

sumario

7. OTROS ANUNCIOS

7.1. URBANISMO

- CVE-2012-5027** **Consejo de Gobierno**
Decreto 17/2012, de 12 de abril, por el que se aprueba definitivamente la modificación puntual número 9 del Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario del Puerto de Santander.

Pág. 74

VIERNES, 13 DE ABRIL DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 15

7. OTROS ANUNCIOS

7.1. URBANISMO

CONSEJO DE GOBIERNO

CVE-2012-5027 *Decreto 17/2012, de 12 de abril, por el que se aprueba definitivamente la modificación puntual número 9 del Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario del Puerto de Santander.*

Visto el expediente relativo a la modificación puntual número 9 del Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario del Puerto de Santander, que fue objeto de formulación mediante acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de 6 de septiembre de 2011, junto con su correspondiente Informe de Sostenibilidad Ambiental, que previos los trámites correspondientes fueron aprobados inicialmente por la Comisión Regional de Ordenación del Territorio y Urbanismo, y sometidos a información pública mediante publicación en el Boletín Oficial de Cantabria de 16 de septiembre de 2011 y diarios regionales.

Resultando, que la modificación puntual tiene como objeto establecer la ordenación espacial y las condiciones urbanísticas en el ámbito de los Muelles de Maura y Albareda, mediante la definición de una nueva área de normativa y una nueva ordenación de usos pormenorizados. La justificación parte de las necesidades de avanzar en la integración del Puerto en la Ciudad mediante el desarrollo del "Proyecto Frente Marítimo Portuario Santander" y de adaptación de usos a la realidad actual operativa del Puerto de Santander, reordenación de los muelles de Maura y Albareda facilitando el acceso ciudadano al borde marítimo, liberación de los muelles para albergar un equipamiento cultural, activo principal del nuevo frente marítimo-portuario y destinar la superficie ocupada actualmente por la playa de espera de vehículos para embarque al Ferry, para la implantación de jardines, dando continuidad a los de Pereda conformando una zona verde de referencia y centralidad.

Resultando, que en virtud de las alegaciones presentadas durante el período de información pública, se introdujeron determinadas modificaciones que por la CROTU celebrada el día 20 de diciembre de 2011 se estimaron como sustanciales y que determinaron la necesidad de abrir un nuevo trámite de información pública. El nuevo documento contiene como modificaciones más significativas respecto del inicialmente aprobado las siguientes:

- Se respeta en todo momento la posición actual y original de la Grúa de Piedra (Aptdo 4.2.3).
- Definición de una nueva área de normativa (Área 17: Centro Cultural) en el Título II de las Normas Urbanísticas:
- Establece como uso global el de Equipamiento, en coincidencia con el uso previsto en el DEUP.

Resultando, que sometido nuevamente al preceptivo trámite de información pública y de consultas mediante publicación en el Boletín Oficial de Cantabria y diarios regionales de 21 de diciembre de 2011, así como a las notificaciones correspondientes, se han emitido y formulado las alegaciones que constan en el expediente.

Resultando, que por parte de la Dirección General de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental y Urbanística, se dictó Resolución de 16 de marzo de 2012, por la que se formuló la Memoria Ambiental de la presente modificación puntual, procediéndose a su publicación en el Boletín Oficial de Cantabria de 19 de marzo siguiente.

CVE-2012-5027

VIERNES, 13 DE ABRIL DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 15

Resultando, que los informes y alegaciones producidos durante el período de información pública, fueron informados por el equipo redactor y Autoridad Portuaria, que propuso estimar las observaciones formuladas por la Dirección General de Medio Ambiente, y de forma parcial las del Ayuntamiento de Santander, desestimando el resto de alegaciones atendiendo a los argumentos que constan en el documento correspondiente. Dicha propuesta fue asumida por la CROTU en su sesión de 2 de abril de 2012, que aprobó provisionalmente el documento, notificándose de forma individualizada a cada uno de los alegantes.

Resultando, que únicamente se han introducido respecto del documento que fue objeto de información pública, determinados cambios para incluir las determinaciones de la Memoria Ambiental e ISA, y para aclarar algunos conceptos técnico-urbanísticos en relación con los definidos en el planeamiento urbanístico municipal, sin que se contemplen modificaciones en la planimetría, y sin que en ningún caso puedan considerarse sustanciales.

Resultando, que dado traslado del expediente a la Autoridad Portuaria, se solicitó por ésta a su vez informe del Organismo Público Puertos del Estado, a los efectos del artículo 56 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. El informe se emitió por Puertos del Estado con fecha de 3 de abril de 2012, condicionando la aprobación de la modificación puntual a la previa aprobación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Santander, que se estaba tramitando. En cumplimiento de lo establecido en el art. 56 del Texto Refundido el citado informe, junto con las observaciones de la Autoridad Portuaria, fechadas el día 9 de abril de 2012, fueron remitidas a la Administración autonómica.

Resultando, que en el «Boletín Oficial del Estado» de 11 de abril de 2012 se ha publicado la Orden FOM/709/2012, de 9 de abril, por la que se aprueba la modificación sustancial de la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de Santander, dándose así cumplimiento a las observaciones recogidas en el informe de Puertos del Estado.

Considerando, que el expediente ha seguido los trámites legales, y 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 Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Urbanismo, y previa deliberación del Consejo de Gobierno en su reunión del día 12 de abril de 2012.

DISPONGO

Aprobar definitivamente la modificación puntual número 9 del Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario del Puerto de Santander, que afecta a las áreas 3 y 4, Muelle de Calderón y Estación Marítima, y que se publica como anexo.

Santander, 12 de abril de 2012.
El presidente del Consejo de Gobierno,
Juan Ignacio Diego Palacios.

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

CVE-2012-5027

VIERNES, 13 DE ABRIL DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 15



MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 9 DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA GENERAL PORTUARIO

Puerto de Santander, Santander (Cantabria)
Documento para Aprobación Definitiva

AUTOR DEL ENCARGO:

AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER

ABRIL DE 2012

ARQUITECTO:

Leopoldo Arnaiz Eguren

CVE-2012-5027

VIERNES, 13 DE ABRIL DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 15

ÍNDICE GENERAL

MEMORIA	3
1. Antecedentes y justificación	3
1.1. Antecedentes	3
1.2. Justificación	5
2. Tramitación y contenido	8
2.1. Tramitación	8
2.2. Contenido	9
3. Carácter puntual y efectos de la modificación del Plan Especial de Ordenación Portuaria del puerto de Santander.	9
3.1. Carácter puntual de la modificación	9
3.2. Efectos sobre el planeamiento Vigente	10
3.2.1. Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Santander vigente (1997)	10
3.2.2. Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario vigente (2000)	11
4. Propuesta de modificación	13
4.1. Situación y emplazamiento	13
4.2. Condicionantes de la modificación	13
4.2.1. Afecciones a la seguridad del tráfico marítimo	13
4.2.2. Servidumbres del Aeropuerto de Santander	15
4.2.3. Grúa de Piedra	15
4.3. Descripción de la modificación	16
4.3.1. Programación de la ejecución de la actuación	17
4.3.2. Estudio económico de la modificación	17
4.3.3. Directrices y medidas de integración paisajística	17
4.4. Modificaciones del Plan Vigente	20
4.4.1. Memoria	20
4.4.2. Normas Urbanísticas	21
4.4.3. Planos de la ordenación	22
PLANOS	23
1. Planos de Información	23
1.1. Esquema Director: Usos globales Vigente	23
1.2. Calificación de suelo (Hoja 1) Vigente	23
1.3. Normativa (Hoja 1) Vigente	23
1.4. Afecciones y servidumbres	23
2. Planos de Ordenación	24
2.1. Esquema Director: Usos globales Modificado	24
2.2. Calificación de suelo (Hoja 1) Modificado	24
2.3. Normativa (Hoja 1) Modificado	24

MEMORIA

1. Antecedentes y justificación

1.1. Antecedentes

El Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario (PEOP) del Puerto de Santander fue aprobado definitivamente por resolución de 10 de octubre de 2000 del Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo del Gobierno de Cantabria, publicándose dicha resolución en el BOC de 26 de enero de 2001.

Desde la fecha de su aprobación el Puerto de Santander y la propia actividad portuaria han experimentado una continua evolución, como consecuencia del desarrollo de la actividad económica y el comercio, tanto nacional como internacional, de la aparición y consolidación de nuevos tráficos y de los cada vez mayores exigencias en materia de seguridad, medioambiente y en definitiva de calidad de vida propias de las sociedades modernas.

En todo ese tiempo el Puerto de Santander ha tenido que ir adecuando su planificación urbanística, para poder atender las necesidades planteadas por la evolución de la demanda de servicio de los tráficos portuarios, así como para poder aprovechar las oportunidades de negocio que se han ido presentando. Todo ello inmersas en un entorno cambiante y fuertemente competitivo, especialmente en un caso como el del Puerto de Santander, que en un tramo de costa de menos de 230 Km coexiste y debe competir con dos puertos de mucha mejor dimensión, como son Bilbao y Gijón.

Además, a lo largo de todos estos años se ha ido poniendo en evidencia, cada vez con mayor intensidad, la necesidad de acometer una profunda reordenación urbanística del frente marítimo portuario de Santander, con el objetivo de favorecer la integración puerto-ciudad, dotando al puerto de las infraestructuras necesarias para mejorar su competitividad y fomentar el negocio portuario.

Fruto de esta inquietud, han sido una serie de estudios e iniciativas desarrolladas desde los primeros años de la pasada década, centrando el análisis en la rehabilitación de espacios portuarios que han devenido inadecuados para las actividades portuarias, de manera que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad (culturales, recreativas, etc), conforme a lo dispuesto en el artículo 72 de la vigente Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Estos estudios han llegado incluso a la identificación y delimitación de aquellos espacios portuarios que por resultar innecesarios para el cumplimiento de los fines de la Autoridad Portuaria pueden ser desafectados conforme a lo dispuesto en el artículo 44 de la Ley arriba citada.

Como consecuencia de todo ello, el 9 de abril de 2010, la Autoridad Portuaria, Puertos del Estado, el Excmo. Ayuntamiento de Santander y el Gobierno de Cantabria, con la presencia del Ministro de Fomento como testigo de la firma suscribieron el **Protocolo General de Intenciones para la Reordenación Urbanística del Frente Marítimo Portuario de Santander**, con el objeto de definir los términos y contenido de la colaboración entre dichas Administraciones para la “Reordenación Urbanística del frontal marítimo portuario de la ciudad de Santander para la integración del puerto en la ciudad y el desarrollo de nuevas infraestructuras portuarias”. Entre las estipulaciones de este Protocolo se incluyó la constitución de un Grupo de Trabajo, formado por representantes de la Autoridad Portuaria y del Ayuntamiento de Santander, con la función de definir, **conjunta y consensuadamente**, el programa de usos no portuarios y las determinaciones urbanísticas esenciales, junto con una cuantificación de las inversiones y calendario para ese desarrollo.

Posteriormente, una vez finalizada la tarea encomendada al Grupo de Trabajo, con fecha 19 de marzo de 2011, todas las Administraciones arriba citadas, suscribieron el **Convenio Interadministrativo de Colaboración para la Reordenación Urbanística del Frente Marítimo Portuario de Santander**. En dicho Convenio, entre otras cosas, se concreta el ámbito de esta actuación, las actuaciones a desarrollar en las distintas áreas en la que se considera dividida, el montante aproximado de las inversiones a ejecutar, los ingresos que se espera obtener del desarrollo urbanístico y los compromisos de tramitación de Instrumentos Portuarios, Urbanísticos y Medioambientales, asumidas por cada parte para el cumplimiento del objeto del Convenio.

Aunque el ámbito de actuación del Convenio conforme aparece grafiado en el plano “Ámbito de Intervención” anexo al mismo, abarca desde el inicio de la Playa de los Peligros por el Este hasta la zona de la Margen por el Oeste, hay algunos sectores en los cuales no se contempla actuación alguna, concretamente en Puertochico y el Muelle de Calderón, plenamente integradas en la ciudad desde hace bastantes años, y en

Documento I - Memoria

VIERNES, 13 DE ABRIL DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 15

el tramo final del Muelle de Maliaño y en el Muelle de Margen Norte, que continuarán destinándose en el futuro a actividades estrictamente portuarias.

De todo ello resultan cuatro zonas de intervención, perfectamente definidas, con localizaciones y características claramente diferenciadas de unas a otras y vocaciones urbanas o portuarias también distintas, en las que se concentran las actuaciones acordadas en el ya citado Convenio entre las distintas Administraciones que lo suscribieron en su día. Son dichas zonas San Martín-Gamazo, los muelles de Maura y Albareda, los muelles de Almirante y Maliaño y el área de Varadero.

