

IV. ADMINISTRACIÓN LOCAL

Cartagena

8182 Aprobación definitiva del Plan Especial n.º 3, Dársena de Escombreras.

En la sesión celebrada por el Excmo. Ayuntamiento Pleno el día veinte de diciembre de dos mil diez, se adoptó el acuerdo de aprobación definitiva del Plan Especial n.º 3, Dársena de Escombreras, presentado por la Autoridad Portuaria de Cartagena.

ÍNDICE

PREÁMBULO AL TEXTO REFUNDIDO

CAPÍTULO P.1. INTRODUCCIÓN

CAPÍTULO P.2. CONTESTACIÓN A LAS ALEGACIONES E INFORMES

P.2.1. Iberdrola

P.2.2. Confederación Hidrográfica del Segura

P.2.3. A.D.I.F.

P.2.4. Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia

P.2.5. Dirección General de Transportes y Puertos

P.2.6. Dirección General de Territorio y Vivienda

P.2.7. Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental.

DOCUMENTO DE INFORMACIÓN

CAPÍTULO 0. INTRODUCCIÓN Y METODOLOGÍA

0.1. Metodología

CAPÍTULO 1. EL PUERTO DE CARTAGENA Y LA DÁRSENA DE ESCOMBRERAS EN EL SISTEMA PORTUARIO DEL LITORAL MEDITERRÁNEO

1.1. El Puerto de Cartagena dentro del sistema portuario del litoral mediterráneo.

1.2. Áreas de influencia: Hinterland.

1.3. Trafico de mercancías.

1.4. Especialización y complementariedad con otros puertos.

1.5. Estructura funcional y espacial del Puerto.

1.1.1. Características técnicas y jurídicas.

1.1.2. Especialización funcional de las instalaciones del Puerto.

1.1.3. Las concesiones: Proceso de ocupación y usos.

1.1.4. Las actividades económicas.

1.1.5. El transporte.

1.1.6. Las infraestructuras básicas.

1.6. Ampliación de la Dársena de Escombreras.

CAPÍTULO 2. MARCO TERRITORIAL Y URBANÍSTICO DE LA DÁRSENA DE ESCOMBRERAS

2.1. Marco territorial

2.1.1. Planificación supramunicipal.

2.1.2. Sistema de comunicaciones.

2.1.3. Análisis estratégico del Puerto.

2.2. Marco urbanístico

2.2.1. Propuesta del Plan General Municipal de Ordenación de Cartagena.

CAPÍTULO 3. DIAGNÓSTICO FUNCIONAL DE LA DÁRSENA DE ESCOMBRERAS

3.1. El espacio de la Dársena de Escombreras.

3.2. Fichas de diagnóstico zonal de la Dársena de Escombreras.

ANEJO: CONCESIONES ADMINISTRATIVAS

DOCUMENTO DE ORDENACIÓN

CAPÍTULO 4. MODELO FUNCIONAL DE LA DÁRSENA DE ESCOMBRERAS

4.1. Relación funcional con su entorno territorial.

4.2. Estructura funcional del Puerto.

4.3. Estructura viaria del Puerto.

4.4. Estimación de consumo de recurso hídricos.

CAPÍTULO 5. ORDENACIÓN Y USOS DEL SUELO EN EL PLAN ESPECIAL

5.1. Introducción.

5.2. Usos globales.

5.3. Aplicación de estos usos a cada Subzona: Condiciones particulares.

5.4. Cuadro resumen de usos del suelo del Plan Especial de la Dársena de Escombreras.

CAPÍTULO 6. NORMAS URBANÍSTICAS DEL PLAN ESPECIAL

Estas Normas constan de los siguientes Títulos:

- Título Primero: Generalidades
- Título Segundo: Régimen Urbanístico del Suelo
- Título Tercero: Normas Edificatorias
- Título Cuarto: Condiciones Particulares de cada Subzona

TÍTULO PRIMERO: GENERALIDADES

Artículo 1.1. Naturaleza

Se redacta el presente Plan Especial en desarrollo de las previsiones del Plan General Municipal de Ordenación del Ayuntamiento de Cartagena en el ámbito de la Zona de Servicio de la Dársena de Escombreras del Puerto de Cartagena.

