

7.- TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	-
8.- ACTIVOS FINANCIEROS	-
9.- PASIVOS FINANCIEROS	-
TOTAL DEL PRESUPUESTO	62.600.000

### Plantilla de personal

- 1.- Secretario-Interventor, plaza acumulada, 1.  
2.- Auxiliar Administrativo, contratado a tiempo parcial, 1.

Según lo dispuesto en el artículo 152.1 de la citada Ley 39/88, se podrá interponer directamente contra el referido presupuesto, recurso contencioso-administrativo, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a la publicación de este anuncio en el BOC.

Pesaguero, 16 de enero de 2001.—El alcalde (ilegible).  
01/740

### 4.2 ACTUACIONES EN MATERIA FISCAL

#### AYUNTAMIENTO DE PIÉLAGOS

*Citación para notificación de liquidaciones del Impuesto sobre el Incremento del Valor de los Terrenos, expedientes números 200/97 y 259/97.*

Por no haber resultado las notificaciones personales en el domicilio del interesado, se practica las notificaciones de las liquidaciones tributarias al amparo de lo dispuesto en los artículos 124.5 y 105 de la Ley General Tributaria.

—Apellidos y nombre o razón social: Constance Ruth Leslie.

DNI o NIF: X0324358-N.

Motivo: Impuesto sobre el incremento del valor de los terrenos, expediente 200/97.

—Apellidos y nombre o razón social: Ruíz Martínez, Bernardo.

DNI o NIF: 71398817-D.

Motivo: Impuesto sobre el incremento del valor de los terrenos, expediente 259/97.

Para recoger la notificación correspondiente, deberá personarse en las oficinas municipales de este Ayuntamiento de Piélagos, sitas en la avenida Luis de la Concha, 66, de Renedo en horario de nueve a catorce horas, disponiendo de un plazo de diez días, contados desde el siguiente al de la publicación del anuncio en el BOC. De no personarse, la notificación se entenderá producida a todos los efectos desde el día siguiente al del vencimiento del plazo señalado para comparecer.

Piélagos, 17 de enero de 2001.—El alcalde, Jesús A. Pacheco Bárcena.  
01/744

#### AYUNTAMIENTO DE PIÉLAGOS

*Citación para notificación de liquidaciones de las Tasas de Agua y Alcantarillado.*

Por no haber resultado las notificaciones personales en el domicilio del interesado, se practica las notificaciones de las liquidaciones tributarias al amparo de lo dispuesto en los artículos 124.5 y 105 de la Ley General Tributaria.

—Apellidos y nombre o razón social: Carmen Rosa Ugarte López.

DNI o NIF: 13062490P.

Motivo: Tasa de agua a una vivienda en Puente Arce.

—Apellidos y nombre o razón social: Francisco Javier Campo Cerecedo.

DNI o NIF: 13738669X

Motivo: Tasa de agua a una vivienda en Mortera.

—Apellidos y nombre o razón social: Juan Antonio Nistal Reguela.

DNI o NIF: 13728754P.

Motivo: Tasa de agua a una vivienda en Mortera.

Motivo: Tasa de alcantarillado a una vivienda en Mortera.

—Apellidos y nombre o razón social: Juan Carlos Rodríguez Alvarez.

DNI o NIF: 9347885H.

Motivo: Tasa de agua a una vivienda en Liencres.

Motivo: Tasa de alcantarillado a una vivienda en Liencres.

—Apellidos y nombre o razón social: Roberto Ruiz Pérez.

DNI o NIF: 13774180D.

Motivo: Tasa de agua a una vivienda en Liencres.

Motivo: Tasa de alcantarillado a una vivienda en Liencres.

—Apellidos y nombre o razón social: Carlos Ruiz Pérez.

DNI o NIF: 13782275P.

Motivo: Tasa de agua a una vivienda en Liencres.

Motivo: Tasa de alcantarillado a una vivienda en Liencres.

Para recoger la notificación correspondiente, deberá personarse en las oficinas municipales de este Ayuntamiento de Piélagos, sitas en la avenida Luis de la Concha, 66, de Renedo en horario de nueve a catorce horas, disponiendo de un plazo de diez días, contados desde el siguiente al de la publicación del anuncio en el BOC. De no personarse, la notificación se entenderá producida a todos los efectos desde el día siguiente al del vencimiento del plazo señalado para comparecer.

Piélagos, 17 de enero de 2001.—El alcalde, Jesús A. Pacheco Bárcena.  
01/745

## 7. OTROS ANUNCIOS

### 7.1 URBANISMO

#### CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, VIVIENDA Y URBANISMO

##### Dirección General de Urbanismo y Vivienda

*Resolución aprobando el Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario de Santander.*

La Comisión Regional de Urbanismo en sesión de 6 de octubre de 1998 aprobó inicialmente el Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario.

Sometido el expediente al preceptivo trámite de información pública mediante la inserción de los anuncios reglamentarios sufrió las alegaciones que constan en el expediente, dándose posteriormente audiencia a los municipios afectados, emitiendo únicamente el Ayuntamiento de Santander acuerdo proponiendo alternativas a la ordenación propuesta.

Dado traslado de dichas alegaciones al Equipo Redactor, la Autoridad Portuaria emite informe respecto de las mismas, proponiendo la estimación de alguna de ellas como consta en el documento remitido.

Resultando, que la Ley de Puertos del Estado de 27 de noviembre de 1992 establece como vinculante del Plan General la clasificación de la zona de servicio del puerto como Sistema General Portuario, remitiendo al Plan Especial la articulación de la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, y arbitrando que en caso de existir desacuerdo entre las Administraciones afectadas durante la tramitación del Plan Especial, será el Consejo de Ministros quien dictamine la resolución definitiva del conflicto.

Resultando, que la Comisión Regional de Urbanismo en sesión de 21 de diciembre de 1999, al aprobar provisoriamente el Plan Especial consideró necesario introducir respecto de cada una de las Áreas Específicas las siguientes precisiones:

## ÁREAS ESPECÍFICAS

### ÁREA 1. SAN MARTÍN.

Se establecen para esta área como usos globales los de equipamiento, complementario terciario y portuario deportivo.

En esta zona se produce una transformación sustancial, dicho área se subdivide en 6 zonas (de la P1 a la P6) modificándose el perfil del cantil en todo el área de manera importante sobre todo en la zona más cercana al dique de Gamazo, mediante rellenos etc. En general se apuesta por un aumento de la superficie construida en toda la zona colmatando toda la superficie libre de la plataforma situada a los pies del Paseo Pereda. En la P1 se prevé un equipamiento recreativo de unos 2000 metros cuadrados de superficie construida en 3 alturas. En dónde se sitúa hoy en día el Tiro Olímpico (área P2), se plantea un aparcamiento también en 3 alturas de manera escalonada lo que producirá un fuerte impacto visual desde la bahía, por mucho que se prevean cubiertas ajardinadas. El posible centro comercial previsto en el área denominada P5, dónde se prevén 6000 nuevos metros cuadrados de oficinas y 2500 metros cuadrados de usos comerciales en 3 plantas, podrá superar la altura de 3 plantas en una superficie de 750 metros cuadrados mediante el correspondiente Estudio de Detalle.

Cabe señalar que existe un gran número de alegaciones en contra de las previsiones inicialmente aprobadas, de ahí que la Autoridad Portuaria, en el escrito de contestación a las alegaciones, propone remitir esta área en el texto refundido del Plan Especial a un ED que fije no sólo los nuevos usos sino también las intensidades de los mismos, disposición de la red viaria, aparcamiento, etc. Un Estudio de Detalle no es la figura de planeamiento más adecuada para desarrollar estos parámetros, de ahí que se deberá remitir el área a un Plan Especial, entre cuyas determinaciones se mantiene la posibilidad de la implantación de un puerto deportivo en la misma. Para la realización de este Plan Especial será necesaria la coordinación entre la Autoridad Portuaria, Dirección General de Costas y el Ayuntamiento de Santander.

### ÁREA 2. DÁRSENA DE MOLNEDO.

Colindante con la anterior se extiende desde la Escuela de vela hasta el Club Marítimo, edificio que tendrá la consideración de edificio catalogado con nivel de protección integral.

Se establece para esta área como uso global el portuario deportivo.

En el escrito de contestación a las alegaciones se recoge para esta área el modificar sus determinaciones para adaptarlas a la solución viaria recogida en el concurso de remodelación de Puertochico promovido por el Ayuntamiento de Santander.