Atendiendo a su estado actual, localización dentro del frente marítimo y con respecto al casco urbano y restantes características de cada una de estas áreas, se proponen en el Convenio las actuaciones que se han considerado más convenientes para cada una de ellas. Todo ello en línea con los objetivos de reordenación urbanística conforme a los vectores de cultura, innovación, sostenibilidad, desarrollo de actividades náutico deportivas y apuesta decidida por los sistemas inteligentes, que han servido de base para proponer el programa de usos portuarios y urbanos contenido en el Convenio, dentro del marco de autosuficiencia financiera en el que debe desarrollarse toda la reordenación del frente marítimo portuario. Siguiendo este criterio proponen en el Convenio una serie de actuaciones en cada una de estas zonas que de manera resumida se describen a continuación:

-San Martín-Gamazo: Se trata de potenciar el estado natural de la zona, facilitar el uso ciudadano y fomentar el uso deportivo de las instalaciones portuarias allí existentes, al tiempo que se recupera y pone en valor el centenario dique de Gamazo, Bien de Interés Cultural con categoría de monumento. En concordancia con este programa de actuación, el Convenio propone la desafectación de la mayor parte del área, quedando dentro del dominio público portuario únicamente una franja de terreno paralela al borde portuario con la anchura mínima necesaria para la servidumbre litoral y el desarrollo de actividades náutico deportivas en la zona.

En línea con el objetivo de potenciar el estado natural de esta zona un porcentaje del suelo desafectado del dominio público portuario superior al 70% se destinará a espacio libre público.

-Muelles de Maura y Albareda: Por su posición central en el área de la ordenación y su proximidad al centro urbano así como a los jardines de Pereda, resulta la zona con mayor atractivo para el disfrute de estos espacios para la ciudadanía al tiempo que pueden mantenerse en esta área o en sus inmediaciones actividades de tráfico de cruceros, buques de guerra en visita oficial, etc. Además la amplitud de su superficie y longitud del cantil del muelle resultan idóneas para la apertura al uso público de estos muelles y acceso hasta la lámina de agua, dando continuidad al paseo marítimo y carril bici que vienen desde la playa de los Peligros.

Por otro lado esta zona está a menos de 250 metros del centro de la ciudad y a unos 500 metros de las estaciones de ferrocarril y de autobuses, contando con una importante dotación de plazas de aparcamiento público en sus inmediaciones. Por esta razón es el tramo de todo el frente marítimo con mejor accesibilidad para los ciudadanos, tanto de Santander como procedentes de otros lugares, por lo que durante los trabajos de preparación del Convenio Interadministrativo se consideró que era el lugar más idóneo para la ubicación de un equipamiento cultural de vanguardia, que contribuya, junto a otros equipamientos existentes en el frente marítimo o en sus inmediaciones como el Palacio de Festivales, el Museo Marítimo y otros, a potenciar el papel cultural de Santander en la fachada Cantábrica.

-Muelles de Maliaño y Almirante: Como se ha expuesto más arriba, el muelle de Albareda ya no reúne las condiciones adecuadas para el tráfico portuario de pasajeros y mercancías que se ha venido desarrollando allí en los últimos 35 años, como consecuencia de la evolución de las características de los buques, y de las exigencias cada vez mayores tanto en rapidez como en seguridad de las operaciones. Por esta razón, con el fin de atender debidamente las necesidades actuales del tráfico de pasajeros y vehículos de todo tipo transportados por los ferrys que enlazan Santander con varios puertos británicos y disponer de instalaciones que permitan su futuro desarrollo, en el Convenio Interadministrativo se ha previsto el traslado a esta zona de todas estas actividades. Para ello se desarrollará una nueva terminal de pasajeros en esta área, integrada con el paseo marítimo cumpliendo las exigencias de seguridad que impone la normativa vigente.

-Varadero: El Convenio contempla la desafectación prácticamente completa de los suelos portuarios de esta área que pasarán a integrarse plenamente en el tejido urbano, mediante un modelo integrador que mejorará las dotaciones públicas de esta área mejorando la calidad de vida.

CVE-2012-5027

VIERNES, 13 DE ABRIL DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 15

En el Convenio Interadministrativo las distintas parte firmantes han asumido una serie de compromisos de tramitación de los instrumentos Portuarios, Urbanísticos y Medioambientales necesarios para el cumplimiento del Convenio. La Autoridad Portuaria se ha comprometido a la tramitación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que conducirá a la desafectación de los espacios portuarios previsto en el Convenio. A tal fin se encuentra tramitando la oportuna modificación sustancial de dicho instrumento portuario. Asimismo se ha comprometido a la formulación de la modificación del Plan Especial de Ordenación del Puerto, que incluya las determinaciones urbanísticas necesarias para el completo desarrollo de las previsiones contenidas en el Convenio con respecto a los suelos incluidos en el dominio público portuario.

Por acuerdo del Consejo de Administración de 6 de septiembre de 2011, se formuló la modificación puntual nº 9 del Plan Especial del Sistema General Portuario del Puerto de Santander y su correspondiente Informe de Sostenibilidad Ambiental.

Ambos documentos fueron sometidos por la Dirección General de Urbanismo del Gobierno de Cantabria a información pública y trámite de consultas singularizadas previstos en los artículos 23 b) de la Ley de Cantabria 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria y 46.1 del Decreto de Cantabria 19/2010, de 18 de marzo, por el que se aprueba el reglamento de la Ley 17/2006, de 11 de diciembre de Control Ambiental Integrado.

Recibidas las observaciones y alegaciones efectuadas en el citado trámite, la Autoridad Portuaria remitió a la Dirección General de Urbanismo en fecha 7 de diciembre, informe al respecto de las mismas, proponiendo la estimación parcial de algunas de ellas. Por su parte, la Comisión Regional de Ordenación del Territorio y Urbanismo, en fecha 13 de diciembre, acordó la estimación parcial de parte de las alegaciones y observaciones de acuerdo con la propuesta de la Autoridad Portuaria, indicando a este Organismo la necesidad de efectuar una nueva formulación del documento urbanístico que contuviera las modificaciones pertinentes, así como la adecuación del Informe de Sostenibilidad Ambiental en lo puntos correspondientes.

Posteriormente, con fecha de 20 de diciembre de 2011 la Autoridad Portuaria formuló nuevamente la Modificación Número 9 del PEOP, recogiendo las modificaciones emanadas del primer proceso de participación ciudadana y del resultado de los informes emitidos.

Este nuevo documento junto con el correspondiente ISA fueron sometidos de nuevo a información pública y trámite de consultas singularizadas el 21 de diciembre de 2011. El 14 de marzo de 2012 la Autoridad Portuaria remitió informe técnico correspondiente a las mismas. La Dirección General de Urbanismo acordó la estimación parcial de una alegación y la desestimación del resto con fecha 14 de marzo de 2012.

Siguiendo la tramitación, la Dirección General de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística En cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 3 y 12 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados Planes y Programas en el medio ambiente y de los artículos 5 y 25 de la Ley de Cantabria 17/2006, de 11 de diciembre, de Control Ambiental Integrado esta Dirección General formuló la MEMORIA AMBIENTAL de la Modificación Puntual Núm. 9 del Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario del Puerto de Santander del municipio de Santander con fecha del 16 de marzo de 2012.

El presente documento recoge las mejoras derivadas de dicho proceso de participación pública, las cuales no se pueden considerar como sustanciales, en tanto que no hacen más que detallar aspectos ya tenidos en cuenta en la modificación, así como las determinaciones que establece la Memoria Ambiental sobre el documento urbanístico.

1.2. Justificación

En cuanto a la necesidad y la conveniencia del equipamiento en el ámbito de la presente modificación cabe señalar que con carácter previo a la suscripción del protocolo general de intenciones para la reordenación del frente marítimo portuario de Santander, suscrito en fecha 9 de abril de 2010 y al posterior convenio interadministrativo de colaboración suscrito en fecha 19 de marzo de 2011, la Autoridad Portuaria de Santander realizó un análisis de sus necesidades respecto de los terrenos incluidos en la zona de servicio del puerto, singularmente de los más cercanos al casco urbano, llegando a la conclusión de que la mayor parte de los situados en el Área de Varadero –con excepción de una franja de terreno paralela a los muelles-, y en gran parte del Área de San Martín –la que no viene utilizándose para usos náutico-deportivos con excepción de los muelles y zonas adyacentes-, resultaban innecesarios para el cumplimiento de fines portuarios, por lo

VIERNES, 13 DE ABRIL DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 15

que resultaría conveniente su desafectación conforme a lo establecido por el artículo 44 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (antiguo artículo 48 de la Ley 48/2003) a los efectos de su posterior enajenación o cesión gratuita a otras Administraciones Públicas para fines de utilidad pública o interés social.

Sin embargo, en lo que se refiere a la zona correspondiente al muelle de Albareda, se constató que la misma había perdido su funcionalidad e idoneidad técnica para los usos meramente portuarios, como consecuencia de la evolución de las necesidades de los tráficos de pasajeros y carga rodada que se han venido desarrollando en la misma en los últimos 35 años, que han experimentado un considerable crecimiento en su volumen y plantean exigencias cada vez mayores en seguridad, protección y rapidez de las operaciones. Estos requisitos obligan a trasladar estas actividades a la zona portuaria situada al Oeste de la actual Estación Marítima, que por razones de planificación y explotación portuaria se considera más adecuada para atender estos tráficos, permitiendo además separar del centro de la ciudad el tráfico de automóviles que se genera durante las escalas de los buques.

Sin perjuicio de lo anterior, la Autoridad Portuaria no ha considerado que tales espacios incluidos dentro de la zona del muelle de Albareda debieran resultar desafectados del dominio público portuario, habida cuenta de su naturaleza de infraestructuras portuarias y su posible uso esporádico para actividades vinculadas con la náutica no comercial, decidiendo mantener las mayor parte de las mismas dentro la zona de servicio del puerto siguiendo el mismo criterio utilizado ya en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios aprobado por Orden Ministerial de 19 de abril de 1995, para el muelle de Calderón, muelle de Maura y dársena de Molnedo y ello sin perjuicio de su eminente vocación urbana, constituyendo una zona de transición entre la ciudad y el puerto comercial.

En consecuencia, considerando que el muelle de Albareda debía permanecer en la zona de servicio del puerto, pero teniendo en cuenta su pérdida de funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, se ha optado por permitir en el mismo usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, de conformidad con lo establecido por el artículo 72.1 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (antiguo artículo 94.1 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general), que señala que en los terrenos de dominio público portuario que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico.

Todas estas circunstancias han tenido reflejo en la propia modificación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios actualmente en trámite, que ha incluido en la mayor parte de la zona de servicio situada fuera del recinto portuario el uso no estrictamente portuario, de acuerdo con el mandato contenido en el artículo 69.1 del Real Decreto Legislativo 2/2011 (antiguo artículo 96.1 de la Ley 48/2003) que determina que dicha Delimitación deberá incluir, entre otros, aquellos espacios que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad.

En este sentido, desde el momento en que se apruebe la modificación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del puerto de Santander, la Autoridad Portuaria de Santander no tendrá la competencia para regular desde la perspectiva urbanística, los usos a desarrollar en dichas zonas desafectadas del área de Varadero y de gran parte del Área de San Martín, por lo que las mismas no pueden ser tenidas en cuenta por este Organismo, dentro de sus competencias en materia de ordenación urbanística de su zona de servicio, como alternativas para la ubicación de un equipamiento cultural.

En consecuencia, la Autoridad Portuaria de Santander como Organismo Público encargado de la ordenación del dominio público que tiene adscrito, -de común acuerdo con el resto de Administraciones Públicas competentes, reflejado en el Protocolo y Convenio suscritos en su día- y en aras al objetivo común de facilitar la posibilidad de acoger en el muelle de Albareda un centro cultural de especial relevancia nacional e internacional con capacidad para dinamizar la actividad cultural y económica santanderina, ha optado por destinar el área objeto de la presente modificación el desarrollo de usos vinculados a la interacción puerto-ciudad y concretamente el uso de equipamiento cultural.

VIERNES, 13 DE ABRIL DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 15

Desde una perspectiva material, es necesario referirse a lo que ha ocurrido desde las últimas décadas del pasado siglo XX en los antiguos frentes portuarios de gran parte de las ciudades portuarias de los países desarrollados, que han sido objeto de actuaciones de reordenación urbanística para ser dedicados a usos relacionados con la integración puerto ciudad. En todos los casos estas operaciones se han desarrollado con indudable éxito, convirtiéndose las áreas en las que se ha actuado en áreas estratégicas para la ciudad, con una gran reserva de espacio público para actividades ligadas al turismo, a la cultura y al ocio en general, así como a actividades comerciales e incluso residenciales, con las que se han conseguido los recursos financieros necesarios para llevar a cabo esta clase de operaciones. Mediante la cesión a los usos urbanos de antiguos espacios portuarios, las ciudades marítimas recuperan su relación con el mar, facilitándose el desarrollo de políticas urbanas y sociales sobre dichos espacios.