Artículo 1.2. Alcance y ámbito de aplicación de las Normas Urbanísticas

1. Las presentes Normas Urbanísticas se aplican al ámbito de la Zona de Servicio de la Dársena de Escombreras, con arreglo a la delimitación definida en el Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto de Cartagena, aprobado por el Ministerio de Fomento y publicado en el B.O.E, nº 38, de 13 de Febrero de 2.003.

2. La Zona de Servicio se encuentra incluida en el término municipal de Cartagena.

3. Lo específico de este ámbito obliga a combinar la aplicación de la normativa general del Ayuntamiento de Cartagena con el desarrollo de una normativa propia del puerto. Las presentes Normas Urbanísticas definen, en consecuencia, un sistema de Usos Globales y Pormenorizados específicos del Puerto de Cartagena en desarrollo de lo establecido por la Ley de Puertos del Estado y de la Marina

Mercante, y unas normativas particulares, como marco de gestión de la Autoridad Portuaria de Cartagena.

Artículo 1.3. Contenido del Plan Especial

El Plan Especial, de conformidad con lo dispuesto en la Legislación Urbanística vigente y en desarrollo de las determinaciones que la asigna el Plan General, define la estructura viaria interna del ámbito, zonifica éste y determina los usos de cada zona definiendo los grados de ocupación y condiciones de edificabilidad, así como la definición de las infraestructuras de servicio necesarias y la conexión a los sistemas generales.

Artículo 1.4. Desarrollo del Plan Especial

El desarrollo y la ejecución del Plan Especial se realizará mediante:

- 1) Proyectos de Urbanización
- 2) Otros Proyectos Constructivos
- 3) Proyectos Básicos
- 4) Estudios de Detalle

quedando reflejada en la normativa específica de cada Subzona qué tipo de Proyecto es necesario o recomendable realizar en cada una de ellas.

Artículo 1.5. Proyectos de urbanización

1) La ejecución de las determinaciones del Plan Especial se realizará mediante Proyectos de Urbanización, los cuales tendrán por objeto la definición técnica precisa de las obras correspondientes a la ejecución del viario, espacios libres y zonas verdes, abastecimiento de agua, saneamiento, abastecimiento de energía eléctrica, telefónica y cualquier otro servicio que el Plan Especial prevea, así como las conexiones de estas infraestructuras de servicio con las redes de servicio existentes.

2) Los Proyectos de Urbanización podrán contemplar unitariamente varias áreas completas, así como prever la ejecución de toda la obra en varias fases de manera que éstas se acomoden a la progresiva ocupación del espacio.

3) Los Proyectos de Urbanización podrán ejecutarse en tantas fases como determine la Autoridad Portuaria.

Artículo 1.6. Otros proyectos constructivos

1) Los Proyectos Constructivos tendrán por finalidad la ejecución de las obras a realizar, las condiciones y características generales y la disposición de los elementos y el acondicionamiento de sus instalaciones, tanto de obras de urbanización como de edificación.

2) Los Proyectos Constructivos deberán contener cuantas determinaciones se precisen para valorar el cumplimiento de sus condiciones y las afecciones sobre las áreas y edificaciones colindantes.

3) Tipologías de obras a realizar mediante la redacción de Proyectos Constructivos:

- Obras Ordinarias de Urbanización: Tendrán por objeto la mejora de las infraestructuras de zona que no precisen de un Proyecto de Urbanización completo (deberán ajustarse a las determinaciones de los Proyectos de Urbanización en los aspectos que sean similares, y a las normas propias de las infraestructuras que se pretendan implantar).

- Obras de Edificación: Comprenderá obras en edificios existentes (restauración, conservación, consolidación, acondicionamiento, etc.), obras

de demolición, obras de edificación de nueva planta, obras complementarias en parcela (vaciado, explanación, cerramiento, acondicionamiento de espacios interiores de parcela no edificados, etc.), obras provisionales, etc.

- Proyectos de Actividades e Instalaciones: Tendrán por objeto definir, en su totalidad o parcialmente, los elementos mecánicos, la maquinaria o las instalaciones que precise un local para permitir el ejercicio de una actividad determinada.