### ÁREA 3. MUELLE DE CALDERÓN.

En esta Área el informe técnico emitido señalaba que se prevén 3 construcciones, de unos 300 metros cuadrados totales, para uso de restauración e información. Desde el punto de vista funcional no parece necesario tanto volumen construido. Se entiende que se plantean dichas edificaciones como complementarias y necesarias a las explotaciones que en la actualidad sirven de conexión con los municipios de la otra margen, al servicio de las líneas de pasaje de la bahía para la expedición de billetes, espera de viajeros, etc. Estas construcciones deberían reducirse a una sola, de menor tamaño, situada en una zona estudiada la efecto, casi como un mueble urbano de alta calidad proyectual. Un edificio de la representatividad del palacete, no sólo para Santander sino para la propia entidad portuaria, debería de ser fuertemente potenciado, pero la posible ampliación de la terminal de pasajeros de las Pedreñas y la situación de los otros edificios previstos en éste área entorpecen la referencia visual, convirtiendo el paseo en un pasillo y estas construcciones en «tapones». Este «mueble urbano» podría ser el mismo que se colocase en Pedreña y Somo.

En el escrito de contestación de las alegaciones se propone eliminar la posibilidad de construir 300 metros cuadrados repartidos en tres edificaciones en el área del Muelle de Calderón, limitando la posibilidad a construir la terminal de pasajeros de bahía en las condiciones impuestas en la ficha correspondiente.

Cabe señalar que por error material no se contempla la protección de la grúa de piedra. Esta área cuenta con dos edificios catalogados de protección integral «El Palacete» y la «Grúa de Piedra».

### ÁREA 4. ESTACIÓN MARÍTIMA.

Se establece para esta área como uso global el portuario comercial.

Se plantea una ampliación de la Estación Marítima (de los 4.140 metros cuadrados actuales a los 6.000 autorizados) en 2 plantas, hacia la zona oeste, limitándose por la zona este al estar la zona de descarga. Se especifica que en caso de que el espacio previsto no fuese suficiente se contará con el espacio necesario del área 5.

Este área señala el informe técnico que es altamente representativa por el efecto de «puerta de entrada» que dicho hecho tiene para los numerosos turistas que por ahí llegan. El diálogo entre la ampliación de la Estación Marítima deberá de ser igualmente delicado con el edificio actual, obra del arquitecto Ricardo Lorenzo, por la importancia arquitectónica y espacial que el mismo tiene en la zona.

La autoridad portuaria consciente del problema general de ordenación actual del área en relación con el movimiento de pasajeros y vehículos que origina el ferry, encargó a finales del año pasado la redacción de un proyecto de reorganización de la totalidad del área. Se propone la introducción en el texto definitivo del Plan especial de las calificaciones pormenorizadas que permitan llevar a cabo la reurbanización contendida en el citado proyecto.

### ÁREA 5. ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO. 5.1 MUELLES DE MALIAÑO. 5.2 DEPÓSITO FRANCO. 5.3 MUELLE MARGEN NORTE.

Se establece para esta área como uso global el portuario comercial.

Se detecta una errata en el plano de área de movimiento de la edificación, al fijar un área de movimiento de la edificación para las parcelas de almacenaje descubierto, AD, que no admite edificación. En el escrito de contestación de la alegaciones, se recoge esto como un error.

La actuación en éste área se basa en prever una superficie construida de cerca de 80.635 metros cuadrados entre las tres áreas, con lo que se consigue un efecto muy fuerte de apantallamiento, sobre todo en una parcela con la calificación de Terciario de Oficinas y altura de cornisa de 10,5 m, que limitará notablemente la percepción visual desde la c/ Antonio López. La zona entre la Estación Marítima y la Comandancia de Marina debe mantener su uso actual, tal como se recoge en el artículo 7, 9/ÁREA 7 del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios de Santander:

«Se propone destinar la totalidad de esta área a zona portuaria comercial, minimizando en el futuro las ocupaciones de las actividades complementarias.»

Este ha sido uno de los temas recurrentes de las alegaciones presentadas, incluida la remitida por el Ayuntamiento de Santander, es por esto que la autoridad portuaria ha decidido finalmente atender a esta solicitud, sustituyendo la calificación de terciario de oficinas por la de almacenaje descubierto.

Con el fin de facilitar el control de la edificabilidad máxima en las áreas 5.1, 5.2 y 5.3, deberá asignarse a cada parcela en dichas áreas un índice de edificabilidad tal que aplicado a cada una de ellas arroje una superficie total máxima igual o inferior a la permitida de 80.635 m<sup>2</sup>.

### ÁREA 6. 6.1 AVENIDA SOTILEZA, (complementario industrial) 6.2 VARADERO RUIZ DE ALDA, (complementario terciario).

El planteamiento en esta zona, con fuerte presión del resto de la ciudad y en la actualidad con gran cantidad de

superficie en desuso (sobretodo el área 6.2) es el de macizar con edificaciones de hasta 4 plantas. Hay que tener en cuenta que la zona Marqués de la Hermida siempre ha estado mal dotada en número de equipamientos. Aunque el Plan General de Santander haya servido sólo de marco de referencia, ya de por si generoso en esta parte para establecer parámetros y pautas de actuación en esta zona, el Plan Especial no se limita a dichos parámetros sino que los supera.

Las edificabilidades que se manejan, 2 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> en el área 6.1 en 2 plantas 3 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> en el área 6.2 en 4 plantas, parecen excesivas por lo «congestionado» del área.

La autoridad portuaria estima alguna de las alegaciones presentadas en este sentido y recomienda reducir el número de plantas en el área 6.2 Varadero-Ruiz de Alda a tres plantas y en este caso reducir las edificabilidades previstas según estas nuevas alturas.

El nivel de plazas de aparcamiento previsto es inferior al del Plan general vigente, en una zona como esta, con necesidad de aparcamientos, se considera que el estándar del plan General debe ser el mínimo aplicable.

**ÁREA 7. 7.1 VARADERO**, (portuario pesquero y equipamiento), 7.2 MARQUES DE LA HERMIDA, (portuario pesquero), 7.3 TERMINAL PESQUERA, (portuario pesquero).

1. Se plantea en el Área 7.1 un edificio de 4000 metros cuadrados en el antiguo varadero pesquero, en donde en la actualidad existen unas pequeñas construcciones para reparaciones de mantenimiento, zona en dónde el acceso al barrio pesquero tiene su paso natural. Encajonar dicho acceso cortando la única escapatoria visual de calidad que posee parece desacertado, máxime cuando en las zonas adyacentes ya se plantean incrementos importantes de construcción. Proponer un acceso digno a un barrio tan característico y representativo de lo que fue en un pasado no tan lejano una importante actividad productiva para el barrio y para la ciudad, es una reivindicación que se considera importante tener en cuenta en este momento en el que se va a reestructurar toda la zona. Se podría aprovechar esta oportunidad para coordinar la gestión de esta área con el Ayuntamiento de Santander y dotar al Barrio Pesquero de un adecuado acceso peatonal y rodado.

Durante el proceso de concertación se ha detectado una fuerte oposición al cambio de uso por lo que se recomienda que el texto refundido del Plan Especial suprima las determinaciones que contiene para el mismo, manteniendo los usos actuales y suprimiendo la posibilidad de su reconversión en un espacio de apoyo a la práctica deportiva.

Se estima en esta área el modificar la calificación de las parcelas de Equipamientos situadas en el centro y Oeste del Muelle Sur por la de espacios libres, y mantener la calificación de equipamiento para la parcela de este muelle situada mas al Este.

2. En área 7.2 se establece un techo edificable de 1000 metros cuadrados sin fijar un área de movimiento ni una posición de la edificación. Tan sólo se especifica que la edificabilidad prevista deberá concretarse en un máximo de 3 edificaciones dispuestas de tal modo que no interfieran las vistas hacia la dársena desde las calles perpendiculares a la Calle Marqués de la Hermida. Se deberá remitir esta área a un Estudio de Detalle que establezca la posición exacta de la nueva ordenación de volúmenes.

#### ÁREA 8. CAMPSA.

Se establece para esta área como uso global el complementario logístico.

1. Debe reflejarse la solución viaria del distribuidor de la Marga elaborado por el Ministerio de Fomento, y consiguientemente realizar los ajustes precisos en las áreas 7.3 y 8.

Esta recomendación se recoge por la autoridad portuaria en el escrito de contestación a las alegaciones.

2. La futura desaparición de los depósitos de Campsa y el nuevo nudo previsto en la Marga configuran un enorme espacio en esta área, que en el Plan no parece suficientemente estudiado, con escasa definición y planteándose como un espacio comodín sin usos debidamente acotados, (complementario logístico). Se remite a un futuro Estudio de Detalle las alineaciones y los usos pormenorizados, el Estudio de Detalle tan sólo podría determinar las alineaciones y rasantes pero no los usos que deben quedar clarificados en este punto. Se deberá remitir esta área a un futuro Plan Especial que especifique tanto los usos como la ordenación del vial interior así como los volúmenes de la nueva edificación.

3. En el escrito de contestación de las alegaciones la autoridad portuaria informa que actualmente sobre esta área se está elaborando un Estudio de Detalle.

#### ÁREA 9. POLÍGONO DE PARAYAS.

Se establece para esta área como uso global el complementario logístico.