A este respecto los casos de ciudades portuarias de todo el mundo, como Baltimore, San Francisco, Yokohama, Sidney, Hong Kong, Liverpool, Abu Dhabi, Vancouver, Bilbao, Oslo, Estocolmo, Amsterdam, Rotterdam, Hamburgo, y un larguísimo etcétera, constituyen un ejemplo real de la importancia que han tenido este tipo de actuaciones urbanísticas en antiguas áreas portuarias para la mejora de la calidad de vida y bienestar de los ciudadanos.

En todos esos casos, dentro de la reordenación urbanística, casi siempre ocupa una posición relevante una pieza arquitectónica singular, que acaba convirtiéndose en el emblema y referente de toda la actuación, y que en gran parte de los casos se destina a actividades culturales o museísticas, convirtiéndose de esta manera en uno de los principales motores de la vida cultural de esa ciudad.

Actuaciones ya realizadas como la Ópera de Sidney, la Filarmónica del Elba en Hamburgo, el Auditorium de Oslo, el Museo Guggenheim en Bilbao, o proyectos como el nuevo Museo Victoria&Albert en Dundee, y muchos otros casos son un ejemplo de esta realidad en todo el mundo.

La ciudad de Santander, tiene relevantes ejemplos con una larga tradición en otros ámbitos de la cultura como son la Universidad Internacional Menéndez Pelayo y el Festival Internacional de Música y Danza, pero adolece de la falta de un espacio expositivo de alto nivel. En una ciudad en la que el turismo y el sector servicios constituyen una parte importante de su actividad económica, la dotación de un centro cultural dedicado a estos menesteres constituye una actuación estratégica para su competitividad, ya que además de ser disfrutado por sus habitantes constituirá un poderoso atractivo para visitantes procedentes de otros lugares. Además, constituirá un atractivo también para los operadores de cruceros turísticos, tráfico que tanto el puerto como la ciudad están tratando de fomentar en Santander.

A mayor abundamiento conviene citar un párrafo de la *Guía de buenas prácticas para la transformación de las ciudades portuarias* editada en 2006 por la Asociación Internacional de Ciudades y Puertos (AIVP), que dice:

“El terreno portuario y por extensión el espacio urbano próximo al mismo, se ha transformado en uno de los escenarios más sugerentes del urbanismo contemporáneo. Este espacio, ahora preferencial, ha pasado a ser el lugar elegido en las ciudades para la localización de centros de empresas, comercios, residencias, hostelería, museos y áreas de eventos recreativos y culturales, determinando una tendencia que se acentúa permanentemente y de tal modo, que hoy se puede considerar que una de las principales causas del crecimiento y desarrollo de las ciudades se debe al peso de la transformación de sus zonas de renovación portuaria”.

Cuando en una operación tan compleja y larga, tanto en su planificación como en su ejecución, aparece la posibilidad de ubicar en el área de actuación un equipamiento con una gran capacidad de generación de actividad cultural y de atracción de visitantes y turistas, que responde a modelos de gran éxito en otras ciudades portuarias de todo el mundo, se trata de una oportunidad de desarrollo y modernización que una ciudad como Santander no debe permitirse perder. Se perdería sino uno de los motores de la profunda reordenación urbanística del frente marítimo santanderino que se ha tratado de abordar con el consenso de todas las instituciones

Por las razones que se han expuesto, en línea con actuaciones similares en otras ciudades portuarias sobradamente conocidas, se ha elegido el muelle de Albareda como emplazamiento más idóneo para un equipamiento cultural materializado en una pieza arquitectónica singular, que constituya el referente más potente y emblemático de toda la actuación de reordenación urbanística del frente marítimo portuario de Santander.

2. Tramitación y contenido

2.1. Tramitación

La modificación Puntual se tramitará mediante el procedimiento establecido en el artículo 83.3 de la Ley de Cantabria 2/2001 de 25 de junio de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria, que para los planes especiales remite al procedimiento de tramitación para su aprobación según el artículo 76.4 que regula el procedimiento de tramitación de los Planes Especiales que establece el artículo 59.4, planes especiales impuestos por una normativa sectorial, la cual, artículo 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establece que la modificación se tramitará según la legislación urbanística tras formulación por parte de la Autoridad Portuaria, por lo que, a falta de procedimiento específico, según lo dispuesto en el artículo 76.4 se seguirá lo estipulado en el artículo 76.1 que establece que el procedimiento será el previsto en el artículo 23 de la ley 2/2001 para la aprobación de las Normal Urbanísticas Regionales.

El proceso de tramitación de la presente modificación es, por lo tanto, el siguiente:

- Elaboración de la modificación del Plan Especial por la Autoridad Portuaria de Santander
- Recepción informes sectoriales previos a la Aprobación Inicial
- Formulación del Plan Espacial por parte de la Autoridad Portuaria
- Aprobación Inicial por CROTU
- Información pública
- Comunicación expresa a:
 - Colegios Profesionales
 - Asociaciones y entidades locales
 - Ayuntamiento de Santander
 - Administración General del Estado
- Elaboración informe sobre lo alegado por la Autoridad Portuaria de Santander
- Aprobación Provisional por CROTU
- Traslado a la Autoridad Portuaria de Santander
- Informe de la Autoridad Portuaria de Santander
- Informe de Puertos de Estado
- Traslado al Consejero competente en materia de urbanismo
- Aprobación Definitiva por Consejo de Gobierno
- Publicación en el BOC

Tras la aprobación definitiva del plan se podrán solicitar las correspondientes licencias para la ejecución de la edificación prevista. La administración competente para el otorgamiento de licencias es el ayuntamiento de Santander.

VIERNES, 13 DE ABRIL DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 15

2.2. Contenido

El contenido y las determinaciones que deben incorporar los Plan Especiales queda establecido en el artículo 60 de la Ley de Cantabria 2/2001 de 25 de junio de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria.

Según dicho artículo las determinaciones de los Planes Especiales debe inspirarse en la medida de lo posible en las determinaciones de los Planes Parciales con el contenido documental mínimo de memoria, planos y normas correspondientes, entre el que debe incluirse un estudio económico que concrete las fuentes de financiación.

3. Carácter puntual y efectos de la modificación del Plan Especial de Ordenación Portuaria del puerto de Santander.

3.1. Carácter puntual de la modificación

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

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

Y es el propio Plan Especial en vigor el que define lo que se considera como revisión, estableciendo que la revisión debe producirse 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 por cambio sustancial de los usos básicos, ...”
- “Cuando aparezcan nuevas circunstancias cuya importancia y naturaleza afecten de forma determinante al carácter del Sistema General Portuario.

La modificación propuesta no encaja en ninguno de los supuestos de Revisión previstos en la legislación vigente ni establecidas por el propio Plan Especial, no se alteran las magnitudes básicas del Plan y no se afecta al carácter del Sistema General Portuario, y pese a haberse modificado la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios ésta no ha sido debida a un cambio sustancial de los usos básicos sino a una simple actualización de los límites de la zona de servicio realmente necesaria para los usos desarrollados en el puerto.

Ya el propio Plan Especial del año 2000, establecía en su memoria, en el punto **I.3.3.3.4 Ordenación del Área 4: Estación Marítima** que: “La Revisión del Plan General (año 2000) exige el estudio en el presente Plan Especial, de la posibilidad de uso mixto, recreativo y portuario, de la explanada destinada a zona de espera de embarque de os vehículos del ferry. Así mismo propone la prolongación del paseo peatonal a lo largo del cantil del muelle en este área” no pudiendo hacerse viable en aquel momento por la necesidad de mantener el área de acceso al ferry, siendo hoy posible su traslado y por lo tanto, según justifica la modificación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, quedando el espacio disponible para dichos usos recreativos.

Como se ha comentado la categoría de uso de “interacción Puerto Ciudad” ha tenido aparición en la normativa portuaria con posterioridad a la aprobación de los instrumentos de ordenación territorial y urbanísticos que afectan al puerto, no pudiendo, en consecuencia, estar recogido en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios de 1995 ni en el Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario del año 2000.

CVE-2012-5027

VIERNES, 13 DE ABRIL DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 15

En consecuencia, y tal como prevé el art. 83 de la Ley 2/2001, 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 puntual, sin que proceda iniciar por ello la Revisión del mismo.

3.2. Efectos sobre el planeamiento Vigente

La situación urbanística de los puertos de titularidad estatal está regulada por el artículo 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que establece la obligación de los instrumentos de planeamiento urbanísticos, en concreto los planes generales, de calificar los terrenos pertenecientes a la zona de servicio del puerto y afectados al servicio de señalización marítima como “sistema general portuario” no pudiendo “incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria o señalización.”

Dentro del ámbito del dominio público portuario las figuras de planeamiento, excluyendo el planeamiento territorial y sectorial, son exclusivamente el Plan General y el Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario.

El Plan General únicamente establece el Sistema General Portuario, como no puede ser de otra manera según lo establecido en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, remitiendo en sus determinaciones a lo establecido en el preceptivo plan especial.

Evidentemente el planeamiento más afectado es el Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario sobre el que se realiza la presente modificación, sin embargo, dado el carácter puntual de la misma no se afecta a otros elementos que no sean los estrictamente modificados, manteniendo en el resto del ámbito de aplicación del Plan Especial las determinaciones establecidas.

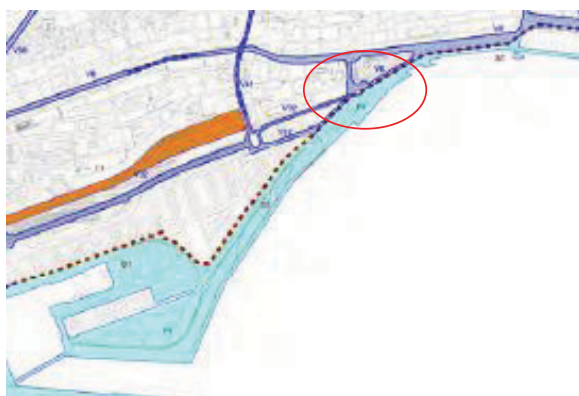
3.2.1. Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Santander vigente (1997)

Santander cuenta desde 1997 con el Plan General de Ordenación Urbana. Constituye el planeamiento vigente del municipio y su objetivo es la ordenación y regulación urbanística del término municipal de Santander.

El PGOU vigente clasifica el ámbito de actuación como Suelo Urbano- Área de Ordenación Remitida (Área Específica), que en aplicación de la legislación sectorial de puertos, será regulado por el Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario de Santander, objeto de la presente Modificación

El plan establece una zona de espacios libres, los Jardines de Pereda, dentro de una zona eminentemente residencial, primando la tipología de manzana alineada propia del ensanche de la ciudad.

Actualmente el plan se encuentra en revisión, en fase de aprobación provisional, habiéndose producido una tercera exposición pública.



LEYENDA

Sistemas generales de viario, transporte y comunicaciones

- Viario general
- Ferroviario
- Portuario
- Paseo Marítimo
- Itinerario peatonal

Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Santander en tramitación (Clasificación). Detalle del ámbito de la modificación del Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario del Puerto de Santander.

CVE-2012-5027

VIERNES, 13 DE ABRIL DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 15



LEYENDA

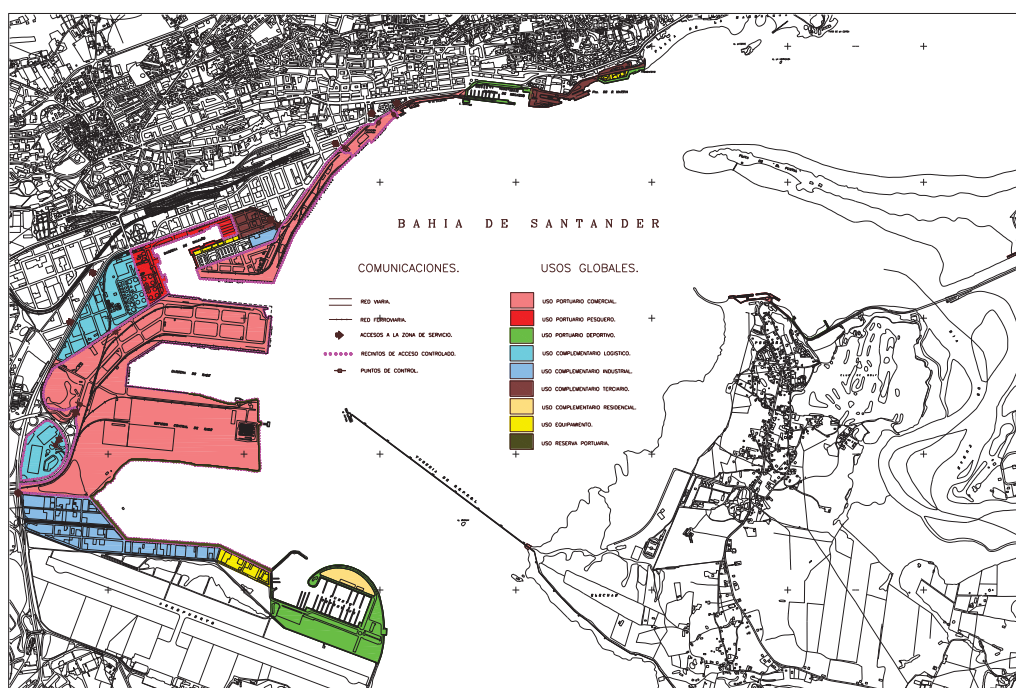
ÁREAS DE
PLANEAMIENTO DE
DESARROLLO

 Área específica
remitida

Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Santander en tramitación (Calificación). Detalle del ámbito de la modificación del Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario del Puerto de Santander.