- Otras Actuaciones Urbanísticas: Se entiende por aquellas otras construcciones, ocupaciones, actos y formas de afectación del suelo o subsuelo no incluidos en los apartados anteriores, como:

. Obras civiles singulares: Construcción de piezas de arquitectura o ingeniería civil que no formen parte de proyectos de urbanización o edificación, como por ejemplo obras portuarias de muelles, diques, líneas de ferrocarril, etc.

. Actuaciones estables: Usos o instalaciones que afecten al vuelo del viario o espacios libres (como tendidos aéreos, conducciones, etc), instalaciones ligeras de carácter fijo, instalaciones de depósito o almacenamiento al aire libre, etc

. Actuaciones provisionales: Son aquellas que se acometen por tiempo limitado como vallados, zanjas, etc.

. Otras.

Artículo 1.7. Proyectos básicos

1) Según la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General, el procedimiento de otorgamiento de las concesiones para la ocupación del dominio público portuario requiere que el interesado presente, entre otra documentación, un Proyecto Básico de las actuaciones a realizar ante el Ayuntamiento y ante la Autoridad Portuaria para su aprobación y tramitación de la concesión.

2) El Proyecto Básico deberá adaptarse al presente Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto e incluirá la descripción de las actividades a desarrollar, las características de las obras e instalaciones a realizar y presupuesto aproximado, posibles efectos medioambientales y, en su caso, estudio de impacto ambiental, superficie de la zona de dominio público a ocupar, y otras especificaciones que determine la Autoridad Portuaria.

3) Las obras se ejecutarán conforme al Proyecto Constructivo (ver tipos de Proyectos Constructivos en Artículo 1.6) que en cada caso se apruebe por la Autoridad Portuaria, que completará el Proyecto Básico.

4) Dichos Proyectos Básicos y Constructivos deberán ajustarse al planeamiento y normativa vigente, y particularmente a la Legislación del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio relativa a la Seguridad Industrial de las instalaciones.

5) Los proyectos básicos de nuevas edificaciones y/o actividades e instalaciones industriales tendrán que recoger lo que se establezca en el Real Decreto 1254/1999 de 16 de julio y Decreto 97/2000 de 14 de julio, relacionado con las sustancias peligrosas y los usos permitido, evaluando en función de las actividades existentes la compatibilidad de las nuevas instalaciones con las ya existentes.

Artículo 1.8. Estudios de Detalle

1) Los Estudios de Detalle se formularán para adaptar las determinaciones del Plan Especial, exclusivamente, cuando se solicite una concesión en alguna

de las parcelas disponibles y la misma suponga una ocupación en planta de la Subzona correspondiente superior a la establecida en el cuadro de superficies 3.2.2. del "Título Tercero: Normas Edificatorias, Artículo 3.2. Aprovechamiento de las parcelas o espacio adscrito a la edificación".

En este caso deberá presentarse, junto con el Proyecto Básico de la concesión, un Estudio de Detalle que justifique la redistribución de la ocupación disponible y demuestre que la ocupación total de la Zona correspondiente no supera el 50%, tal y como se establece en el Artículo 3.2. anteriormente mencionado.

2) Cuando la ocupación de la parcela solicitada en concesión no supere la ocupación máxima teórica de la Subzona, indicada en el cuadro de superficies 3.2.2., no será necesario un Estudio de Detalle.

Artículo 1.9. Vigencia, Revisión y Modificación del Plan Especial

1) El Plan Especial tendrá vigencia indefinida en todas sus determinaciones.

2) Se procederá a la revisión del Plan cuando se pretenda introducir cambios sustanciales en los criterios de ordenación seguidos y afecten a la estructura del ámbito, como son la variación de la red viaria portuaria básica, la estructura funcional del puerto, los accesos marítimos o la zonificación y usos.

3) Se entiende por modificación del Plan toda alteración de su ordenación o determinaciones que no constituyen supuesto de revisión y, en general, las que pueden aprobarse, en su caso, sin reconsiderar la globalidad del Plan por no afectar, salvo de modo puntual y aislado, a la estructura general y/o a la zonificación y usos definidos en el mismo.