El estándar de plazas de aparcamiento debe remitirse a los criterios generales del Plan General de Santander.

#### ÁREA 10. RAOS, (portuario comercial).

#### ÁREA 11. CENTRO INTEGRADO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS.

Se establece para este área las condiciones contemplada en el Plan Especial para el desarrollo del sistema General de Comunicaciones en Raos (Centro Integrado de Transporte de Mercancías) aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Santander el 12 de marzo de 1993.

En esta área se estima una alegación en la que se recomienda modificar la zonificación pormenorizada y la ficha correspondiente en el sentido de posibilitar la implantación de la Estación de Servicio en el lugar indicado por el alegante.

#### ÁREA 12.1 POLÍGONO INDUSTRIAL DE CATIMARSA, (complementario industrial)

12.2, (reserva portuaria de Raos), se establece esta área como zona de reserva portuaria. Se trata de terreno ganado al mar, no se fijan en ella usos, alineaciones, áreas de movimiento, etc. Por tratarse de una actuación importante, tanto por el tamaño como por las modificaciones del terreno que supondría se propone dejar el área como está y que sea un futuro Plan Especial el que fije las directrices para su desarrollo cuando este sea necesario y se sepan exactamente las necesidades a cubrir.

En el escrito de contestación de las alegaciones, la autoridad portuaria recoge que el Plan Especial que ordene los terrenos existentes actualmente en el interior de la zona de servicio, no recoja la posible delimitación futura de las nuevas áreas de crecimiento del puerto, por lo que recomienda la supresión de la línea de trazos, que delimita esas posibles ampliaciones, en el texto definitivo del Plan especial.

#### ÁREA 13.1 INSTALACIONES NÁUTICO-DEPORTIVAS DE PARAYAS, (portuario deportivo), Área 13.2 INSTALACIONES RESIDENCIALES DE PARAYAS, (residencial en régimen transitorio)

#### ÁREA 15. PEDREÑA.

#### ÁREA 16 SOMO.

En estas zonas se prevén 2 construcciones, de unos 100 metros cuadrados cada una, para uso de restauración e información. Desde el punto de vista funcional no parece necesario tanto volumen construido. Se entiende que se platean dichas edificaciones como complementarias y necesarias a las explotaciones que en la actualidad sirven de conexión con los municipios de la otra margen, al servicio de las líneas de pasaje de la bahía para la expedición.

ción de billetes, espera de viajeros, etc. Estas construcciones deberían ser, de menor tamaño, situada en una zona estudiada al efecto, casi como un mueble urbano de alta calidad proyectual. Este «mueble urbano» podría ser el mismo el que se colocase en Santander, Pedreña y Somo.

Por otro lado, cabe señalar que todas las zonas en las que en el presente Plan Especial son objeto de relleno deben someterse al procedimiento de Estimación de Impacto Ambiental, sin que quiera referirse a las mismas.

Resultando, que la el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria en sesión de 16 de febrero de 2000, informa favorablemente la aprobación provisional del Plan Especial en los términos a que anteriormente se ha hecho referencia.

A la vista de todo ello,

#### RESUELVO

Aprobar definitivamente el Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario de Santander, publicando la presente Resolución junto con el correspondiente Texto Refundido.

Contra la anterior Resolución, que no agota la vía administrativa se podrá interponer recurso de alzada ante el Consejo de Gobierno de Cantabria en el plazo de un mes contado a partir de la presente publicación, sin perjuicio de interponer cualquier otro recurso que se estime pertinente.

Lo que se hace público en cumplimiento de lo establecido en los artículos 124 del Texto Refundido de la Ley del Suelo y 70.2 de la ley Reguladora de las Bases del Régimen Local.

Santander, 10 de octubre de 2000.—El consejero de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, Miguel Ángel Revilla Roiz.

### III. NORMAS URBANÍSTICAS

#### TÍTULO PRELIMINAR

#### DISPOSICIONES GENERALES

##### Capítulo Primero

###### Ámbito, objeto y efectos del Plan Especial.

###### Artículo 1. Objeto y contenido

1. Constituye el objeto del presente Plan Especial la ordenación jurídica y urbanística de la zona de servicio del Puerto de Santander, que tiene la naturaleza de sistema general portuario, de conformidad con lo establecido en el artículo 18.1 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

2. De igual forma, corresponde al Plan Especial establecer las determinaciones, medidas y previsiones necesarias que garanticen el desarrollo de este sistema general, así como su conexión con el resto de los sistemas generales de transportes, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 84.2.a) del Texto Refundido de la Ley del Suelo y 18.3 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

###### Artículo 2. Vinculación con el planeamiento general.

El presente Plan Especial se formula en desarrollo de las previsiones contenidas en los planes generales de Santander y Camargo, en las Normas Subsidiarias de Marina de Cudeyo y de Ribamontán al Mar y, en todo caso, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 18 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

En todo lo no dispuesto en esta Normativa se aplicarán, subsidiariamente, las normas de edificación y uso del correspondiente planeamiento municipal.

###### Artículo 3. Vigencia del Plan Especial

Las determinaciones del Plan Especial de ordenación de la zona de servicio del Puerto de Santander tendrán vigencia indefinida, sin perjuicio de su modificación y revisión.

###### Artículo 4. Revisión del Plan Especial

1. La Autoridad Portuaria de Santander podrá iniciar el procedimiento de revisión del Plan Especial cuando lo considere conveniente para el interés general, debiendo ajustarse al procedimiento legalmente establecido para su aprobación.

2. En todo caso, deberá procederse a su revisión, cuando se dé alguno de los siguientes supuestos:

a) 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.

b) Cuando se modifique el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios por cambio sustancial de los usos básicos, inadecuación para el cumplimiento de los objetivos estratégicos, aparición de nuevas demandas no recogidas que supongan una clara alteración del marco de sus previsiones, o por experimentar un incremento o disminución sustancial del volumen de tráfico de mercancías.

c) Cuando aparezcan nuevas circunstancias cuya importancia y naturaleza afecten de forma determinante al carácter del sistema general portuario.

###### Artículo 5. Modificaciones del Plan Especial

1. Se entiende por modificación del Plan Especial toda alteración de sus determinaciones o de los documentos legalmente exigibles para su aprobación, que no constituya un supuesto de revisión, de acuerdo con lo establecido en el artículo anterior y, en general, las que no afectan al esquema director del Plan o a la globalidad del Plan, aunque incidan aislada y puntualmente sobre alguno de los elementos estructurantes del Plan.

2. Las modificaciones del Plan Especial deberán ajustarse a las normas de competencia y procedimiento de aprobación de aquél, si bien deberán incluir entre su documentación la motivación de la alteración y la justificación de que no afecta a la globalidad del Plan o a su esquema director.

3. No tendrán la consideración de modificaciones del Plan:

a) La ejecución de infraestructuras portuarias que no supongan ampliación de la zona de servicio terrestre, como la construcción y prolongación de muelles, obras de defensa, etc, salvo que afecten de forma notable a la explotación del puerto o al esquema director del Plan.

b) Los ajustes de alineaciones propios que resulten de la realización de los proyectos de construcción de infraestructuras o de urbanización, por parte de la Autoridad Portuaria, en los términos previstos en la legislación urbanística y en los Planes Generales de Ordenación Urbana.

###### Artículo 6. Adecuación de las concesiones a las normas del Plan Especial

1. En los Pliegos reguladores de las concesiones de utilización privativa o exclusiva del dominio público portuario, deberán incluirse las condiciones urbanísticas y los usos pormenorizados asignados al área en la que se localice la parcela objeto de concesión.

2. No podrán otorgarse concesiones para usos diferentes de los establecidos en el Plan de Utilización y en el Plan Especial para la correspondiente parcela.

3. Los interesados en obtener una concesión de dominio público portuario podrán solicitar de la Autoridad Portuaria información fehaciente sobre las condiciones urbanísticas y los usos del suelo, aplicables al terreno sobre el que se pretenda obtener la concesión.

###### Artículo 7. Documentos constitutivos del Plan Especial

1. El presente plan está constituido por los siguientes documentos:

- a) Memoria de Información
- b) Planos de Información
- c) Memoria de Ordenación
- d) Estudio Económico Financiero
- e) Normas Urbanísticas
- f) Programa de Actuación
- g) Planos de Ordenación

2. Si bien el contenido normativo del presente plan queda definido por el conjunto de los documentos contenidos en el epígrafe 1 del presente artículo, son los Planos de Ordenación, g), y las Normas Urbanísticas, e), los que poseen un carácter específicamente normativo y de regulación de la actividad urbanística y, por tanto, ésta deberá ajustarse de forma obligada a sus determinaciones.

El resto de los documentos poseen un carácter fundamentalmente informativo o explicativo, por lo que, en caso de contradicción en su contenido con los documentos e) Normas urbanísticas y g) Planos de Ordenación, serán éstos los que prevalezcan.