3.2.2. Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario vigente (2000)

El plan especial vigente fue aprobado por la Comisión Regional de Ordenación del Territorio y Urbanismo (CROTU) en 2001, definiendo como objetivo principal del mismo *“la concepción y desarrollo de una ordenación espacial capaz de permitir la transformación del puerto de Santander y su funcionamiento eficiente como Centro Logístico integrado”*



Plan especial de ordenación del sistema general portuario vigente, plano de usos globales.

El plan especial establece, mostrado en el gráfico adjunto, los usos globales partiendo de una organización mediante espacios específicos articulados entre sí, estableciendo un total de 16 áreas dentro de la zona de servicio.

CVE-2012-5027

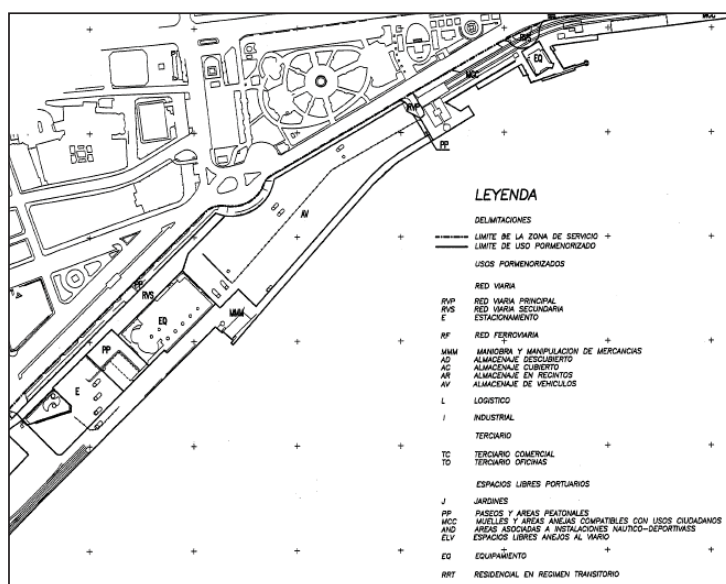
VIERNES, 13 DE ABRIL DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 15

El ámbito espacial de la presente modificación se encuentra comprendido entre las áreas 3, Muelle de Calderón y la 4; Estación Marítima, a caballo entre ambas y ocupando parte del espacio que establecida para cada una de ellas en el Plan Especial.

Los objetivos del plan en dichas áreas eran respectivamente:

- Para el área 3: El mantenimiento del tráfico de la bahía y los atraques esporádicos, la Mejora del aprovechamiento del área para el recreo ciudadano, ubicación de la Terminal de pasajeros de la bahía, remodelación del firme, el acondicionamiento de las áreas de paseo y estancia y la conservación del Palacete y de la grúa de Piedra.
- Para el área 4: Consolidar el área como terminal de pasajeros y Ferry del Puerto y la remodelación del tráfico en sus alrededores.

Para ello se establece la siguiente ordenación pormenorizada del ámbito:



En ella se la que se prioriza absolutamente el Ferry y en concreto al acceso de vehículos al mismo, coartando en gran medida la apertura del espacio a la ciudad manteniendo en las zonas abiertas al público el uso de muelles compatibles con áreas ciudadanas.

Partiendo de las áreas funcionales el Plan Especial define lo que denomina “áreas de normativa particular” en las que establece las condiciones particulares para el desarrollo de cada una de ellas. El ámbito de la presente modificación se encuentra entre las áreas 3 y 4, homónimas con las áreas funcionales sobre las que se definen.

En la normativa particular de cada zona se define la edificabilidad que se permite en dicha zona así como el área de movimiento que puede ocupar dicha edificación. En el ámbito de la modificación el plan especial vigente no contempla ninguna edificación, marcando únicamente como construcción a mantener la Grúa de Piedra.

Por lo tanto la presente modificación afectará al plan vigente para, en el ámbito definido, permitir una nueva edificación necesaria para el establecimiento del uso de equipamiento dentro de los usos de interacción Puerto – Ciudad de común acuerdo con el resto de Administraciones Públicas competentes, reflejado en el Protocolo y Convenio suscritos en su día, y en aras a facilitar la posibilidad de acoger en el muelle de Albareda un centro cultural de especial relevancia nacional e internacional con capacidad para dinamizar la actividad cultural y económica santanderina, optando por destinar el área objeto de la presente modificación al desarrollo de usos vinculados a la interacción puerto-ciudad y concretamente el uso de equipamiento cultural.

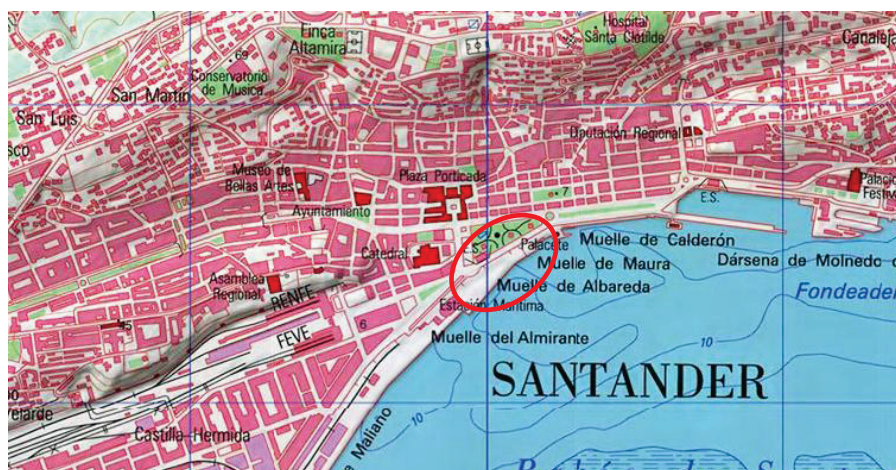
VIERNES, 13 DE ABRIL DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 15

4. Propuesta de modificación

4.1. Situación y emplazamiento

La parcela objeto de la Modificación Puntual se localiza en la fachada marítima de la zona centro de la Ciudad de Santander. Está comprendida en el ámbito del Dominio Público Portuario del Puerto de Santander, e incluye las infraestructuras portuarias de los Muelles de Albareda y Maura.

Se encuentra delimitada por la calle Muelle de Calderón y los Jardines de Pereda al Norte y la Estación Marítima del Ferry Santander-Plymouth al Suroeste. En la zona de actuación, el Muelle de Albareda en la actualidad es empleado como área de espera de vehículos para su embarque al Ferry. El Muelle de Maura está parcialmente abierto al uso ciudadano formando parte del paseo marítimo de la ciudad.



En rojo el ámbito de ubicación de la parcela en la ciudad de Santander

4.2. Condicionantes de la modificación

Además del planeamiento vigente afectan a la ordenación propuesta la modificación las posibles afecciones que se pudieran detectar y las servidumbres establecidas por otras legislaciones sectoriales. Es necesario por lo tanto determinar todas las afecciones y servidumbres que afectan a la zona objeto de la modificación.

Se han detectado los siguientes condicionantes

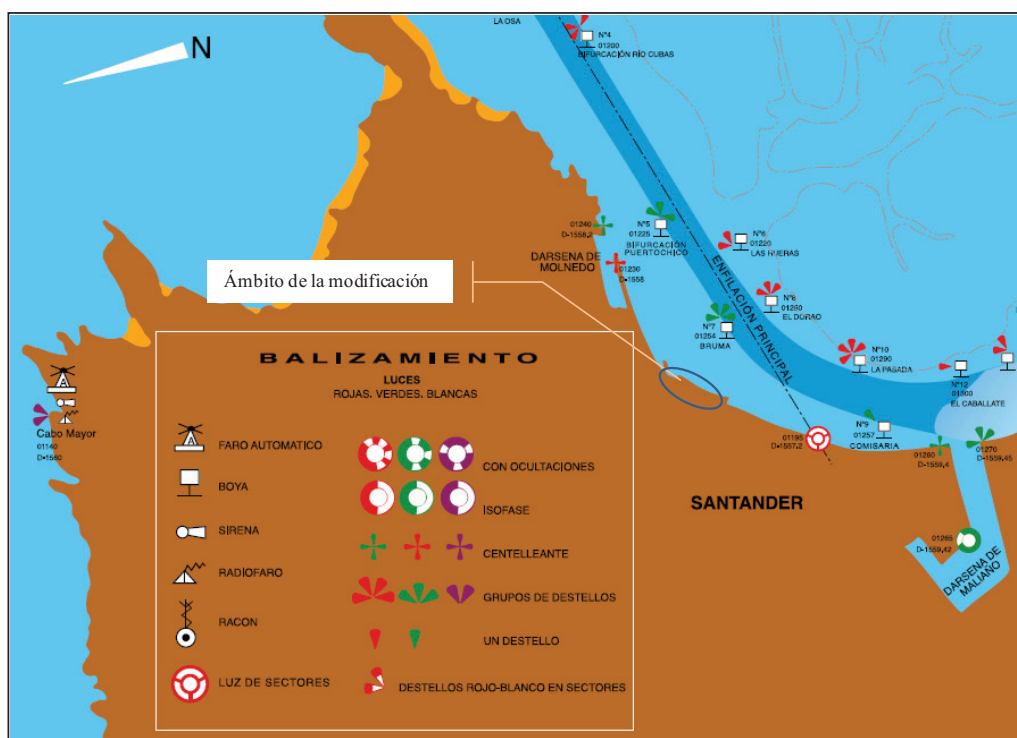
- Afecciones a la Seguridad del tráfico marítimo
- Servidumbres del Aeropuerto de Santander.
- Grúa de Piedra.
- Permitir el soterramiento del viario Paseo del Puerto.

4.2.1. Afecciones a la seguridad del tráfico marítimo

Dado que el Ámbito de la modificación se sitúa cerca de la Estación Marítima, donde se produce el atraque del Ferry, es necesario establecer las posibles afecciones a la seguridad del tráfico marítimo.

El tráfico interior del puerto está dirigido por una serie de balizas luminosas que establecen los canales de navegación. El canal principal del puerto es el acceso de todos los buques desde el exterior del puerto. Como puede verse en la imagen adjunta, dicho canal, establecido mediante la Enfilación Principal, está suficientemente alejado de la zona de la modificación como para no suponer una afección.

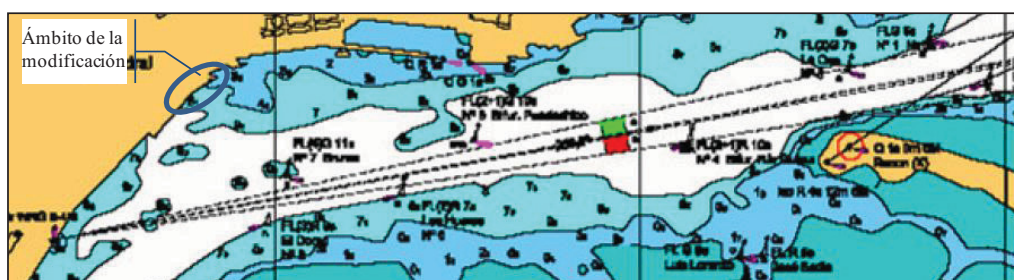
VIERNES, 13 DE ABRIL DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 15



Balizamiento del puerto de Santander próximo al ámbito de la modificación. Fuente: Puerto de Santander.

El tráfico marítimo dentro del puerto está gestionado por el SPC, Santander Port Control, debiendo ser el ente encargado, en todo caso, de establecer las condiciones a la navegación en caso de así ser requeridas por las nuevas condiciones.

El puerto cuenta con el Derrotero publicado en el que se define con exactitud el procedimiento de entrada de los barcos en puerto y el canal de navegación.



Enfilación del Canal Principal (259°5). Fuente: Puerto de Santander.

En blanco se representan los calados superiores a 10 metros, siendo cada color una graduación de 5 metros, por tanto, además de apreciarse el canal principal, continuo con un calado superior a los 10 metros, se observa que el calado en la zona del ámbito de la modificación es de menos de 5 metros, por lo que no es aprovechable para grandes buques, que no pueden acercarse a los muelles en esa zona.