4) No se considerarán, en principio, modificaciones del Plan Especial los reajustes puntuales y de escasa entidad que el desarrollo de los Proyectos de Urbanización u otros Proyectos Constructivos puedan introducir en la definición de la estructura urbana de la zona.

TÍTULO SEGUNDO: RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO

Artículo 2.1 Ordenación del suelo

1) La calificación y ordenación del suelo quedan definidos en los Planos de Ordenación O.1, O.2, O.3, O.4 y O.5.

2) En dichos planos se definen:

a) La estructura urbana del puerto, con los ejes de comunicaciones y canales de servicios del mismo.

b) Las Zonas, formadas a su vez por Subzonas, en las que se estructura la Dársena de Escombreras.

c) La delimitación de las zonas funcionales en las que se van a desarrollar los usos y actividades específicas de la dársena.

d) Los Usos Globales y Pormenorizados de cada zona.

Artículo 2.2. Uso Global y Pormenorizado

1) El presente Plan Especial define, por su diferente grado de determinación, los Usos como Globales y Pormenorizados.

2) Como Uso Global se entiende el que el presente Plan asigna con carácter mayoritario a una determinada zona. No obstante, la asignación de Usos Globales a una zona permite la implantación de otros usos con carácter compatible.

3) Usos Pormenorizados son aquellos que el Plan Especial asigna como especificación detallada del contenido del Uso Global. Se definen con arreglo a distintos grados que establecen subtipologías de usos y actividades y/o intensidades de usos.

4) En la definición de las actividades correspondientes a los diferentes uso portuarios, se incluye la terminología de Primera y Segunda Línea, con arreglo a los siguientes conceptos:

§ Primera línea: Actividades de muelle, en relación directa con la interfase mar-tierra: sistema de acceso en el lado mar, desembarque, carga, estiba, desestiba, descarga e instalaciones de transferencia, y accesos en el lado tierra (servicios portuarios, muelles, diques terminales, conexiones con la red de carreteras y ferrocarriles).

§ Segunda línea: Servicios a mercancías y barcos (depósito y almacenaje, desembalaje y empaquetado, servicios de reparación, suministro y mantenimiento de barcos), y servicios auxiliares.

También se engloban en esta línea funciones relacionadas con los servicios del puerto, flujos de tráfico (industrias, centros de distribución y logística), y servicios generales.

Artículo 2.3. Tipos de Usos Globales y Pormenorizados

Los usos globales y pormenorizados definidos en el presente Plan Especial son los siguientes:

USO GLOBAL	USO PORMENORIZADO
USO COMERCIAL - PORTUARIO (CP)	Grado I: Comercial General (CG)
	Grado II: Logístico Industrial (LI)
	Grado III: Complementario Dotacional (CD)
USO DE COMUNICACIONES (C) Y CANALES DE SERVICIOS	

Artículo 2.4. Uso Comercial Portuario (CP). Definición y Usos Pormenorizados

1) Uso Comercial Portuario (CP) es el asignado a aquellos espacios en los que se desarrolla la actividad esencial de un puerto, el intercambio marítimo-terrestre del tráfico, o bien alguna otra actividad complementaria.

2) Comprende los siguientes Usos Pormenorizados:

Grado I: Comercial General (CG)

Actividades principales y compatibles con este Uso Pormenorizado:

. Actividades portuarias de carga, estiba, desestiba y descarga de mercancías.
. Todas aquellas actividades ligadas al tráfico marítimo en general, desarrolladas en las inmediaciones de las líneas de atraque.

. Operaciones, depósito y almacenamiento en muelles y explanadas, tanto con carácter provisional (campas, explanadas, etc.) como permanente (tinglados, almacenes, etc.).

. Concesiones: Abarca todas aquellas actividades destinadas al establecimiento de actividades productivas, de transformación o de almacenamiento relacionadas con la actividad portuaria de primera línea.

. Servicios y operaciones complementarias de las actividades anteriores en las que se incluyen todas aquellas actividades que sirven para proveer a la actividad portuaria del equipamiento necesario para su organización y funcionamiento (oficinas administrativas y de vigilancia, servicios a trabajadores-restauración, etc.-, vehículos o maquinaria, etc.).