3. Si se advirtiese discordancia respecto a una determinación urbanística concreta entre los planos de carácter normativo realizados a diferentes escalas, prevalecerá lo establecido en los planos redactados a una escala más amplia, en los que el nivel de detalle es mayor, salvo que la discrepancia responda a un manifiesto error material en el contenido de estos últimos.

## Capítulo Segundo

### Instrumentos de desarrollo y ejecución

#### Artículo 8. Planes Especiales

1. Para la ordenación del Área N.º 1 San Martín se redactará un Plan Especial.
2. El Plan Especial recogerá entre sus determinaciones la posibilidad de la implantación de un puerto deportivo en la misma.
3. El Plan Especial se tramitará de acuerdo con lo especificado en la legislación urbanística.

#### Artículo 9. Estudios de Detalle

1. Para concretar y precisar las determinaciones de este Plan podrán aprobarse Estudios de Detalle.
2. Estos instrumentos deberán redactarse para el desarrollo de áreas que el Plan Especial no ordene en detalle y remita expresamente a una ordenación diferida.
3. Los Estudios de Detalle tendrán como objetivos el establecimiento definitivo de las alineaciones y usos por-menorizados, así como el trazado y complemento de la red viaria del plan Especial y cumplirán, en cualquier caso, las determinaciones sobre usos y condiciones urbanísticas previstos para el área que desarrollen.
4. Los Estudios de Detalle se tramitarán de acuerdo con lo especificado en la legislación urbanística.

#### Artículo 10. Proyectos de urbanización

1. Para la realización integral de las obras de acondicionamiento urbanístico, en ejecución de lo establecido en el Plan Especial, se podrán tramitar y aprobar los correspondientes Proyectos de urbanización.
2. El procedimiento de aprobación y los órganos competentes serán los previstos en la legislación urbanística.
3. Su contenido y documentación se ajustarán a lo dispuesto en el artículo 69 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico.

#### Artículo 11. Proyectos de obras ordinarias

De acuerdo con lo establecido en el artículo 67.3 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico, la Autoridad Portuaria podrá redactar y aprobar Proyectos de obras ordinarias, que tengan por objeto el desarrollo de algunas determinaciones del Plan Especial o la ejecución de obras ordinarias.

#### Artículo 12. Proyectos de edificación y construcción

La ejecución de obras de edificación o construcción, así como las de restauración, conservación, acondicionamiento o reestructuración exigirá la previa redacción del correspondiente Proyecto de edificación o construcción, que se adecuará a lo establecido en la legislación vigente.

#### Artículo 13. Obras a efectuar por la Autoridad Portuaria en la zona de servicio

El régimen de las obras a realizar por la Autoridad Portuaria en la zona de servicio del puerto se ajustará a lo dispuesto en la Ley 27/1992 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, así como a lo establecido en la legislación urbanística aplicable.

Artículo 14. Obras a efectuar por los concesionarios en la zona de servicio

1. La realización de las obras de edificación y los actos de uso del suelo por los concesionarios de dominio público portuario estarán sujetos al deber de obtener previamente licencia municipal.

2. La eficacia de las licencias obtenidas con anterioridad a la concesión quedará demorada al efectivo otorgamiento de ésta por la Autoridad Portuaria.

## TÍTULO I

### RÉGIMEN URBANÍSTICO GENERAL

#### Capítulo Primero

##### Ordenación del suelo

###### Artículo 15. Instrumentos de ordenación

El Plan Especial define la ordenación de la zona de servicio del Puerto de Santander mediante tres instrumentos: a) el Esquema Director; b) la Calificación del Suelo; y c) las Normas Particulares para cada área.

#### Capítulo Segundo

##### Esquema Director

###### Artículo 16. El Esquema Director

1. El Esquema Director define la estructura funcional que se adopta para la zona de servicio.
2. El Esquema Director está constituido por:
  - a) Los usos globales
  - b) Los accesos y principales infraestructuras de transporte
  - c) Los recintos de acceso controlado
3. El Esquema Director se recoge en el Plano nº 1.

##### Sección 1ª

###### Usos globales

###### Artículo 17. Usos globales

A efectos del presente Plan Especial, se entiende por uso global aquél a que se destina genéricamente un área funcional del puerto. Constituye, por tanto, la expresión del objetivo funcional al que se orienta el conjunto de las infraestructuras, edificios e instalaciones del área.

###### Artículo 18. Tipos de usos globales

1. Los usos globales adoptados en el presente Plan Especial coinciden con los establecidos en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Santander, aprobado por Orden Ministerial, de 19 de abril de 1995, rectificada por Orden Ministerial de 20 de julio de 1995, y desarrollan los artículos 3 y 15 de la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

2. Los tipos de usos globales adoptados son:

- a) Uso portuario comercial
- b) Uso portuario pesquero
- c) Uso portuario deportivo
- d) Uso complementario logístico
- e) Uso complementario industrial
- f) Uso complementario terciario
- g) Uso complementario residencial en régimen transitorio
- h) Uso de equipamiento
- i) Uso de reserva portuaria

###### Artículo 19. Uso portuario comercial

Es el asignado a aquellos espacios en los que se desarrolla la actividad comercial del puerto. Comprende las

actividades de carga y descarga de buques de pasajeros y mercancías, las de maniobra y manipulación en los muelles, el almacenaje, ya sea cubierto o descubierto, el avituallamiento o reparación de embarcaciones, las áreas o instalaciones al servicio del transporte de pasajeros, vehículos, mercancías y cualesquiera otras similares que se efectúen con idéntica finalidad en la zona de servicio.

#### Artículo 20. Uso portuario pesquero

Es el asignado a aquellos espacios donde se desarrolla la actividad pesquera del puerto, ya sea el desembarco de las capturas, su almacenaje o manipulación. Abarca los espacios necesarios para el completo desarrollo de la actividad, incluyendo la lonja, cámaras frigoríficas, fábrica de hielo, cestas o almacenes de artes de pesca, secaderos y naves de reparación de redes, áreas de embarque y avituallamiento, muelles de espera o de reparaciones, varaderos, y en general cualquier otra actividad relacionada con el sector pesquero.

#### Artículo 21. Uso portuario deportivo

Es el asignado a aquellos espacios que sirven de base para el desarrollo de prácticas náutico-deportivas o están destinados al atraque y acceso de las embarcaciones. Incluye los muelles al servicio de esta actividad así como las superficies terrestres dedicadas a la instalación de los servicios de apoyo necesarios.

#### Artículo 22. Uso complementario logístico

Es el asignado a aquellas áreas de la zona de servicio que se destinan a actividades logísticas, relacionadas con la actividad comercial portuaria, tales como las de almacenaje y distribución, empaquetados, montajes, caracterización, limpieza, expediciones, servicios a tripulaciones, actividades de transformación englobadas en la industria ligera, etc.

#### Artículo 23. Uso complementario industrial

Es el asignado a aquellas áreas portuarias que albergan actividades industriales directa o indirectamente relacionadas con la actividad portuaria.

#### Artículo 24. Uso complementario terciario

Es el asignado a aquellas áreas portuarias dedicadas a actividades terciarias generadas o complementarias de la actividad portuaria.

#### Artículo 25. Uso complementario residencial en régimen transitorio

Es el asignado a aquellas áreas ocupadas actualmente por viviendas en régimen de concesión. Este uso se asigna de forma transitoria hasta que, por caducidad, vencimiento, desafectación o rescate de la concesión, quede extinguido.

#### Artículo 26. Uso de equipamiento

Es el asignado a aquellas áreas portuarias en las que se desarrollan actividades de equipamiento.

#### Artículo 27. Uso de reserva portuaria

Es el asignado a áreas que actualmente no son necesarias para el tráfico comercial, ni se encuentran acondicionadas para el mismo, pero que podrían adaptarse en el futuro si el crecimiento del movimiento portuario o las nuevas características del tráfico así lo requieren.

### Sección 2<sup>a</sup>:

#### Accesos y principales infraestructuras de transporte

#### Artículo 28. Accesos e infraestructuras de transporte

En el Esquema Director se recogen los accesos y principales infraestructuras de transporte que garantizan la funcionalidad del sistema general portuario.

### Sección 3<sup>a</sup>:

#### Recintos de acceso controlado

##### Artículo 29. Recintos de acceso controlado

En el Esquema Director se identifican aquellas partes de la zona de servicio en las que, debido a sus actividades, se considera necesaria la existencia de un control permanente de accesos, lo que las constituye en recintos específicos de acceso controlado.

## Capítulo Tercero

### Calificación del suelo

#### Artículo 30. Calificación del suelo

1. Se entiende por calificación del suelo en el presente Plan Especial, al conjunto de determinaciones que definen la ordenación de la zona de servicio y le asignan un uso pormenorizado.