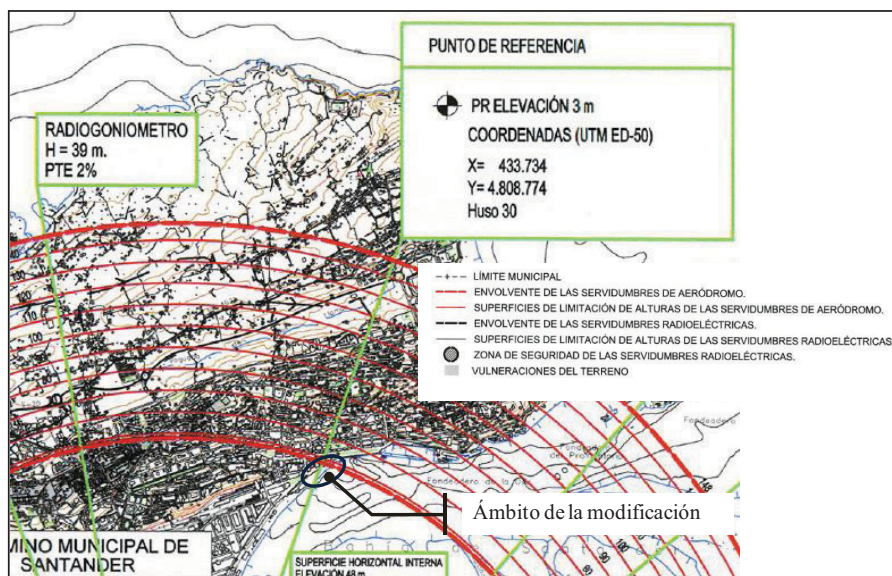
VIERNES, 13 DE ABRIL DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 15

4.2.2. Servidumbres del Aeropuerto de Santander

El ámbito de la presente modificación del Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario está afectado por las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Santander establecidas propuestas por el Plan Director del Aeropuerto de Santander aprobado por Orden del Ministerio de Fomento de 5 de julio de 2001 (B.O.E. nº 167, del 13 de julio) y actualizadas por el Real Decreto 1844/2009 de 27 de noviembre (B.O.E. nº 25 de enero de 2010) establecidas conforme a la Ley 48/60 de 21 de julio (B.O.E. nº 176 de 23 de julio) sobre navegación Aérea y Decreto 584/72, de 24 de febrero (B.O.E. nº 69, de 21 de marzo) de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Decreto 2490/74 de 9 de agosto (B.O.E. nº 218 de 11 de septiembre) y por Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre (B.O.E. nº 303 de 19 de diciembre).

Debido a ello se representan en los planos las alturas que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.) así como el gálibo de los vehículos, al igual que las infraestructuras viarias incluyendo señalización, postes y carteles.

En el ámbito de la presente modificación la altura máxima disponible es de aproximadamente 44 metros, teniendo en cuenta que la cota del muelle es de unos 4 metros y la cota de la superficie horizontal es de 48 metros, que es la afección más desfavorable del ámbito de la modificación, por lo tanto la altura máxima de la edificación o de los elementos permitidos no deberá sobrepasar dicho valor.



Servidumbre del aeropuerto de Santander en el ámbito de la modificación. Plan Director del Aeropuerto.

También requerirá autorización conforme a lo previsto en el artículo 12 del Decreto 584/72 de servidumbres aeronáuticas cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos.

4.2.3. Grúa de Piedra

En el muelle de Maura, cerca de Palacete del Embarcadero se sitúa una reliquia de la incipiente industria de mediados del siglo XIX.

Proyectada por Sheldon y Gerdtsen en 1896, en la actualidad permanece como un elemento que se ha convertido en un símbolo para la ciudad de Santander, siendo visto por la población como un icono y una señal de identidad de la ciudad.

VIERNES, 13 DE ABRIL DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 15

Sin embargo, la grúa, propiedad de la Autoridad Portuaria de Santander, y por tanto dependiente del ministerio de fomento, no está catalogada por la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales.

Aun así el propio plan especial vigente, en su normativa, establece la Grúa de Piedra como construcción a mantener, siendo un condicionante de la presente modificación garantizando su conservación y la apertura al uso y disfrute de la ciudadanía, manteniendo en todo momento su posición original.

4.3. Descripción de la modificación

El plan especial establece las determinaciones de desarrollo de las distintas áreas de normativa definidas, estableciendo la ordenación de usos pormenorizados definiendo las alineaciones de separación entre ellos, garantizando los diferentes elementos de conexión y estableciendo el dimensionamiento de las manzanas y espacios edificables.

La modificación se circunscribe a los siguientes elementos del Plan Especial.

- Definición de una nueva área de normativa en el Título II de las Normas Urbanísticas
- Modificación de la hoja nº 1 del plano nº 2: Calificación del Suelo.
- Modificación de la hoja nº 1 del plano nº 3: Normativa, incluyendo la nueva área de movimiento de la edificación y la nueva área de normativa.

Se establece dentro del ámbito de la modificación la nueva área normativa, en la que se implantarán tres usos pormenorizados, una zona de *equipamiento* (EQ), una zona destinada a red viaria para permitir la circulación de vehículos que no será estructural del puerto como *red viaria secundaria* (RVS) y otra que abarca todo el espacio no ocupado por los usos anteriores, entre el muelle y el viario exterior al puerto como zona de *muelles y áreas anejas compatibles con usos ciudadanos* (MCC), como se aprecia en la siguiente figura:



Ámbito de la modificación y calificación propuesta.

La superficie total del ámbito de la modificación es de 18.096,48 m². De los cuales, 17.954,64 m² forman la nueva área, ésta a su vez se divide en los siguientes usos pormenorizados:

- Equipamiento (EQ) 4.792,20 m².
- Red viaria secundaria (RVS) 616,93 m².
- Muelles y áreas anejas compatibles con usos ciudadanos (MCC), 12.686,35 m².

VIERNES, 13 DE ABRIL DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 15

Se modificarán, reduciéndose en la misma medida que la nueva área normativa, las dos áreas normativas afectadas, el área 3: Muelle de Calderón y el área 4: Estación marítima, de las que únicamente se modifica su delimitación, ya que no se afecta a ninguna edificación propuesta en ellas.

La zona de equipamiento se sitúa íntegramente en el muelle de Albareda, zona en la que se define el área de movimiento de la edificación para un edificio singular.

Alrededor a esa zona, en el espacio ocupado actualmente en su gran mayoría por el uso pormenorizado *almacenaje de vehículos AV*, se sitúa una zona de abierta al uso público como espacio libre portuario compatible con las actividades de los muelles.

La presente modificación propicia, al permitir el soterramiento del vial, la mejora de la integración puertociudad al poder evitar las discontinuidades en los espacios libres, lo que sin duda mejorará la permeabilidad de los desplazamientos peatonales, esto implicará a otras administraciones, ya que no forma parte de la presente modificación al situarse fuera del Dominio Público Portuario y por tanto, fuera de las competencias de Autoridad Portuaria, lo que requerirá del compromiso de coordinación entre las distintas administraciones implicadas.

4.3.1. Programación de la ejecución de la actuación

La ejecución de la modificación esta prevista en una única fase para la totalidad por un único agente.

4.3.2. Estudio económico de la modificación

Según exige el artículo 60 de la Ley de Cantabria 2/2001 de 25 de junio de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria, el Plan Especial deberá incluir un estudio económico para concretar las fuentes de financiación previsibles para ejecutar las actuaciones previstas.

El Plan Especial vigente establece las actuaciones previstas en el momento de su redacción y la previsión de inversión para su realización, diferenciando entre actuaciones asignadas directamente a la gestión de la Autoridad Portuaria y las asignadas a la administración local o a particulares.

En el caso de la modificación establecida en el presente documento se establece únicamente una actuación para su desarrollo que consistirá en la ejecución del equipamiento y de la adecuación del entorno, que se ha de centrar principalmente en devolver el espacio a la ciudad y hacerlo compatible con el equipamiento.

La propuesta del plan consiste en que toda la actuación de ha de desarrollar por terceros mediante concesión, siendo todos los gastos de ejecución a cargo del desarrollador así como el abono de las tasas establecidas por el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

4.3.3. Directrices y medidas de integración paisajística

A continuación se enumeran las directrices y medidas de integración paisajística resultantes del Estudio de Impacto Paisajístico y Visual, que figura como Anexo del Informe de Sostenibilidad Ambiental de la Modificación Puntual,

4.3.3.1. Integración paisajística del equipamiento cultural

Se proponen las siguientes directrices y medidas para la integración paisajística del equipamiento cultural:

1. Se deben **respetar e incluir los ejes visuales** en el diseño del edificio y en el espacio exterior liberado (plaza ó jardines) y tratar de dar continuidad y generar **apertura de rutas peatonales** que mejoren la accesibilidad a los muelles del puerto comercial y de ciudad.

El estudio de impacto paisajístico ha resaltado la importancia de la relación visual y física entre la ciudad y la bahía que se materializan en la continuidad de espacios urbanos. Se ha concluido que parte del potencial de continuidad en la actualidad está comprometida, parte por la vegetación de los Jardines de Pereda y la falta de continuidad de rutas peatonales lo que reduce la accesibilidad a los muelles.

2. Se deberá permitir la **continuidad del eje visual de la calle de Trafalgar**, en el nuevo edificio a proyectar e incluso tratar de dramatizar las vistas enmarcadas por el edificio y permitir la fuga de visuales en el horizonte de la bahía.

VIERNES, 13 DE ABRIL DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 15

Un aspecto importante que ha resultado del análisis anterior, es la integración y la adaptación de la volumetría respetando los ejes visuales preexistentes en la medida que sea posible con lo que se garantizarían o incluso mejorarían las relaciones visuales y peatonales entre ciudad y bahía. En este sentido, cabe resaltar el interés del eje de la calle de Trafalgar, ya que constituye el eje de composición y desarrollo espacial de un edificio considerado Bien de Interés Cultural, El Mercado del Este.

3. Se deberá evaluar la posibilidad de que el nuevo equipamiento integre nuevos espacios abiertos y accesibles desde los que se puedan obtener visualizaciones de la bahía y de la fachada marítima de la ciudad para reforzar la relación ciudad-bahía.

En los análisis se ha remarcado la delicada e importante relación entre ciudad y bahía y la necesidad de crear espacios urbanos que fomenten esta relación.

4. Se deberá **limitar la altura de la edificación** del equipamiento cultural a la de la cornisa de las edificaciones de la fachada del Paseo Pereda.
5. La nueva edificación deberá proporcionar **transparencia y permeabilidad en las fachadas** de la planta baja y en cualquier caso no se utilizarán materiales opacos en la totalidad del frente en la planta baja.

Se ha valorado especialmente la calidad del espacio abierto que representan los muelles en frente a la bahía y la permeabilidad a las vistas sobre la bahía y desde ella a la ciudad. La percepción de estas visuales se producen desde la altura de observación por los peatones que pasean por el paseo marítimo, los conductores, y los viajeros en coche y autobús que discurren por la calle del Paseo de Pereda.

6. Se deben **adecuar y armonizar la composición**, la morfología, el ritmo de huecos, las zonas opacas en las fachadas, así como los elementos singulares del nuevo edificio a la edificación preexistente del entorno, sin necesidad de caer en historicismos o estilos similares. Se debe tener precaución con el uso de materiales reflectantes en las fachadas, porque la alta exposición de las fachadas al espacio abierto de la bahía y la lámina de agua puede reforzar su capacidad reflectante de modo inesperado y excesivo.

De los análisis anteriores se puede concluir que en general la volumetría se integra en la escala de la ciudad y los espacios urbanos. No obstante se debe considerar la necesaria sensibilidad en cuanto al entorno edificado histórico, sus detalles arquitectónicos, la altura, los materiales y los colores del mismo. Estamos ante una actuación que representa un momento de transformación del paisaje urbano y natural que refuerza el paisaje existente añadiendo un elemento singular y complementando el espacio público y representativo en la transición entre ciudad y bahía con una ampliación generosa.

7. La nueva edificación debe estudiar adecuadamente el **nivel y el tono de iluminación** y su efecto sobre la unidad paisajística en su totalidad, así como sobre las colindantes. A estos efectos, se debe estudiar por tanto la iluminación de los espacios interiores que sean visibles desde el exterior, así como la iluminación ornamental que pudiera tener desde el exterior y de sus espacios exteriores y anejos.

La visibilidad de iluminación sobre una superficie de agua se maximiza por lo que se debe tratar este aspecto adecuadamente.