Grado II: Logístico Industrial (LI)

1) Uso asignado a aquellas zonas o áreas de la Zona de Servicio que reúnan las siguientes características:

. Con concesiones industriales cuyo funcionamiento está directa o indirectamente vinculado a los tráficos portuarios. Este Uso constituye el principal uso de actividades receptoras-transformadoras de tráficos marítimos de la Dársena de Escombreras, con orientación fundamentalmente industrial y granelera.

. Actividades de segunda línea (apoyo y servicio a los usos de primera línea: Comerciales-Portuarios): depósito, almacenaje y distribución, actividades logísticas, servicios a vehículos, empresas o tripulaciones, actividades de transformación (industria ligera), etc.

2) Actividades principales y compatibles con este Uso Pormenorizado:

. Actividades industriales de transformación o montaje cuyos tráficos (entradas o salidas) tengan relación con la dársena.

. Actividades relacionadas con el tráfico granelero de entrada o salida.

. Actividades de industria ligera, montaje, almacenaje, talleres, y servicios complementarios, destinados a funciones de apoyo (segunda línea) a las actividades portuarias principales, y a las de las industrias portuarias instaladas en la Zona de Servicio de la dársena.

. Son usos compatibles los servicios, equipamientos y dotaciones complementarios de las actividades anteriores: Estaciones de servicio, equipamientos sociales y comerciales de dotación a estas áreas, etc.

. Quedan expresamente excluidas las actividades nocivas y peligrosas que incumplan la normativa general vigente en materia de protección del medio ambiente.

Grado III: Complementario Dotacional (CD):

1) Uso asignado a las áreas de la Zona de Servicio que pueden ser ocupadas por equipamientos públicos y dotaciones públicas, privadas o infraestructurales, u otras actividades urbanas o territoriales complementarias a las directamente portuarias.

2) Actividades principales y compatibles con este Uso Pormenorizado:

. Equipamientos terciarios y comerciales complementarios y/o relacionados con la actividad portuaria o de sus usuarios: restauración, oficinas, etc.

. Equipamientos de servicio a actividades relacionadas con el puerto.

. Actividades y usos institucionales del puerto o de las Instituciones relacionadas con el mismo.

. Otras instituciones públicas o privadas relacionadas directa o indirectamente con la actividad económica, social o cultural del puerto.

**Artículo 2.8. Uso de Comunicaciones (C) y Canales de Servicios.
Definición**

1) El Uso de Comunicaciones (C) y Canales de Servicios comprende los espacios portuarios de circulación viaria o ferroviaria estructurantes del puerto, así como los canales de servicios infraestructurales del ámbito.

2) Este Uso Global no comprende Usos Pormenorizados.

3) Usos compatibles:

. Vigilancia y control de accesos a instalaciones portuarias (puestos de control, casetas de vigilancia, etc.).

TÍTULO TERCERO: NORMAS EDIFICATORIAS

Artículo 3.1. Alcance y grado de vinculación de la Normativa de este Anexo

1) La Autoridad Portuaria desarrolla esta normativa específica de las edificaciones de la Dársena de Escombreras, tanto de las construidas por la propia Autoridad Portuaria como por los concesionarios.

2) En los aspectos de la edificación no directamente reglados en dichas Normas, será de aplicación lo reglamentado por el Ayuntamiento de Cartagena.

3) Las obras a realizar en el dominio público portuario estarán a lo dispuesto en el artículo 19 de la Ley 27/1992 de 24 de Noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y sus modificaciones de 1997 y 2003, en el sentido de adaptarse al Plan Especial de ordenación del espacio portuario y someterse al efecto a informe de la Administración urbanística competente, aunque no estarán sometidas a trámite de licencia (apartado 3 del artículo 19 de la Ley).

Artículo 3.2. Definiciones y criterios generales de medición de las superficies ocupadas y edificadas

1) Definición de superficie ocupada en planta y ocupación:

. Superficie ocupada en planta: Es la superficie comprendida dentro de los límites definidos por la proyección sobre un plano horizontal de las líneas externas de toda construcción cerrada al exterior, incluyendo solo aquellos cuerpos volados que disponga de cubierta y cerramiento por, al menos, tres lados.