2. La calificación del suelo se establece a través de:

- a) La definición de alineaciones
- b) La asignación de usos pormenorizados

3. La calificación del suelo se define en el Plano de Calificación del Suelo (Plano nº 2), en el que figuran las alineaciones de viales y los usos pormenorizados, a excepción de las alineaciones de la edificación (áreas de movimiento de la edificación), que figuran en el plano de Normativa (Plano nº 3).

#### Artículo 31. Usos pormenorizados

Se define como uso pormenorizado cada uno de los usos concretos a los que se destinan las parcelas en que la ordenación descompone la zona de servicio del puerto.

#### Artículo 32. Tipos de usos pormenorizados

1. Se establecen los siguientes tipos de usos pormenorizados:

- a) Uso de red viaria
- b) Uso de red ferroviaria
- c) Uso de maniobra y manipulación de mercancías
- d) Uso de almacenaje
- e) Uso logístico
- f) Uso industrial
- g) Uso terciario comercial
- h) Uso terciario de oficinas
- i) Uso de espacio libre portuario
- j) Uso de equipamiento
- k) Uso residencial en régimen transitorio

2. Estos usos pormenorizados pueden descomponerse en categorías, que precisen su contenido.

3. Para cada uso pormenorizado se establecen las actividades principales asociadas al mismo, así como las que se consideren compatibles con éstas.

#### Artículo 33. Uso pormenorizado red viaria

1. Se asigna al espacio destinado de forma exclusiva a la circulación de vehículos y peatones.

2. Dentro del uso red viaria se distinguen las siguientes categorías:

a) Red viaria principal (RVP), constituida por los viales que estructuran la zona de servicio y aseguran la comunicación de las diversas partes de ésta entre sí y con el exterior.

b) Red viaria secundaria (RVS), formada por el resto de los viales.

c) Estacionamiento (E), constituida por las superficies destinadas al estacionamiento de vehículos, tanto ligeros como pesados.

#### Artículo 34. Uso pormenorizado red ferroviaria (RF)

1. Se asigna a los espacios ocupados por las vías de ferrocarril de servicio a las distintas áreas portuarias y sus conexiones con la red estatal, así como a los espacios anejos.

2. Este uso sólo se indica como pormenorizado en aquellos suelos dedicados exclusivamente a este fin, en

los cuales tendrá carácter de determinación de este Plan Especial, mientras que en los casos en los que se superponga a otro uso pormenorizado su carácter será subsidiario respecto a este uso y la modificación de su trazado no tendrá incidencia en el planeamiento por considerarse estas determinaciones indicativas.

**Artículo 35. Uso pormenorizado de maniobra y manipulación de mercancías (MMM)**

1. Corresponde a aquellas áreas de la zona de servicio en las que se realiza el traspase de mercancías o personas entre modos terrestres y marítimos. Incluye, por tanto, las áreas terrestres destinadas a la carga, descarga y manipulación de mercancías, así como las destinadas a embarque y desembarque de pasajeros, situadas junto al cantil de los muelles.

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

a) Las infraestructuras portuarias de carga y descarga de mercancías y pasaje y, en general, todas las ligadas al tráfico marítimo que se desarrollan en las inmediaciones de las líneas de atraque.

b) El almacenaje provisional de las mercancías, según disponga la Autoridad Portuaria.

c) Las concesiones relacionadas con las actividades anteriores.

d) Excepcionalmente, el almacenaje permanente en silos o depósitos, que por sus especiales instalaciones requieran localizarse junto al cantil del muelle. Esta actividad sólo podrá materializarse en la zona portuaria situada al Oeste del acceso al Puerto en la zona de los muelles de Maliaño, que está próximo al edificio de Tabacalera.

**Artículo 36. Uso pormenorizado almacenaje**

1. Se asigna a aquellas áreas en las que se almacenan las mercancías desembarcadas o en espera de embarque, o de la realización de operaciones de manipulación.

2. Se establecen las siguientes categorías:

a) Almacenaje descubierto (A.D.) en plataformas o parcelas, que pueden ser cerradas o no, pero que no están edificadas.

b) Almacenaje cubierto (A.C.) en tinglados, naves, silos o depósitos específicamente construidos para ese fin.

c) Almacenaje en recintos (A.R.) cerrados, en los que se combinan las áreas cubiertas y descubiertas, junto con instalaciones necesarias para la manipulación de la mercancía.

d) Almacenaje de vehículos (A.V.) en áreas descubiertas para almacenaje de vehículos automóviles o remolques en espera de embarque.

3. Excepto en la categoría A.V., se consideran dentro de este uso las siguientes actividades:

a) El almacenamiento, tanto con carácter provisional como permanente.

b) Actividades logísticas.

c) Servicios y operaciones complementarias relacionadas con las actividades anteriores, incluso de servicio o equipamiento, necesarias para el correcto desarrollo de la actividad portuaria, como oficinas administrativas y de vigilancia, servicios a los trabajadores de las instalaciones portuarias, servicios a la maquinaria o vehículos portuarios, etc.

**Artículo 37. Uso pormenorizado logístico (L)**

1. Se aplica a las parcelas de la zona de servicio en las que se desarrollan actividades logísticas, de apoyo a las actividades portuarias y de transporte, agrupadas en zonas específicamente ordenadas y diseñadas para operadores logísticos.

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

a) Actividades destinadas específicamente a operadores logísticos: transporte, almacenaje y distribución, montaje, empaquetado, caracterización, limpieza, finalización, grupaje, etc.

b) Servicios ligados al transporte o a los operadores del mismo, tales como la restauración, servicios hoteleros, administrativos, estaciones de servicio, etc.

c) Aparcamiento de vehículos pesados o ligeros.

**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.

**Artículo 39. Uso pormenorizado terciario comercial (TC)**

Corresponde a las zonas del puerto en las que se desarrollan actividades comerciales y preferentemente ligadas, directa o indirectamente, a la actividad portuaria.

**Artículo 40. Uso pormenorizado terciario de oficinas (TO)**

Corresponde a las zonas del puerto en las que se desarrollan actividades de tipo terciario de oficinas y preferentemente ligadas, directa o indirectamente, a la actividad portuaria.

**Artículo 41. Uso pormenorizado espacio libre portuario**

1. Es el asignado a las zonas del puerto que, bien se destinan con carácter permanente a usos ciudadanos o bien, cumpliendo funciones portuarias, se consideran compatibles con éstos.

2. Se establecen las siguientes categorías:

a) Jardines (J)

b) Paseos y áreas peatonales (PP)

c) Muelles y áreas anejas compatibles con usos ciudadanos (MCC)

d) Áreas asociadas a instalaciones náutico-deportivas (AND)

e) Espacios libres anejos al viario (ELV)

3. La Autoridad Portuaria regulará, en su caso, el acceso ciudadano a estas áreas en aras a garantizar el cumplimiento de sus funciones portuarias.

4. Se consideran dentro de este uso las siguientes actividades:

a) Almacenamiento ocasional de embarcaciones o mercancías.

b) Circulación restringida de vehículos.

c) Actividades de varada o puesta en seco de embarcaciones deportivas.

d) Pequeñas reparaciones, armamento o aparejado de las embarcaciones deportivas.

e) Actividades de servicio o vigilancia.

f) Guarda de embarcaciones deportivas.

g) Paseo y estancia peatonal.

h) Espectáculos públicos

i) Restauración

j) En general, actividades de espaciamiento de la población que no supongan una ocupación del espacio libre de

forma permanente, excepto las edificaciones existentes o las expresamente previstas en este Plan Especial.

En las categorías a) Jardines (J) y b) Paseos y Áreas peatonales (PP) solamente podrá desarrollarse la actividad g) Paseo y Estancia Peatonal.

#### Artículo 42. Uso pormenorizado de equipamiento (EQ)

Se aplica a las parcelas o edificios destinadas con carácter permanente a la prestación de servicios sociales o administrativos o al desarrollo de actividades culturales, recreativas, deportivas, etc.

#### Artículo 43. Uso pormenorizado residencial en régimen transitorio (RRT)

Se aplica a las parcelas o edificios destinados con carácter permanente al uso de vivienda familiar previamente existentes en la zona de servicio del puerto. Este uso se asigna de forma transitoria hasta que, por caducidad, vencimiento, desafectación o rescate de la concesión, quede extinguido.