8. Se deben habilitar **zonas específicas para la carga y descarga de suministros** para el equipamiento cultural, de modo que no interfieran visualmente ni físicamente con el uso de los espacios de esparcimiento y el tráfico vehicular en la calle Muelle de Calderón.
9. El proyecto arquitectónico deberá adecuarse a las determinaciones del Artículo 34. "Protección del paisaje", de la Ley de Ordenación Territorial y régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria, Ley 2/2001, de 25 de junio ;

4.3.3.2. Integración paisajística del nuevo espacio público abierto del Muelle de Albareda

En este capítulo se describen una serie de directrices y medidas para la integración paisajística del espacio público relacionado con el equipamiento:

1. Salvaguardar la relación entre la ciudad y la bahía, que tiene su origen en los ejes visuales creados por las calles que desembocan en el Paseo de Pereda y la permeabilidad desde el paseo hacia los muelles y la bahía.
2. Fomentar el transporte alternativo mediante aparcamientos para bicicletas o rutas peatonales que conecten la ciudad con el puerto, permitiendo una relación directa ciudad-bahía.
3. En el diseño de la nueva plaza o jardines en el entorno del equipamiento cultural, se debe considerar la necesidad de crear una transición entre los nuevos usos de ciudad de acceso libre para los ciudadanos en este espacio y los usos marítimos y el acceso restringido del espacio colindante de la estación marítima. Se evidencia un cierto grado de incompatibilidad entre estos usos que motivan esta medida.
4. El diseño paisajístico del nuevo espacio libre del muelle de Albareda deberá armonizarse con los actuales Jardines de Pereda, creando un nuevo espacio integrado, analizando para ello la transformación del espacio urbano entre ciudad y bahía.
5. Plantación de especies vegetales autóctonas, propias de las condiciones climáticas del entorno marítimo de Santander.
6. Se debe diseñar cuidadosamente la continuidad del Paseo de Pereda por los muelles y el paseo por la secuencia de edificios singulares; el embarcadero, la Grúa de Piedra, el nuevo edificio cultural y la estación marítima. Se debe considerar para su materialización la utilización de materiales acordes con la composición de los acabados del espacio público de los muelles de Albareda, Maura y Calderón. Cabe señalar también la importancia de estudiar la utilización de mobiliario urbano característico y singular, que sea acorde con el carácter general de la zona.
7. Se debe prestar especial atención al diseño de las bocanas del paso subterráneo para vehículos, previsto entre la calle Antonio López y el Paseo de Pereda, con el fin de suprimir el tramo de la calle Muelle de Calderón. En este sentido se debe considerar la importancia de la continuidad peatonal y visual entre la plaza Alfonso XIII, el muelle y la Bahía, condición que puede condicionar la altura de los muros de la rampa de acceso y la transparencia de una eventual valle de seguridad en torno a la bocana. Esta misma condición y criterios se deben considerar para la bocana oriental y la continuidad del eje de la calle del Martillo en el eje del Edificio del Banco Santander.

VIERNES, 13 DE ABRIL DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 15

4.4. Modificaciones del Plan Vigente

En consecuencia, se propone modificar el Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario para introducir la nueva área normativa, con la pertinente modificación de las áreas sobre las que se desarrolla la nueva, modificando todos los puntos del Plan Especial que se ven afectados, que en cualquier caso no afectan a la estructura funcional del puerto.

Se han de realizar modificaciones que afectan, documentalmente hablando, en la memoria, en las normas urbanísticas y en los planos del Plan Especial.

4.4.1. Memoria

4.4.1.1. Objetivos por áreas

El punto I.2.2 describe los objetivos concretos por áreas, estableciendo dichas áreas.

Por lo tanto sería necesario introducir la nueva área, como área 17, Centro Cultural, cuyos objetivos serán:

- Situar el espacio destinada a equipamiento
- Abrir el ámbito al uso de la ciudadanía
- Garantizar la seguridad del tráfico marítimo
- Conservación, adecuación y puesta en valor de la Grúa de Piedra.

Los objetivos de las dos áreas modificadas no se ven afectados salvo el hecho de que la Grúa de Piedra pasa a pertenecer a la nueva área normativa, incorporando los objetivos para la misma del área 3, a la que pertenecía.

4.4.1.2. Recintos de acceso controlado

El punto I.3.2.2 establece los recintos de acceso controlado del puerto, entre los que se encuentra el recinto de la Estación Marítima, que incluye el área de acceso de vehículos al Ferry y que obviamente, se ve afectado por la presente modificación.

Dicho recinto cerrado se verá modificado siendo trasladado el acceso de vehículos al oeste de la Estación Marítima, mejorando considerablemente el tráfico de la zona del ámbito de la modificación, zona que quedará completamente abierta a la ciudadanía.

4.4.1.3. Propuestas de ordenación por áreas

El plan especial vigente establece una propuesta de ordenación definida por cada una de las áreas establecidas, lo que se desarrolla en el punto I.3.3.3 de la memoria.

La modificación supone la introducción de una nueva área con su respectiva ordenación, establecida en el anterior punto del presente documento, que pasa a formar parte de la propuesta de ordenación por áreas.

A su vez se modifican ligeramente las áreas 3 y 4, el área 3 deja fuera la grúa de piedra, pasando ésta a formar parte de la ordenación de la nueva área, por su parte el área 4 se ve más afectada, ya que uno de los pilares de su ordenación era mantener la explanada para el acceso de los vehículos al Ferry, realmente dicho objetivo no cambia, pero se traslada al lado oeste de la Estación Marítima dejando libre el espacio para la nueva área.

4.4.2. Normas Urbanísticas

El Plan vigente establece las disposiciones establecidas en el ámbito del Plan en el documento de Normas Urbanísticas. Para poder conseguir el objetivo de la presente modificación es necesario modificar dicho documento para establecer la nueva área normativa y las determinaciones o condiciones urbanísticas que se establecen para dicha área de nueva creación.

Para ello se modifica el Título II, Normas particulares para cada área, modificando el artículo 44 para añadir el nuevo área y se añade un nuevo artículo (Artículo 72) con las normas particulares del nuevo área.

Artículo 44. Delimitación de las áreas de normativa particular

Se añade la siguiente área normativa.

Área 17: Centro Cultural

Artículo 72: Normas Particulares para el Área 17: Centro Cultural.

1. *Uso global:*
 - *Equipamiento (Art 26 normas urbanísticas del Plan Vigente)*
2. *Alineaciones y usos pormenorizados:*
 - *Los establecidos en el plano de calificación de suelo y definidos en el Plan Especial*
3. *Condiciones de Parcelación:*
 - *No se establecen. A efectos del planeamiento urbanístico la parcela neta del uso pormenorizado de equipamiento es coincidente con el área de movimiento dispuesta en el plano de calificación del suelo.*
4. *Condiciones de edificación*
 - *Tipología edificatoria: edificio exento, posición, forma y ocupación libre dentro del área de movimiento.*
 - *Área de Movimiento de la edificación: la indicada en el plano de normativa con las particularidades que a continuación se señalan:*

Fuera de dicho área, se permite que la edificación vuele sobre la lámina de agua en el espacio definido por la prolongación de los límites laterales que definen el ancho del área de movimiento y un fondo máximo de 26 metros medidos desde el cantil y siempre formando parte del edificio situado en tierra. La edificabilidad sobre la lámina de agua solo se podrá materializar a partir de la planta primera, ésta incluida, garantizando el mantenimiento de la continuidad visual en superficie.

En el caso anterior, se permitirá la cimentación del edificio en la lámina de agua mediante pilares ocupando un máximo del 2% de la proyección en planta sobre la lámina de agua. La edificación así realizada computará para el establecimiento de la edificabilidad máxima.

Se deberá permitir el paso peatonal entre el muelle y el edificio manteniendo un ancho mínimo de 6 metros.
 - *Altura Reguladora Máxima: 22 metros, incluyendo instalaciones auxiliares, medidos desde la rasante definida por el nivel o cota del pavimento accesible del espacio público.*
 - *Nº máximo de plantas: las que se posibiliten en función de los parámetros que definen la volumetría, con alturas libres.*
 - *Sótano: se permite la edificación bajo rasante dentro del área de movimiento de la edificación al que se podrá acceder desde el vial contemplado en el apartado 7.*
 - *Edificabilidad Máxima: 8.500 m² construidos*

No serán computables las superficies de las áreas abiertas en al menos tres direcciones, cubiertas como no. No computarán terrazas o espacios similares sin techo o cubierta. No computarán las dobles alturas ni aquellos espacios que no sean utilizables por sus dimensiones o posición.
 - *Pasarelas: Se permitirán pasarelas de acceso fuera del área de movimiento de la edificación y sobre la lámina de agua con la limitación de no interferir sobre la seguridad marítima que Capitanía Marítima establezca, siempre que su ancho no supere los 3,5 metros.*

VIERNES, 13 DE ABRIL DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 15

- *Condiciones estéticas: La edificación responderá a la calidad urbana del entorno, sin perjuicio de soluciones de diseño arquitectónico contemporáneas acordes con el nuevo espacio que se genera.*
- 5. *Condiciones de estacionamiento:*
 - *No se requiere dotación mínima de aparcamiento.*
- 6. *Condiciones de tramitación y desarrollo*
 - *Los organismos y órganos competentes deberán establecer las condiciones de navegación en las proximidades de la edificación.*
 - *La Autoridad Portuaria podrá establecer limitaciones a la instalación de elementos – mobiliario urbano, plantaciones, o cualesquiera otras instalaciones de semejantes características – que puedan suponer algún tipo de limitación a la explotación portuaria en la zona colindante con el área 4 (Estación Marítima)*
 - *Se cumplirán las determinaciones del Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) y las derivadas de la Memoria Ambiental del proceso de evaluación de planes y programas.*
 - *Se deberá fomentar la eficiencia en materia de consumo de recursos y energía.*
 - *El diseño de la edificación responderá a criterios de sostenibilidad, conservación y protección del medio ambiente.*
 - *Se aplicarán las normas ambientales del Puerto de Santander.*
- 7. *Condiciones de Vinculación de Ordenación*
 - *Se permite la conexión viaria subterránea dentro del área para permitir la apertura de los muelles a los ciudadanos desde los Jardines de Pereda.*

4.4.3. Planos de la ordenación

La concreción de la presente modificación se desarrolla sobre los planos del plan especial, modificando lo necesario, que únicamente se circunscribe a los siguientes:

Nº 1: Esquema Director: Usos globales

Nº 2: Calificación de suelo (Hoja 1)

Nº 3: Normativa (Hoja 1)

El plano Nº 1, es necesario modificarlo para incluir el uso global de Equipamiento, que al igual que el plan que se está modificando se hace en concordancia con la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios para adaptar el uso global del espacio destinado por el DEUP a Interacción Puerto Ciudad.

En el plano Nº 2 es necesario modificar la hoja 1, para introducir la nueva ordenación necesaria, partiendo de los usos pormenorizados del plan vigente se propone la sustitución de los usos AV, PP, RVP y MCC que actualmente aparecen en el ámbito de la modificación por solo 2, el de equipamiento EQ y el de MCC,.

Por último, en el plano Nº 3 también es necesario modificar la hoja 1 para introducir la nueva área normativa así como el área de movimiento permitido dentro de la misma.

En Santander, Abril de 2012.



Fdo: Leopoldo Arnaiz Eguren.
Arnaiz Consultores, S.L.