. Ocupación: Es la relación, expresada en%, entre la superficie ocupada y la superficie de la parcela o espacio adscrito a la edificación (según el caso, pueden considerarse parcelas o Subzonas).

2) Definición de superficie edificada y edificabilidad:

. Superficie edificada: Es la suma de las superficies de cada una de las plantas comprendidas entre los límites exteriores de una construcción cerrada al exterior.

. Edificabilidad: Es la relación entre la superficie edificada y la superficie de parcela o espacio adscrito a la edificación (según el caso, pueden considerarse parcelas o Subzonas). Se puede expresar en m^2/m^2 o m^3/m^2 .

3) Criterios de medición de superficie ocupada en planta:

A efectos de la medición de la superficie ocupada en planta se seguirá como criterio lo expresado en su definición.

Se consideran no computables los siguientes elementos:

. Los aparcamientos totalmente subterráneos, en espacios abiertos y libres.
. Los equipos de manipulación de mercancías (grúas, cintas transportadoras, etc.), las tuberías, los racks de tuberías y cualquier otra instalaciones que no tenga el carácter de permanente.

4) Criterios de medición de superficie edificada:

A efectos de la medición de la superficie edificada son computables:

. La superficie edificable de todas las plantas sobre rasante, con independencia del uso.

. Todo aquel cuerpo volado que disponga de cubierta y cerramiento por, al menos, tres lados y/o que sea accesible (transitable), exceptuando las azoteas, aunque sean transitables.

. Las construcciones secundarias sobre espacios libres de la parcela o espacio adscrito a la edificación, siempre que pueda justificarse que se consolida como un volumen cerrado y de carácter permanente.

Se consideran no computables los siguientes elementos:

. Soportales, pasajes de acceso, parte diáfana de la edificación en contacto con las fachadas exteriores o patios interiores de parcela que no estén cubiertos.

. Plantas bajo rasante, incluyendo sótanos y semisótanos, cuando éstas estén dedicadas a garaje-aparcamiento o cuartos de servicio del edificio.

. Los equipos de proceso de fabricación exteriores a las naves (bombas, tanques, torres de refrigeración, etc.), pero sí computará la superficie que ocupen en espacios libres de parcela, a efectos del cálculo de la ocupación en planta.

. Toda instalación dedicada a almacenaje de mercancías y que no sea accesible (transitable) a personas como: silos, tanques, depósitos de almacenaje, etc., aunque computará a efectos del cálculo de la superficie ocupada.

. Las tuberías, los racks de tuberías y cualquier otra instalaciones que no tenga el carácter de permanente.

. Elementos de seguridad (escaleras de evacuación, etc), aparatos elevadores o elementos propios de las instalaciones del edificio (depósitos, torres de proceso, chimeneas, instalaciones en general, etc.).

Artículo 3.3. Aprovechamiento de las parcelas o espacio adscrito a la edificación

1) El aprovechamiento real de las parcelas o espacio adscrito a la edificación (según el caso, pueden considerarse parcelas o Subzonas) será el resultado de la aplicación, en cada caso, de los criterios y estándares de ordenación del cliente correspondiente; es decir, una vez señalados los retranqueos necesarios, los patios de maniobra y carga opcionales, las variantes de resolución de las dotaciones de aparcamientos, la disposición de oficinas, etc.

La posible realización de semisótanos o sótanos se condiciona a la autorización expresa de la Autoridad Portuaria de Cartagena.

2) Ocupación máxima:

En cumplimiento con el Plan General Municipal de Ordenación de Cartagena, la ocupación en planta de la edificación no podrá ser superior en ningún caso al 50% de la superficie de cada una de las ZONAS en las que se ha estructurado el puerto, de acuerdo con el siguiente cuadro:

CUADRO 3.2.1.

