativo se establecen las siguientes edificabilidades para cada una de las parcelas definidas en el plano de Normativa.

P1 7.000 m<sup>2</sup> de edificabilidad total.  
P2 6.000 m<sup>2</sup> de edificabilidad total.  
P3 9.250 m<sup>2</sup> de edificabilidad total.  
P4 4.000 m<sup>2</sup> de edificabilidad total.

Alturas: Para cada una de las parcelas edificables se definen las siguientes alturas máximas:

Uso de Almacenaje Cubierto: dos plantas, 9 m a cornisa y 13,50 m a coronación.

MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

Uso Industrial: dos plantas, 9 m a cornisa y 13,50 m a coronación, salvo instalaciones especiales justificadas funcionalmente.

Uso Terciario de Oficinas: tres plantas, 10,50 m a cornisa y 15,00 m a coronación.

Tipología edificatoria: sin especificar.

5. Condiciones de estacionamiento y red viaria:

En el interior del recinto de la terminal se garantizarán las siguientes dotaciones de estacionamiento:

- 1 plaza de vehículo ligero por cada 50 m<sup>2</sup> de oficinas
- 1 plaza de vehículo ligero por cada 250 m<sup>2</sup> de otras construcciones
- 1 plaza de vehículos semipesados (3x12 metros) por cada 600 m<sup>2</sup> de edificación de uso Industrial.

El recinto podrá tener dos conexiones con el vial Raos-Maliaño en los puntos indicados en los planos.

6. Condiciones de tramitación o desarrollo:

Para el desarrollo de la Terminal Pesquera se procederá a la redacción de un Proyecto de Urbanización. Dicho proyecto de urbanización podrá realizarse por fases constructivas dependiendo de las necesidades de implantación de la edificación.

Las parcelas P3 y P4 podrán edificarse previamente a la redacción del Proyecto de Urbanización, ejecutando al mismo tiempo la urbanización necesaria para su servicio.

Para la ejecución de la nueva alineación del muelle Oeste de la dársena se redactará un proyecto de obras.

MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

**Artículo 58. Normas Particulares para el Area 8: CAMPSA**

1. Uso global: Complementario Logístico
2. Alineaciones y usos pormenorizados:

Se remite su definición a un Estudio de Detalle.
3. Condiciones de parcelación:

Parcela mínima: 5 00 metros cuadrados.

Frente mínimo de parcela: 15 metros, que se aumentará a 20 metros en las parcelas que den frente al viario principal.
4. Condiciones de edificación:

Edificabilidad global: 0,7 m<sup>2</sup>/ m<sup>2</sup> sobre la totalidad del área.

Altura máxima: 10,5 metros a cornisa y 14,00 metros a coronación, excepto instalaciones especiales en los usos logísticos y de almacenaje, siempre que se justifiquen funcionalmente.

N de plantas: 3 para los usos terciarios y de equipamiento y 2 para los usos de almacenaje y logísticos.

Tipología edificatoria: no se establece

Condiciones estéticas: se cuidarán estéticamente todos los paramentos que constituyan fachadas a viales.
5. Condiciones de estacionamiento y red viaria:

No se admitirán accesos directos a parcelas desde el vial interno Raos-Maliaño

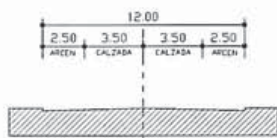
El vial interno Raos-Maliaño tendrá dos calzadas de 3,50 metros cada una y dos arcenes a ambos lados de 2,50 metros.
6. Condiciones de vinculación de la ordenación.

El viario principal, el trazado del ferrocarril, y las conexiones viarias con la red existente se consideran determinaciones del plan y, por tanto, de obligado cumplimiento, excepto las variaciones exigidas por el estudio concreto del trazado de estas infraestructuras.

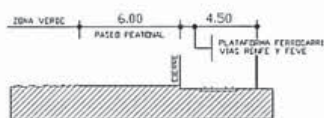
La sección tipo de este viario, así como la del ferrocarril y el paseo peatonal se precisa en el croquis adjunto.



MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80



SECCION TIPO VIAL RAOS - MALIAÑO.



SECCION TIPO FFCC. Y PASEO PEATONAL.

El resto de la ordenación dibujada en planos se considera indicativa. En el momento en que las necesidades del servicio lo aconsejen y exista un programa específico a desarrollar en el área, la Autoridad Portuaria redactará un Estudio de Detalle, con las condiciones expresadas en esta ficha.

Se respetará el trazado del vial perpendicular al vial interno Raos-Maliaño, indicado en el plano de Calificación de Suelo como (RVS).

7. Condiciones de tramitación o desarrollo:

La Autoridad Portuaria, cuando las necesidades del tráfico o de ordenación lo requieran, podrá redactar, como proyecto de obras ordinario, el proyecto de ejecución del vial Raos-Maliaño, y el proyecto de nuevo trazado del FFCC. Este último incluirá, obligatoriamente, el paseo peatonal adyacente. Ambos proyectos podrán ejecutarse con anterioridad al Estudio de Detalle del área.

Para el desarrollo del área se procederá a la redacción de un Estudio de Detalle, que se desarrollará mediante un Proyecto de Urbanización y los correspondientes proyectos de construcción. Dicho Estudio ordenará el conjunto del área, cumpliendo las especificaciones contenidas en la presente ficha y el trazado de los viales principales de la zona de servicio.

Las condiciones de ordenación que desarrollará el Estudio de Detalle son las siguientes:

Al menos un 10% de la superficie total del área se destinará a espacios libres.

Al menos el 4% de la superficie total del área se destinará a servicios de interés público y social.

Las alineaciones de la edificación que dé frente al vial Raos-Maliaño se retranquearán, al menos, 12 metros al eje de dicho vial.

Se preverán estacionamientos de vehículos pesados que garanticen, al

MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

menos, una plaza por cada 1000 m2 de edificación de uso logístico o de almacenaje.

Se preverán estacionamientos de vehículos ligeros que garanticen, al menos, una plaza por cada 100 metros cuadrados de edificación de uso terciario o equipamiento y una plaza por cada 500 m2 de edificación de uso logístico o de almacenaje.

Las edificaciones se desarrollarán dentro del área de movimiento indicada en el plano de Normativa.

Los usos a desarrollar en el área serán los de Almacenaje, Logístico y Terciario de Oficinas, así como los auxiliares a los mismos.

MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

**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 de 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: 1 planta, 12,40 metros a cornisa y 16,90 metros a coronación. Se exceptúan aquellas construcciones (almacenes, depósitos o silos) que por necesidades funcionales precisen mayores alturas, inclinación de cubiertas, etc.. Se permitirá una entreplanta de oficinas con ocupación de un máximo del 10% de la superficie edificada en planta.

Tipología edificatori a: edificios exentos o adosados.

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 los siguientes dotaciones de estacionamiento:

- 1 plaza de vehículo ligero por cada 5 00 m<sup>2</sup> de edificación.
- 1 plaza de vehículo pes ado por cada 1.000 m<sup>2</sup> de edificación.
- 1 plaza de vehículo ligero por cada 5 0 m<sup>2</sup> de oficina.

6. Condiciones de vinculación de la ordenación.

Las característi cas de posición relativa y dimensiones de los nuevos muelles no pueden fijarse solamente por motivos de ordenación superficial sino que existen otras variables técnícas, 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.

MIÉRCOLES, 27 DE ABRIL DE 2011 - BOC NÚM. 80

**MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 6 DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL  
SISTEMA GENERAL PORTUARIO DEL PUERTO DE SANTANDER, EN LAS AREAS Nº  
5.1, 5.3, 6.2, 7.2, 7.3, 8. Y 10.1.**

**DOCUMENTO Nº 2. PLANOS.**

2011/5644

CVE-2011-5644