CVE-2012-5027

VIERNES, 13 DE ABRIL DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 15

PLANOS

1. Planos de Información

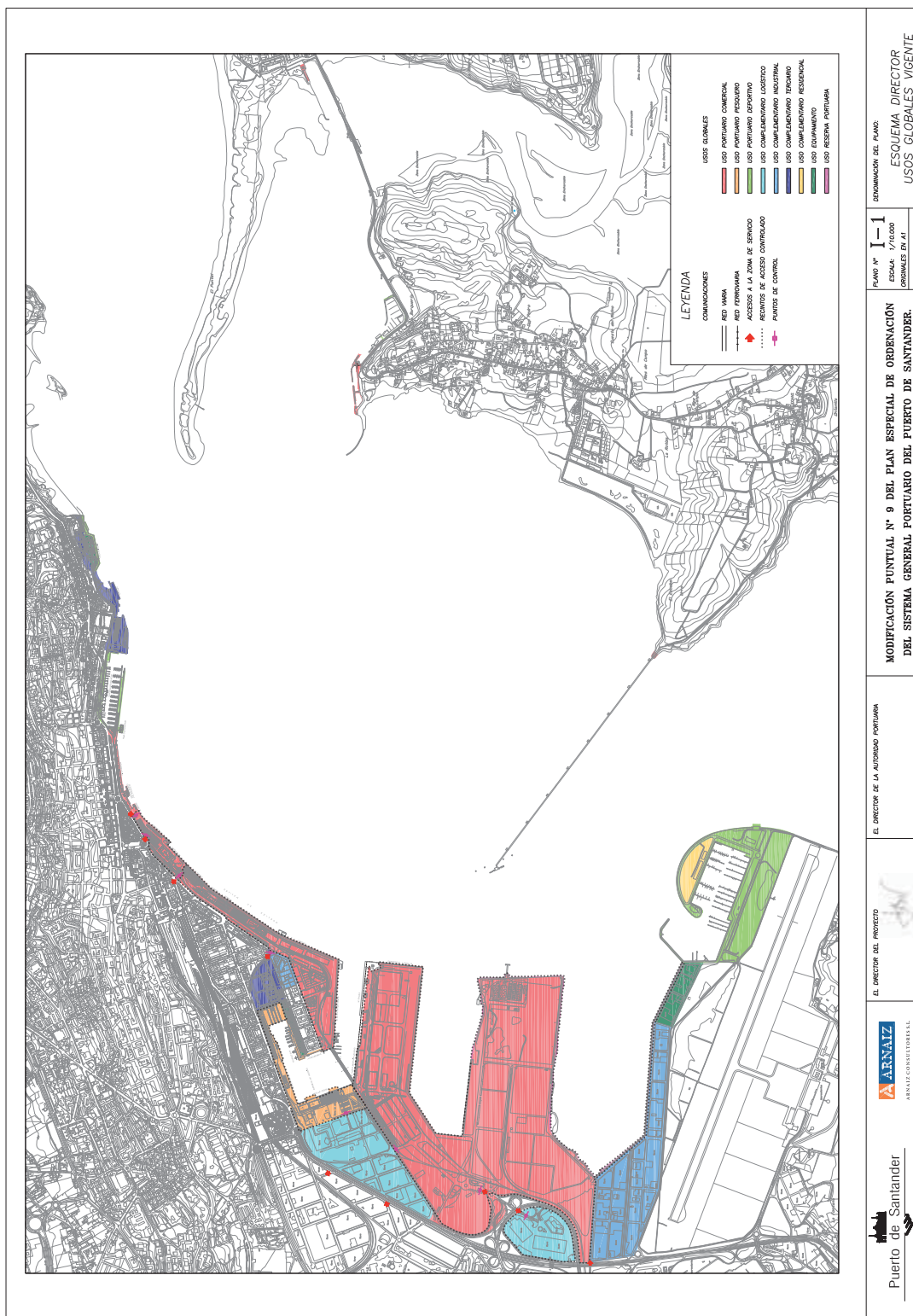
1.1. Esquema Director: Usos globales Vigente