## TÍTULO II

### NORMAS PARTICULARES PARA CADA ÁREA

#### Capítulo Primero

##### Reglas generales

#### Artículo 44. Delimitación de las áreas de normativa particular

1. A efectos de aplicación de esta normativa se han definido las siguientes áreas de normativa:

- Área 1: San Martín
  - Área 2: Dársena de Molnedo
  - Área 3: Muelle de Caldérón
  - Área 4: Estación marítima
  - Área 5.1: Muelles de Maliaño
  - Área 5.2: Depósito franco
  - Área 5.3: Muelle de la margen Norte
  - Área 6.1: Avenida Sotileza
  - Área 6.2: Varadero-Ruiz de Alda
  - Área 7.1: Varadero
  - Área 7.2: Marqués de la Hermida
  - Área 7.3: Terminal pesquera
  - Área 8: CAMPSA
  - Área 9: Polígono de Parayas
  - Área 10.1: Espigón Norte de Raos
  - Área 10.2: Espigón Central de Raos
  - Área 11: Centro integrado de transporte de mercancías
  - Área 12.1: Polígono industrial de Actimarsa
  - Área 12.2: Área de reserva portuaria de Raos
  - Área 12.3: Área terciaria de Actimarsa
  - Área 13.1: Instalaciones náutico-deportivas de Parayas
  - Área 13.2: Área residencial de las instalaciones náutico-deportivas
  - Área 14: Pantalán de Repsol Química S.A.
  - Área 15.1: Dársena de Pedreña
  - Área 15.2: Instalaciones náutico-deportivas de Pedreña
  - Área 16: Área de Somo
2. La delimitación de las áreas de normativa se incluye en el Plano nº 3: Normativa.

#### Artículo 45. Condiciones urbanísticas

1. A efectos de la regulación urbanística de las distintas áreas se establecen las siguientes condiciones urbanísticas:

- a) Las condiciones de parcelación
  - b) Las condiciones de edificación
  - c) Las condiciones para el estacionamiento y de red vial
  - d) Las condiciones de vinculación de la ordenación
  - e) Las condiciones de desarrollo
2. Las condiciones urbanísticas para cada área están contenidas en las Normas Particulares, que se exponen en los artículos siguientes.

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.

#### Capítulo Segundo

##### Normas particulares

#### Artículo 46. Normas Particulares para el Área 1: SAN MARTÍN

1. Usos globales: Equipamiento, complementario terciario y portuario deportivo.

- 2. Alineaciones y usos pormenorizados:
- A determinar mediante Plan Especial.
- 3. Condiciones de Parcelación:
- A determinar mediante Plan Especial.
- 4. Condiciones de edificación:
- A determinar mediante Plan Especial
- 5. Condiciones del estacionamiento
- A determinar mediante Plan Especial
- 6. Condiciones de vinculación de la ordenación
- A determinar mediante Plan Especial
- 7. Condiciones de desarrollo

La Autoridad Portuaria redactará un Plan Especial para el área en el que se recogerá la posibilidad de la implantación de un puerto deportivo en la misma.

#### Artículo 47. Normas Particulares para el Área 2: DÁRSENA DE MOLNEDO

1. Uso global: Portuario Deportivo

2. Alineaciones y usos pormenorizados:

En el plano de Calificación del Suelo (Plano nº 2, Hoja 2), se reflejan las alineaciones y usos pormenorizados correspondientes al área de la Dársena de Molnedo compatibles con la ordenación contenida en el proyecto ganador del concurso de ideas para la remodelación del área de 1998.

3. Condiciones de parcelación:

No se establecen.

4. Condiciones de edificación:

Edificabilidad: no se contempla. Sólo se admitirán edificaciones destinadas a usos de servicio.

5. Condiciones del estacionamiento:

No se establecen.

6. Condiciones de vinculación de la ordenación

Las edificaciones señaladas en el plano de normativa como Edificación o Construcción a Mantener, tendrán este carácter durante la vigencia del Plan Especial.

7. Condiciones de desarrollo:

Por parte del Ayuntamiento de Santander, se redactará en su momento un Proyecto de obras ordinarias, una vez que el área se encuentre remodelada por la nueva disposición del viario de sus bordes, con el fin de asegurar el correcto uso del espacio resultante y configurar los accesos al área desde la red vial municipal.

Respecto a la nueva sección del Paseo de Castelar se definirá mediante un proyecto de obras por parte del Ayuntamiento, de forma tal que la distancia máxima entre la alineación de fachada de las edificaciones que definen el límite Norte de la calle y el bordillo Sur de la nueva sección sea de 32,70 metros, pudiendo ocupar con la acera Sur una franja de 3,50 metros de la zona de servicio del puerto.

#### Artículo 48. Normas Particulares para el Área 3: MUELLE DE CALDERÓN

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: 100 metros cuadrados en edificación cerrada, para la construcción de una terminal de pasajeros para el tráfico de bahía.

Esta edificabilidad se entiende adicional a la existente.

ÁREA de movimiento: Para la Terminal de pasajeros de bahía la señalada en el plano de Normativa.

Altura máxima: para las nuevas edificaciones una planta, 4 metros a cornisa, y para las edificaciones existentes, las que presentan en la actualidad.

Tipología edificatoria: Edificios exentos.

Condiciones estéticas: Se exigirá para las nuevas edificaciones una alta calidad edificatoria tanto en diseño como en materiales, acorde con su situación frente al Conjunto Histórico del Paseo de Pereda.

5. Condiciones del estacionamiento.

No se establecen.

6. Condiciones de vinculación de la ordenación.

Las edificaciones señaladas en el plano de normativa como Edificación o Construcción a Mantener, tendrán este carácter durante la vigencia del Plan Especial.

7. Condiciones de desarrollo.

El acceso al Palaceté deberá concretarse mediante un proyecto de obras una vez definido por parte del Ayuntamiento la nueva sección del Paseo de Pereda.

Respecto a la nueva sección del Paseo de Pereda se definirá mediante un proyecto de obras por parte del Ayuntamiento, de forma tal que la distancia máxima entre la alineación de fachada de las edificaciones que definen el límite Norte del paseo y el bordillo Sur del mismo sea de 46,50 metros.

Excepcionalmente, y de mutuo acuerdo entre la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento de Santander, se podrán modificar las referencias de distancias expresadas en la presente área.

#### Artículo 49. Normas Particulares para el Área 4: ESTACIÓN MARÍTIMA

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. Techo máximo edificable: 6.000 m<sup>2</sup>, incluida la edificación existente.

Altura máxima: 2 plantas, 8 metros a cornisa, salvo para instalaciones que, por su funcionalidad, requieran alturas superiores.

Tipología edificatoria: no se establece.

Condiciones estéticas: Acordes con su situación urbana, tanto en diseño como en materiales.

5. Condiciones del estacionamiento:

Las áreas de espera de vehículos para su embarque no se consideran propiamente de «estacionamiento», sino que se incluyen en el uso pormenorizado de «almacénaje de vehículos».

El estacionamiento correspondiente al edificio de la estación marítima (empleados, suministradores, acompañantes, etc) no se regula mediante estándares, recogiéndose en el plano correspondiente las áreas destinadas a tal fin.

6. Condiciones de desarrollo.

La ampliación de la Estación Marítima, de los 4.140 metros cuadrados actuales a los 6.000 autorizados, se realizará mediante la redacción de un Estudio de Detalle, previo al proyecto de edificación, que podrá modificar las calificaciones pormenorizadas y que cumplirá, además de las anteriores, las siguientes condiciones:

- La ordenación conservará el actual edificio de la Estación Marítima, sin que la nueva edificación modifique significativamente la percepción de ésta desde la ciudad o desde el mar.

- La nueva edificación no podrá situarse más al Este del extremo oriental del edificio actual, con objeto de no interrumpir las vistas de la Bahía desde la calle Alfonso XIII y los Jardines de Pereda.

- Si fuera necesario, la ampliación podría realizarse sobre terrenos del área 5.1.

#### Artículo 50. Normas Particulares para el Área 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 metros cuadrados 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.

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 500 metros cuadrados de edificación.

1 plaza de vehículo pesado por cada 1.000 metros cuadrados de edificación.

1 plaza de vehículo ligero por cada 50 metros cuadrados 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 Atílano 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.

#### Artículo 51. Normas Particulares para el Área 5.2: DEPÓSITO FRANCO

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 metros cuadrados 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 las siguientes dotaciones de estacionamiento:

1 plaza de vehículo ligero por cada 500 metros cuadrados de edificación.

1 plaza de vehículo pesado por cada 1.000 metros cuadrados de edificación.

1 plaza de vehículo ligero por cada 50 metros cuadrados de oficina.

El acceso al área se realizará desde la red viaria principal de la zona de servicio.

6. Condiciones de vinculación de la ordenación.

La ordenación interior del depósito Franco se considera indicativa, excepto la rectificación del vial principal portuario (RVP) y el estacionamiento (E) de vehículos pesados previsto.

7. Condiciones de tramitación o desarrollo:

No se establecen.

#### Artículo 52. Normas Particulares para el Área 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 metros cuadrados 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 las siguientes dotaciones de estacionamiento:

1 plaza de vehículo ligero por cada 500 metros cuadrados de edificación.

1 plaza de vehículo pesado por cada 1.000 metros cuadrados de edificación.

1 plaza de vehículo ligero por cada 50 metros cuadrados de oficina.

6. Condiciones de tramitación o desarrollo:

No se establecen.