ZONA	Superficie Zona (m ²)	Ocupación Máx. (%)	Sup. Ocupada Máx. (m ²)
ZONA I- MUELLES NORTE	343.097	50%	171.549
ZONA II- MUELLES SUR	189.158	50%	94.579
ZONA III-EL FANGAL	223.810	50%	111.905
ZONA IV- AMPLIACIÓN	747.279	50%	373.640
COMUNICACIONES	217.250		
TOTAL	1.720.594	44%	751.672

Las ocupaciones máximas de las diferentes Subzonas pertenecientes a una misma ZONA pueden compensarse entre sí, siempre y cuando su suma no supere en ningún caso el 50% de ocupación en planta de la superficie de dicha ZONA.

Cuando la ocupación de una parcela solicitada en concesión supere la ocupación máxima teórica de la Subzona, indicada en el cuadro 3.2.2., será necesario presentar un Estudio de Detalle que justifique la redistribución de la ocupación disponible y demuestre que la ocupación total de la Zona no supera el 50%.

A continuación se muestra la ocupación máxima teórica que, con carácter indicativo, podrían alcanzar las diferentes Subzonas que componen cada una de las ZONAS en las que se estructura la dársena, según las premisas anteriores:

CUADRO 3.2.2.

ZONA IV- AMPLIACIÓN		Superficie (m2)	Ocupación Máx. Teórica (%)	Sup. ocupada Máx. Teórica (m2)
SUBZONAS				
ZONA I- MUELLES NORTE		343.097	50%	171.549
N-1	Atraque de Metaneros	32.508	10%	3.251
N-2a	Muelle de Fertilizantes (uso LI)	38.487	65%	25.017
N-2b	Muelle de Fertilizantes (uso CG)	7.199	10%	720
N-3	Atraque de G.N.L.- Muelle P.F.Norte	9.849	10%	985
N-4	Muelle Píncipe Felipe Sur-Oeste	84.848	51%	43.272
N-5	Enagas	79.507	65%	51.680
N-6	Muelle Isaac Peral	90.699	51%	46.256
Subtotal SUBZONAS I-MUELLES NORTE		343.097	49,9%	171.181
ZONA II- MUELLES SUR		189.158	50%	94.579
S-1	Dotacional y Servicios- 1	1.446	76,0%	1.099
S-2	Moyresa	58.393	80,0%	46.714
S-3	Espigón M. Alto y Espigón Sureste	36.405	16,0%	5.825
S-4	Pantalán	7.354	16,0%	1.177
S-5	Muelle Maese y Dique Bastarache	44.962	16,0%	7.194
S-6	Iberdrola	9.638	80,0%	7.710
S-7	Dotacional y Servicios- 2	9.456	76,0%	7.187
S-8	Repsol	18.322	80,0%	14.658
S-9	Dotacional y Servicios- 3	3.182	76,0%	2.418
Subtotal SUBZONAS II-MUELLES SUR		189.158	49,7%	93.982
ZONA III-EL FANGAL		223.810	50%	111.905
F-1	El Fangal-Sur	91.379	45%	41.121
F-2	El Fangal-Norte	99.831	45%	44.924
F-3	El Fangal-Noroeste	13.785	76%	10.477
F-4	El Fangal-Noreste	18.815	80%	15.052
Subtotal SUBZONAS III-EL FANGAL		223.810	49,9%	111.573
ZONA IV- AMPLIACIÓN		747.279	50%	373.640
AM-1	Muelle Polivalente	272.133	50%	136.067
AM-2	Muelle de Graneles Sólidos	92.099	50%	46.050
AM-3	Dique SW-Graneles Líquidos	17.903	10%	1.790
AM-4	Pantalán	17.750	10%	1.775
AM-5	Área Logística-Industrial	347.394	54%	187.593
Subtotal SUBZONAS IV-AMPLIACIÓN		747.279	50,0%	373.274
COMUNICACIONES		217.250		
	Comunicaciones	217.250		
TOTAL		1.720.594	44%	751.672

Puede observarse que en algunas Subzonas, las ocupaciones máximas teóricas estimadas difícilmente llegarán a alcanzarse.

1) Edificabilidad máxima:

Sobre la ocupación máxima en planta, se permite una edificabilidad máxima en cada zona, en m², resultante de multiplicar la superficie total adscrita a la zona (ver plano de definición de zonas (O.2) por el coeficiente 0,8 m²/m². Esta edificabilidad se repartirá entre las distintas Subzonas según las necesidades funcionales.