1.2. Calificación de suelo (Hoja 1) Vigente

1.3. Normativa (Hoja 1) Vigente

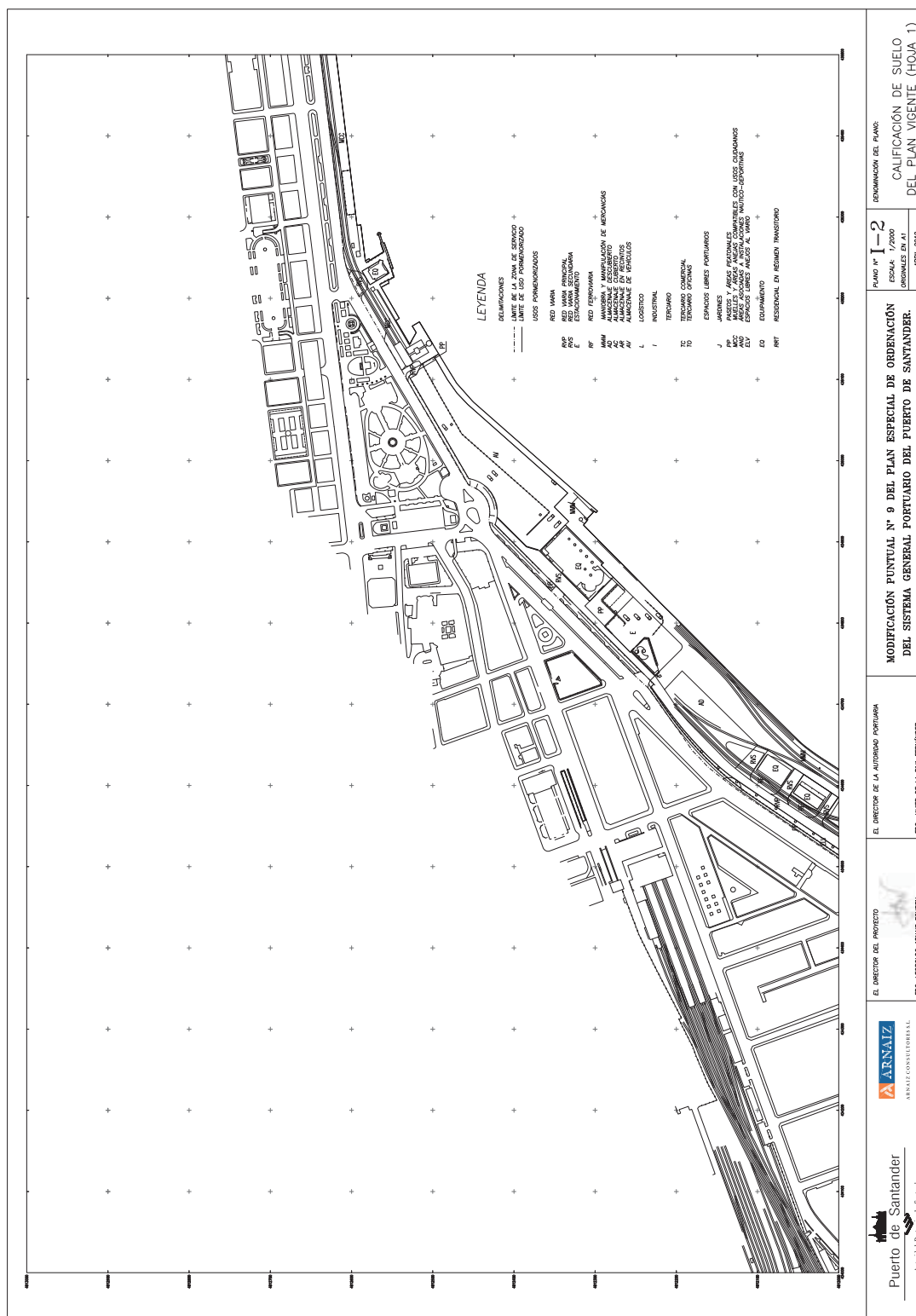
1.4. Afecciones y servidumbres

VIERNES, 13 DE ABRIL DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 15

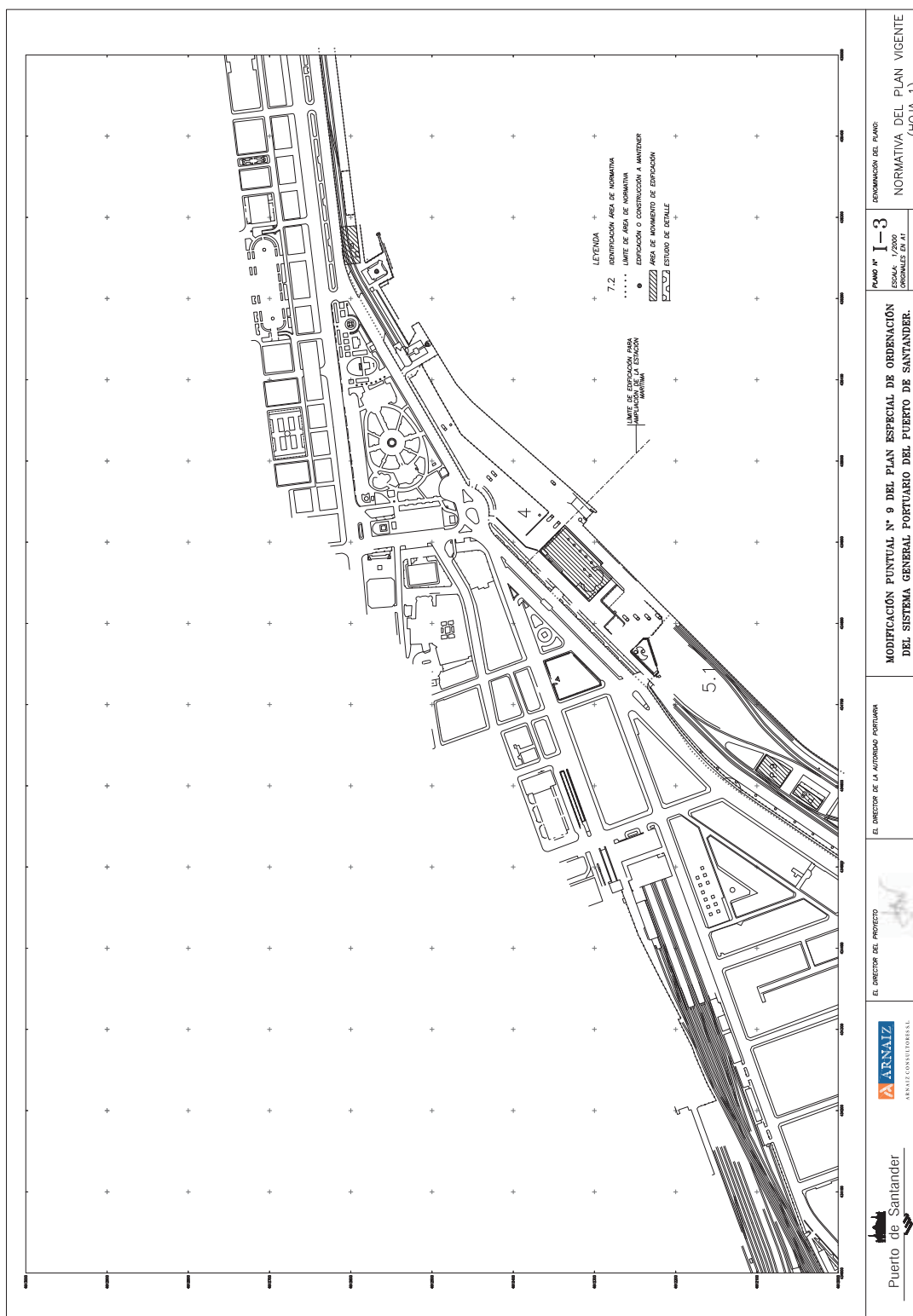


CVE-2012-5027

VIERNES, 13 DE ABRIL DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 15

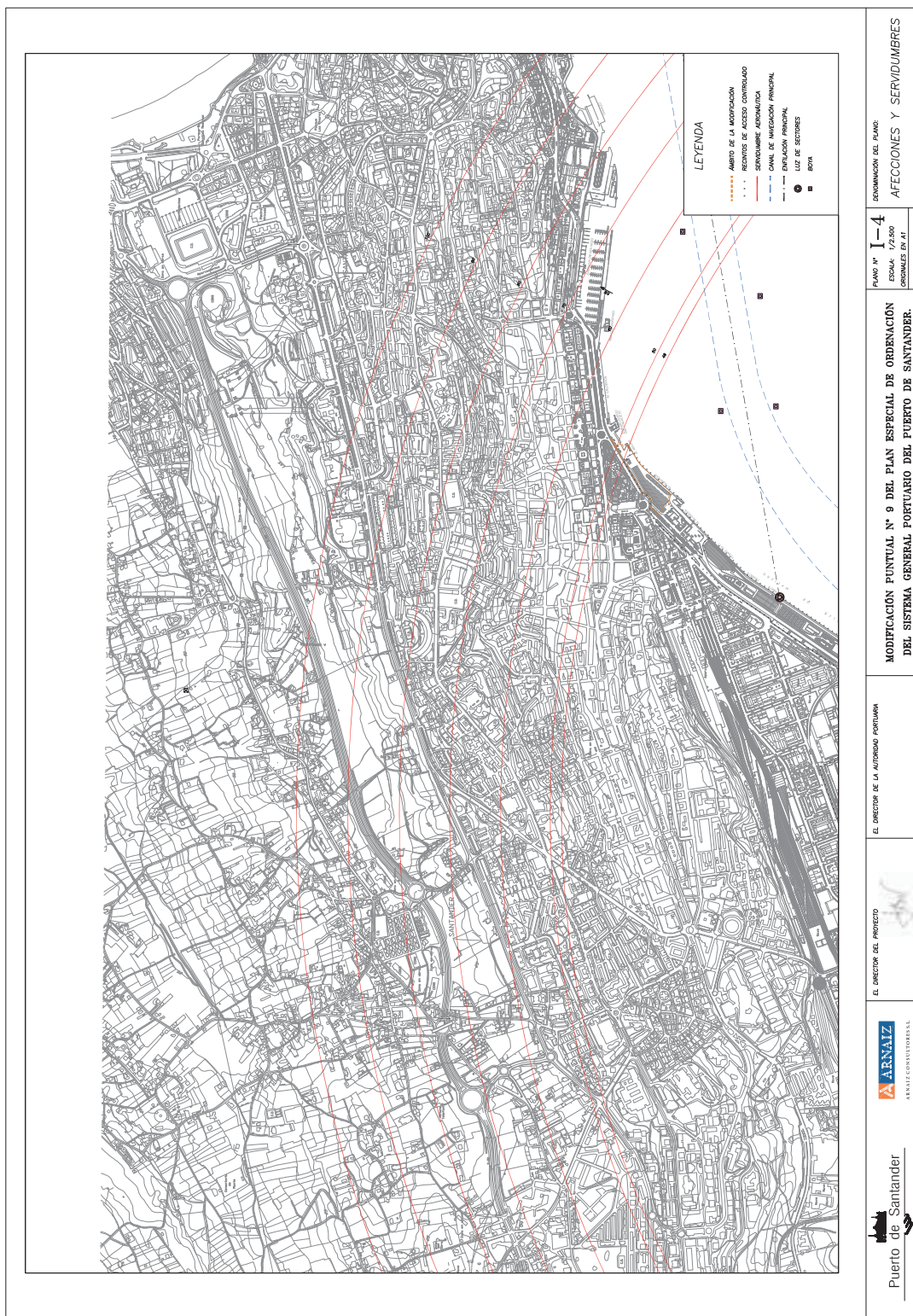


VIERNES, 13 DE ABRIL DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 15



CVE-2012-5027

VIERNES, 13 DE ABRIL DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 15



CVE-2012-5027

VIERNES, 13 DE ABRIL DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 15

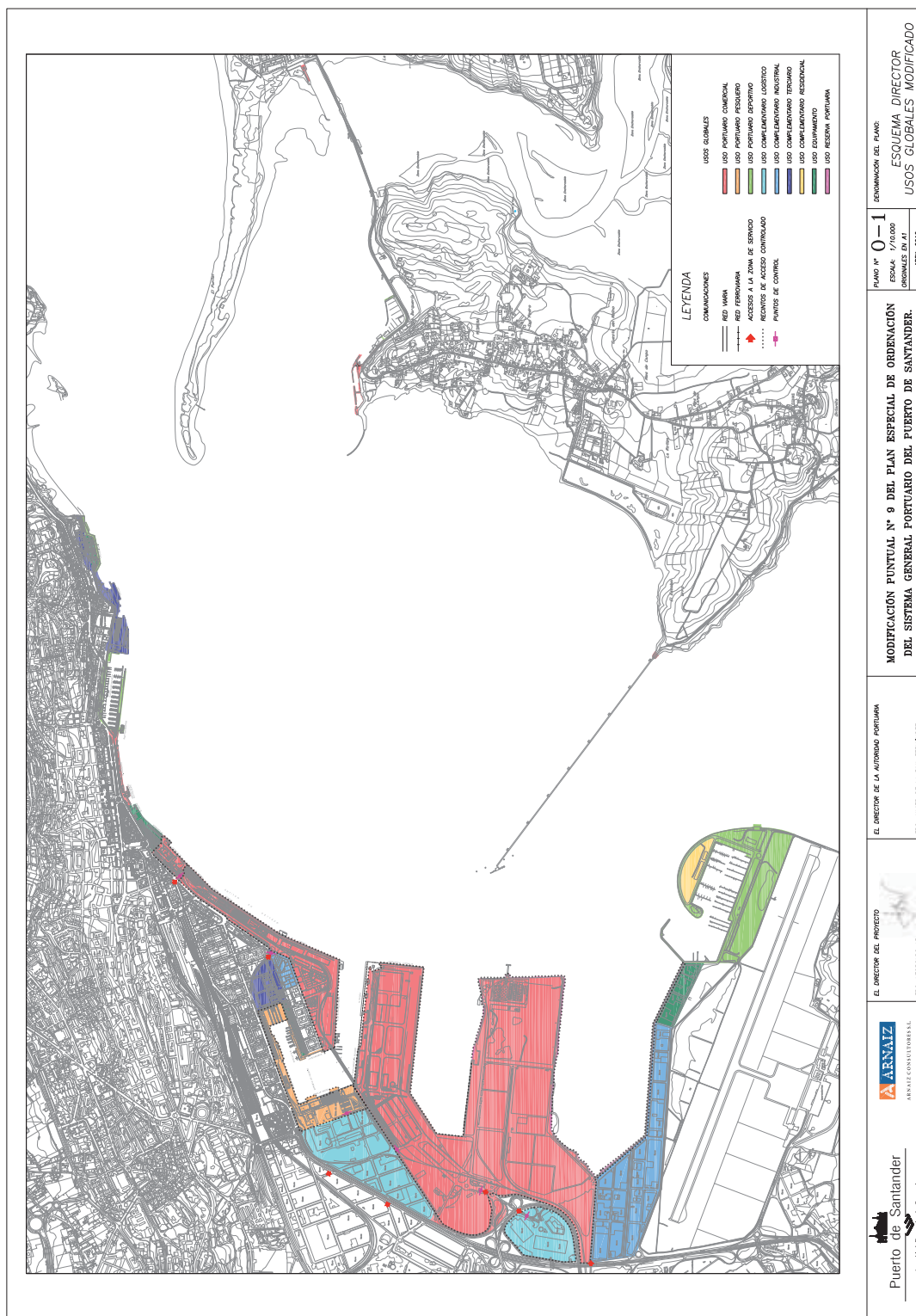
2. Planos de Ordenación

2.1. Esquema Director: Usos globales Modificado

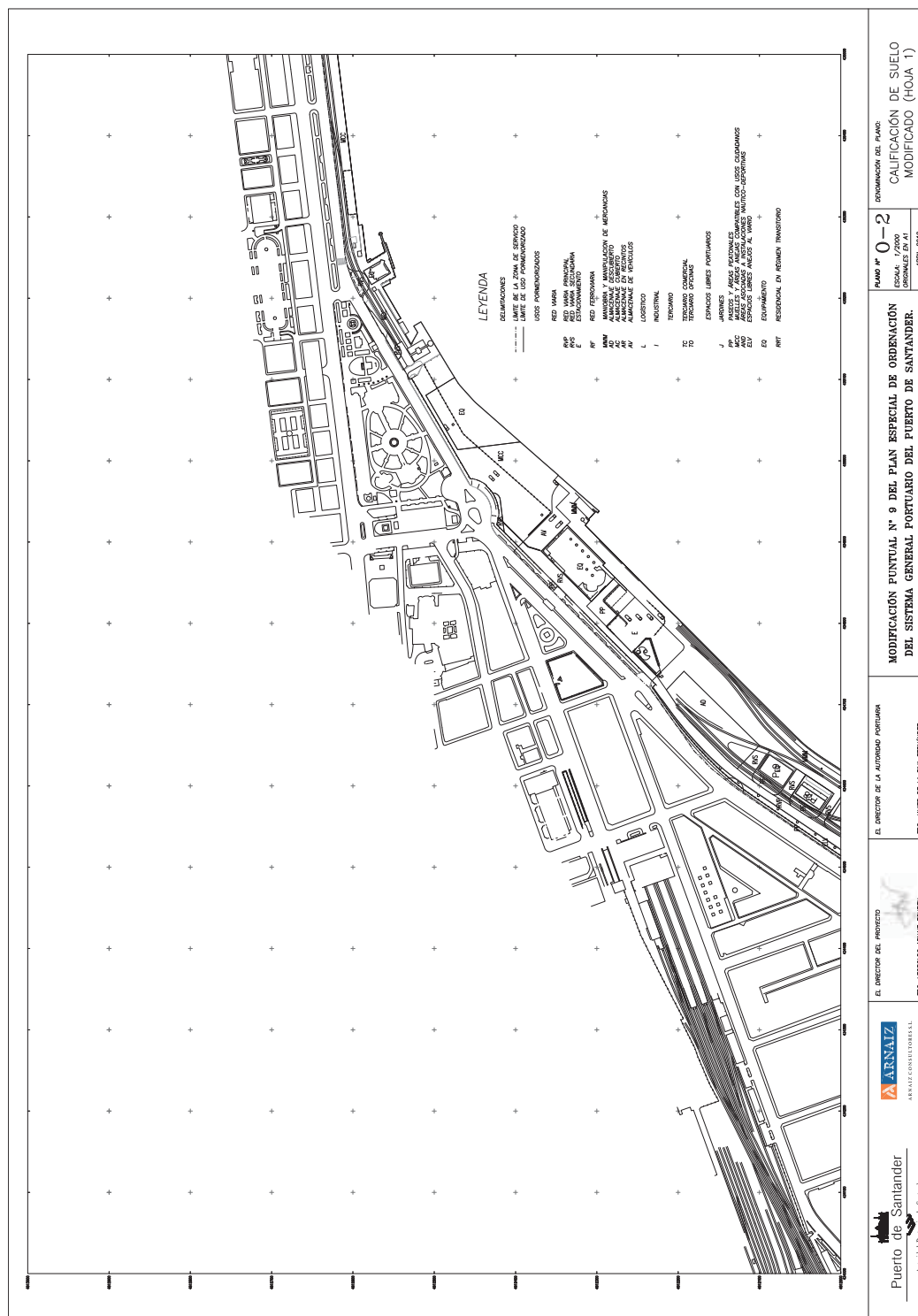
2.2. Calificación de suelo (Hoja 1) Modificado

2.3. Normativa (Hoja 1) Modificado

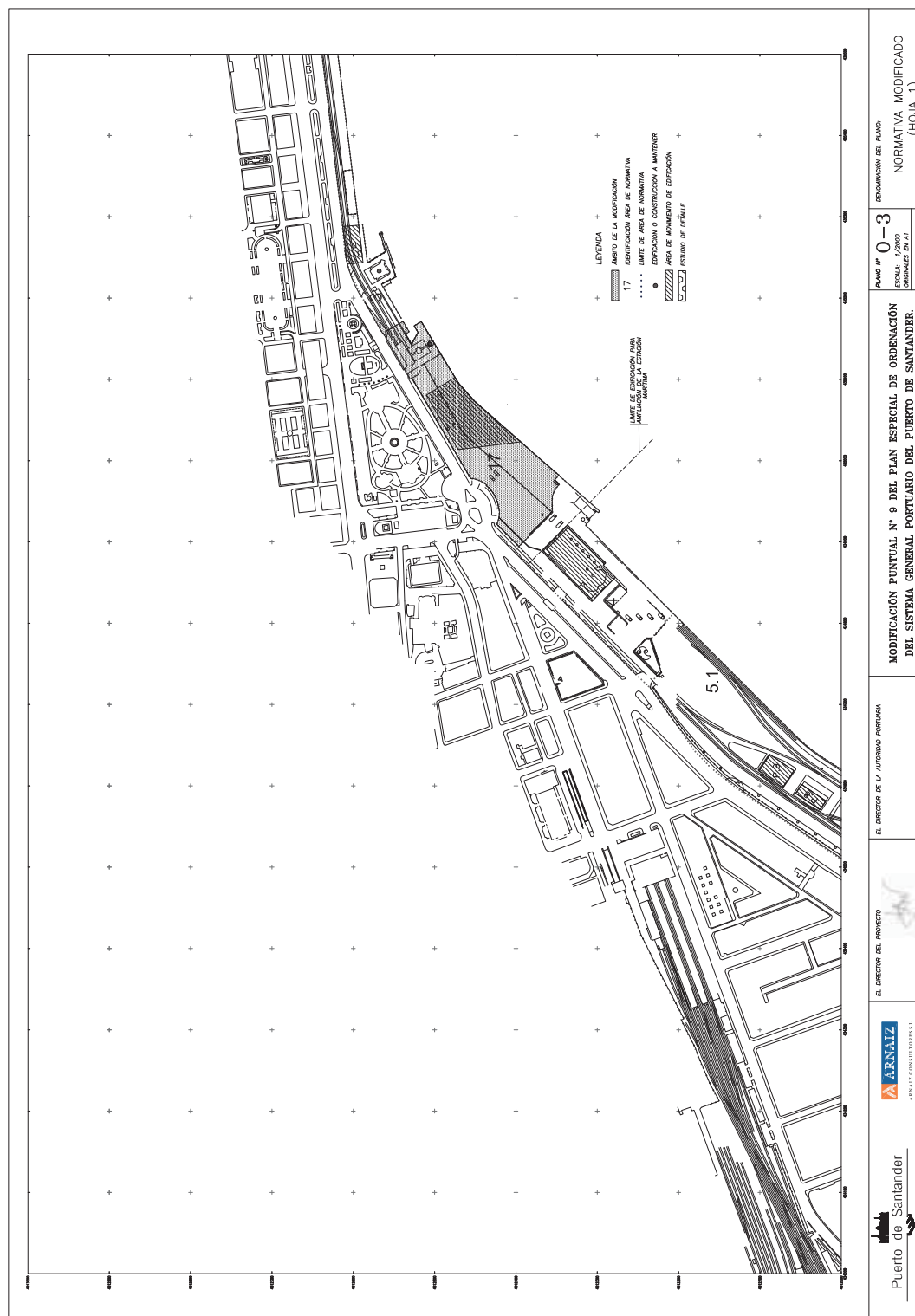
VIERNES, 13 DE ABRIL DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 15



VIERNES, 13 DE ABRIL DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 15



VIERNES, 13 DE ABRIL DE 2012 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 15



2012/5027

CVE-2012-5027