#### Artículo 53. Normas Particulares para el Área 6.1: AVENIDA SOTILEZA

1. Uso Global: Complementario industrial

2. Alineaciones y usos pormenorizados:

Las establecidas en el plano de calificación de suelo.

3. Condiciones de parcelación:

El frente mínimo de parcela será de 15 metros.

4. Condiciones de edificación:

Edificabilidad: 2,0 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> sobre parcela.

Altura: 2 plantas, 9,00 metros a cornisa y 13,50 metros a coronación.

Tipología edificatoria: edificaciones adosadas formando frente de fachada.

Condiciones estéticas: las fachadas a la calle Marqués de la Ensenada y al frente Este de la manzana, tendrán la calidad de edificios terciarios.

5. Condiciones de estacionamiento y red viaria:

Los accesos para vehículos pesados se localizarán obligatoriamente en la calle Sotileza.

6. Condiciones de tramitación o desarrollo:

No se establecen.

#### Artículo 54. Normas Particulares para el Área 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: 250 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 metros cuadrados 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 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



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:

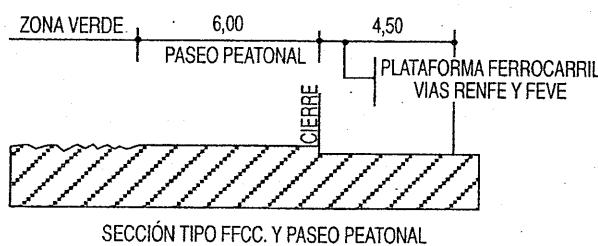
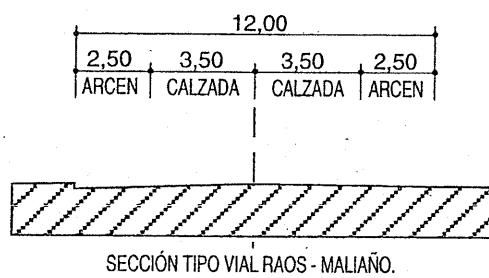
No se admitirán accesos directos a parcelas desde el vial interno Raos-Maliaño.

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.



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 menos, una plaza por cada 1000 metros cuadrados 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 metros cuadrados 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.

#### Artículo 59. Normas Particulares para el Área 9: POLÍGONO DE PARAYAS

1. Uso global: Complementario Logístico

2. Alineaciones y usos pormenorizados:

Las establecidas en el plano de Calificación de suelo.

3. Condiciones de parcelación:

Parcela mínima: 500 m<sup>2</sup>

Frente mínimo de parcela: 15 metros.

4. Condiciones de edificación:

Edificabilidad:

1,1 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> sobre parcela.

Altura máxima:

Edificios de uso Terciario Oficinas: 2 Plantas, 9,00 metros a cornisa.

Edificios de uso Logístico: 2 plantas, 10,50 metros a cornisa.

Edificios de uso Terciario Comercial: 2 plantas, 9,00 metros a cornisa.

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:

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 uso logístico y comercial, la Autoridad Portuaria podrá exigir en las nuevas concesiones los siguientes dotaciones de estacionamiento en el interior de las mismas:

1 plaza de vehículo ligero por cada 100 metros cuadrados de edificación o fracción superior a 50 metros cuadrados.

La red viaria se desarrollará mediante lo indicado en el plano de Calificación de suelo, tanto en lo que se refiere a la red viaria interna como a las conexiones con el viario urbano.

6. Condiciones de vinculación de la ordenación:

La ordenación gráfica se considera vinculante, así como los usos pormenorizados establecidos. Para modificar la ordenación o los usos previstos en esta ficha será necesario la tramitación de un Estudio de Detalle.

7. Condiciones de tramitación o desarrollo:

Cuando el desarrollo de la edificación lo exija la Autoridad Portuaria redactará un proyecto de obras para

el área que incluirá el tratamiento de las zonas ajardinadas, la modificación de viales, la actualización de los servicios de infraestructura y la disposición de los aparcamientos.

La edificación se desarrollará mediante proyectos de construcción que deberán respetar las alineaciones fijadas en esta ordenación.

**Artículo 60. Normas Particulares para el Área 10.1: ESPIGÓN 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 concepciones los siguientes dotaciones de estacionamiento:

1 plaza de vehículo ligero por cada 500 metros cuadrados de edificación.

1 plaza de vehículo pesado por cada 1.000 metros cuadrados de edificación.

1 plaza de vehículo ligero por cada 50 metros cuadrados 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.

**Artículo 61. Normas Particulares para el Área 10.2: ESPIGÓN CENTRAL DE RAOS**

1. Usos globales: 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: 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 concepciones los siguientes dotaciones de estacionamiento:

1 plaza de vehículo ligero por cada 500 metros cuadrados de edificación.

1 plaza de vehículo pesado por cada 1.000 metros cuadrados de edificación.

1 plaza de vehículo ligero por cada 50 metros cuadrados 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 la infraestructura de las plataformas portuarias.

7. Condiciones de tramitación o desarrollo.

Mediante proyectos técnicos.

**Artículo 62. Normas Particulares para el Área 11: CENTRO INTEGRADO DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS**

1. Usos global: Complementario logístico.

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:

Las contempladas en el Plan Especial para el desarrollo del Sistema General de Comunicaciones en Raos (Centro Integrado de Transporte de Mercancías), aprobado definitivamente por el Pleno del excelentísimo. Ayuntamiento de Santander, el 12 de Marzo de 1993.

Se califica una parcela como uso característico Industrial para la construcción de la gasolinera del centro.

5. Condiciones de estacionamiento y red viaria.

Las indicadas en el Plan Especial para el desarrollo del sistema General de Comunicaciones en Raos (Centro Integrado de Transporte de Mercancías), aprobado definitivamente por el Pleno del excelentísimo. Ayuntamiento de Santander, el 12 de marzo de 1993, excepto la nueva parcela de uso pormenorizado Industrial, que sustituye a un área de estacionamiento.

6. Condiciones de tramitación o desarrollo.

No se contemplan.

**Artículo 63. Normas Particulares para el Área 12.1: POLÍGONO INDUSTRIAL DE ACTIMARSA**

1. Uso global: Complementario industrial

2. Alineaciones y usos pormenorizados:

Las establecidas en el plano de calificación del suelo.

3. Condiciones de parcelación:

Parcela mínima: 500 m<sup>2</sup>

4. Condiciones de edificación:

Edificabilidad: 1,1 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

Alturas: Una planta, 8,00 metros a cornisa. Se admite una entreplanta del 10% de la superficie de la planta baja.

Tipología edificatoria: Naves adosadas

Condiciones estéticas: No se establecen

5. Condiciones de estacionamiento y red viaria:

No se establecen

6. Condiciones de tramitación o desarrollo

No se establecen.

**Artículo 64. Normas Particulares para el Área 12.2: ÁREA DE RESERVA PORTUARIA DE RAOS**

1. Uso global: Reserva portuaria.

2. Alineaciones y usos pormenorizados:

No se establecen por no haberse formado el terreno sobre el que debe aplicarse. Subsidiariamente se aplicarán las calificaciones de los terrenos que son continuación funcional.

3. Condiciones de parcelación:

No se establecen.

## 4. Condiciones de edificación:

Edificabilidad: 1,1 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> sobre parcela neta.

Altura máxima: 1 planta, 12,40 metros a cornisa y 16,90 metros a coronación. Los depósitos o silos podrán superar la altura máxima, siempre que se justifique funcionalmente. 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 las parcelas destinadas a almacenaje, la Autoridad Portuaria podrá exigir en las nuevas concesiones los siguientes dotaciones de estacionamiento en el interior de las mismas:

1 plaza de vehículo ligero por cada 500 metros cuadrados de edificación.

1 plaza de vehículo pesado por cada 1.000 metros cuadrados de edificación.

1 plaza de vehículo ligero por cada 50 metros cuadrados de oficina.

## 6. Condiciones de tramitación o desarrollo:

Mediante los correspondientes proyectos de construcción.

## Artículo 65. Normas Particulares para el Área 12.3: ÁREA TERCIARIA DE ACTIMARSA

1. Uso global: Complementario terciario.

2. Alineaciones y usos pormenorizados:

Las establecidas en el plano de calificación del suelo.

3. Condiciones de parcelación:

Parcela mínima: 1000 m<sup>2</sup>

4. Condiciones de edificación:

Edificabilidad: 1,1 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> sobre parcela neta.

Altura máxima: 2 plantas, 8 metros a cornisa.

Tipología edificatoria: Edificios exentos o adosados entre medianeras.

Condiciones estéticas: Acordes con su función.

5. Condiciones de estacionamiento y red viaria:

La dotación de estacionamientos en edificios terciarios será como mínimo de una plaza por cada 100 metros cuadrados de edificación, que deberá resolverse en el interior de la parcela o edificio. La Autoridad Portuaria podrá eximir del cumplimiento de este requerimiento a los concesionarios, cuando la disponibilidad de plazas en otras parcelas garantice la dotación conjunta.

6. Condiciones de tramitación o desarrollo:

No se establecen.

## Artículo 66. Normas Particulares para el Área 13.1: INSTALACIONES NÁUTICO-DEPORTIVAS DE PARAYAS

1. Uso global: Portuario deportivo.

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: 0,5 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, sobre el área de uso pormenorizado industrial indicada en los planos.

Altura máxima: Una planta, 8 metros a cornisa.

Tipología edificatoria: Edificios exentos o adosados

Condiciones estéticas: Acordes con el entorno

5. Condiciones de estacionamiento y red viaria:

Dotación:

1 plaza vehículo ligero por cada 500 metros cuadrados de almacén

1 plaza vehículo ligero por cada 100 metros cuadrados de oficina

1 plaza pesados por cada 1.000 metros cuadrados de almacén

0,5 plazas de vehículo ligero por cada atraque

Localización: en las zonas marcadas al efecto en el interior del área.

6. Condiciones de tramitación o desarrollo:

No se establecen.

## Artículo 67. Normas Particulares para el Área 13.2: ÁREA RESIDENCIAL DE LAS INSTALACIONES NÁUTICO-DEPORTIVAS DE PARAYAS

1. Uso global: Residencial en Régimen Transitorio

2. Alineaciones y usos pormenorizados:

Las establecidas en el Estudio de Detalle de la Unidad UA-6.21 del Plan General de Ordenación del municipio de Camargo.

3. Condiciones de parcelación:

Las establecidas en el Estudio de Detalle de la Unidad UA-6.21 del Plan General de Ordenación del municipio de Camargo.

4. Condiciones de edificación:

Edificabilidad: 0,75 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> sobre la totalidad del área.

Alturas: Cuatro plantas.

Tipología edificatoria: Edificación abierta

Condiciones estéticas: No se establecen

5. Condiciones de estacionamiento y red viaria:

Dotación: 1 plaza vehículo ligero por vivienda.

Localización: 100 % en el interior del área

6. Condiciones de tramitación o desarrollo:

No se establecen.

## Artículo 68. Normas Particulares para el Área 14: PANTALÁN DE REPSOL QUÍMICA, S.A.

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:

No se contempla edificación

5. Condiciones de estacionamiento y red viaria:

No se establecen

6. Condiciones de tramitación o desarrollo:

No se establecen.

## Artículo 69. Normas Particulares para el Área 15.1: DARSENA DE PEDREÑA

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: 100 metros cuadrados de edificabilidad total.

ÁREA de movimiento: la indicada en el plano de normativa

Altura máxima: 4 metros

Tipología edificatoria: Edificio exento

Condiciones estéticas: Acordes con su situación

5. Condiciones de estacionamiento y red viaria:

No se establecen

6. Condiciones de tramitación o desarrollo:

No se establecen.

## Artículo 70. Normas Particulares para el Área 15.2: INSTALACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS DE PEDREÑA

1. Uso global: Portuario deportivo

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:

Edificación Industrial

Edificabilidad: 100 metros cuadrados de edificabilidad total

Altura máxima: 1 planta, 5 metros

Tipología edificatoria: Edificio exento

Condiciones estéticas: Acordes con su situación

Edificación de equipamiento

Edificabilidad: 1.200 metros cuadrados de edificabilidad total

Altura máxima: 2 plantas, 7 metros

Tipología edificatoria: Edificio exento

Condiciones estéticas: Acordes con su situación  
 5. Condiciones de estacionamiento y red viaria:  
 Las indicadas en el plano de calificación de suelo  
 6. Condiciones de tramitación o desarrollo:  
 No se establecen.

Artículo 71. Normas Particulares para el Área 16: SOMO  
 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: 50 metros cuadrados de edificabilidad total  
 ÁREA de movimiento: La indicada en el plano de normativa  
 Altura máxima: 4 metros  
 Tipología edificatoria: Edificio exento  
 Condiciones estéticas: Acordes con su situación  
 5. Condiciones de estacionamiento y red viaria:  
 No se establecen  
 6. Condiciones de tramitación o desarrollo:  
 No se establecen

00/13976

expediente del Plan Parcial del sector de suelo urbanizable no programado (SUNP-3 zona de La Loma).

Lo que en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 128 y concordantes del reglamento de Planeamiento, aprobado por RD 2.159/78, de 23 de junio, se expone al público por espacio de un mes, durante cuyo período quedará el expediente a disposición de cualquiera que quiera examinarlo y establecer las alegaciones pertinentes.

Castro Urdiales, 18 de enero de 2001.—El alcalde, Rufino Díaz Helguera.  
 01/760

#### AYUNTAMIENTO DE RIBAMONTÁN AL MONTE

*Información pública de la aprobación inicial del Proyecto de Urbanización para viviendas pareadas, en Anero.*

El Ayuntamiento en Sesión celebrada el día 18 de diciembre de 2000, acordó por unanimidad aprobar inicialmente el Proyecto de Urbanización para doce viviendas pareadas en Anero presentado por «Maidur Construcciones y Servicios, S. L.».

Durante el plazo de quince días estará expuesto al público el expediente en las oficinas municipales a efectos de que se puedan presentar las alegaciones que se estimen procedentes, de acuerdo con el artículo 117 del RDL 1/1992, de 26 de junio.

Ribamontán al Monte, 19 de diciembre de 2000.—El alcalde, José Luis Gutiérrez Higuera.  
 01/723

#### AYUNTAMIENTO DE CASTRO URDIALES

*Información pública de la aprobación inicial del Plan Parcial del Sector de Suelo Urbanizable no programado (SUNP-3 zona de La Loma).*

En Comisión de Gobierno de fecha 12 de enero de 2001, el señor alcalde ha resuelto aprobar inicialmente el

#### AYUNTAMIENTO DE SANTANDER

*Información pública de la aprobación inicial del Proyecto de Urbanización del Ámbito 8 del Plan General de Ordenación Urbana, en el Nudo del Alisal.*

Por esta Alcaldía Presidencia, con fecha 15 de enero de 2001, y en cumplimiento de lo establecido en los artículos 92 y 117 de la Ley del Suelo, 69 del Reglamento de Planeamiento, 33 de la Ley 6/98 de Régimen del Suelo y Valoraciones y 21 de la LBRL, se ha adoptado Resolución aprobando inicialmente el Proyecto de Urbanización del Ámbito 8 del Plan General de Ordenación Urbana de Santander, en el Nudo del Alisal que implica el inicio de los trámites expropiatorios de los terrenos afectados por las rotundas del vial-eje sur que se concreta en el proyecto de urbanización según relación adjunta a propuesta de la Junta de Compensación de citado ámbito e iniciándose un período de información al público por espacio de quince días con el fin de que cualquier interesado pueda presentar las alegaciones que estime oportunas.

Relación que se cita:

NÚMERO	SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )	PROPIETARIO	DIRECCIÓN
I	202,70	Walter García	Simancas, 26 - 3º izquierda - Santander
II	108,40	María San Martín	Mariano Luis V. de Velasco, 3 <sup>a</sup> - 5º B - Santander
III	370,30	Herederos Pedro Bolado	Rucandial, 80 - Santander
IV	106,50	Río Diestro, S. L.	Amós de Escalante, 2 - 1º - Santander
V	70,40	Herederos Eusebio Fernández	Barrio Rucandial, 28 - Santander
VI	149,40	Luis Raba	Barrio Somonte, 37 - San Román de la Llanilla
VII	54,54	Emprinwest	Amós de Escalante, 2, 1º - Santander
X	5,50	Terrenos de Adarzo, S. L.	Amós de Escalante, 2, 1º - Santander
XI	177,6	Terrenos de Adarzo, S. L.	Amós de Escalante, 2, 1º - Santander
XII	206,90	Terrenos de Adarzo, S. L.	Amós de Escalante, 2, 1º - Santander
XIII	79,40	Terrenos de Adarzo, S. L.	Amós de Escalante, 2, 1º - Santander

Santander, 15 de enero de 2001.—El alcalde, Gonzalo Piñeiro García-Lago.  
 01/727

#### 7.2 MEDIO AMBIENTE Y ENERGÍA

#### CONSEJERÍA DE INDUSTRIA, TURISMO, TRABAJO Y COMUNICACIONES

##### Dirección General de Industria

*Notificación de resolución, por la que se otorga la autorización administrativa para la construcción de las instalaciones del proyecto denominado «Red APA a Solares».*

Doña M<sup>a</sup> del Carmen Martínez Corbacho, Jefa de Servicio de Coordinación y Apoyo Jurídico de esta Dirección General de Industria,

Hago saber: Que intentada la notificación por dos veces a los interesados afectados por el expediente IGN 34/99 que se relacionan en el anexo, a través del Servicio de Correos, en sus últimos domicilios conocidos a efectos de notificación de la