Es posible realizar entreplantas de oficinas y de almacén.

Artículo 3.4. Posición de la edificación respecto a la alineación exterior

La disposición de la edificación dentro de la parcela o espacio adscrito a la edificación es libre, siempre que se cumpla con lo establecido por la legislación sectorial, y especialmente por la Legislación del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio relativo a la Seguridad Industrial de las instalaciones, se tendrá en cuenta lo dispuesto en el Real Decreto 1254/1999 de 16 de julio y Decreto 97/2000 de 14 de julio, relacionado con las sustancias peligrosas y los usos permitidos

Artículo 3.5. Tratamiento de los retranqueos respecto a las alineaciones

1) Para las bandas exteriores resultantes del retranqueo de la edificación al viario, se establecen las siguientes condiciones de uso y tratamiento compositivo:

a) En la banda se dispondrán los accesos a las instalaciones, pudiéndose distinguir entre accesos peatonales, a oficinas y almacenes, y accesos de camiones.

b) Elementos de señalización, hitos, pilares de marca, anagramas, casetas de control, información o servicios de la urbanización (acometidas, cuartos de contadores, aljibes, etc.).

c) Área de aparcamiento.

d) Áreas ajardinadas.

e) Los Centros de Transformación.

2) Esta banda exterior esta planteada como un espacio abierto, accesible desde el viario público.

3) La continuidad en estas áreas de fachada de las instalaciones, el tratamiento unificado de la vegetación y los elementos de vallado y puertas de acceso, señalización y pavimentos, han de contribuir a la creación de una imagen ordenada del viario del polígono.

4) A la vista de las necesidades concretas de cada cliente, la Autoridad Portuaria autorizará el diseño y ordenación de los elementos correspondientes a esta banda, la disposición de las entradas al recinto vallado y el diseño de este Plan, para marcar las referencias tipológicas del conjunto.

Artículo 3.6. Separación a linderos

La separación de las edificaciones y los linderos correspondientes a otras parcelas o espacios adscritos a otras edificaciones es libre, siempre que se cumpla con lo establecido por la legislación sectorial, y especialmente por la Legislación del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio relativo a la Seguridad Industrial de las instalaciones.

Artículo 3.7. Patios interiores de maniobra

1) El número de patios de maniobra interiores podrá ser el que desee cada cliente, así como su longitud y localización en las naves. Se autoriza su disposición en las fachadas a linderos laterales o traseros de la nave, librando la fachada frontal a los viales, de servidumbre de maniobra y vistas exteriores.

2) Las dimensiones transversales de dichos patios dependen del tamaño de los vehículos y de la disposición y ángulo de las calles de atraque. Para el caso de atraques a 90º y vehículos articulados, la dimensión mínima será de 25 m., a los que añadir 1,5 m. de salvaguardia respecto al vallado exterior.

3) En el caso de disposición de muelles oblicuos, estas dimensiones pueden reducirse. Para estos casos, las circulaciones de las calles interiores serán de sentido único, con maniobra de atraque marcha atrás.

Artículo 3.8. Parámetros básicos de las edificaciones

1) Las dimensiones concretas de la nave serán las que cada cliente desee, resultado de aplicar los condicionamientos y criterios de los elementos funcionales de la parcela: calles, patios de maniobra, aparcamientos, etc.

2) La altura máxima de la edificación será de 20 m. Por razones técnicas, podrán ser admisibles por encima de esta altura elementos de instalaciones especiales, previa autorización de la Autoridad Portuaria.

3) Las oficinas podrán estar en un edificio exento o, preferentemente, integradas en la nave, con objetos de optimizar la ocupación de las edificaciones. Las oficinas de representación se ubicarán coincidiendo con las fachadas principales de cada parcela.

4) La altura libre mínima de pisos para oficinas se establece en 2,50 m.

Artículo 3.9. Aparcamiento de vehículos

Las plazas de aparcamiento de vehículos ligeros (se requiere una plaza por cada 150 m² de nave de actividad y otra por cada 50 m² de oficinas) podrán resolverse según las alternativas siguientes:

1) Dotación en el interior de la parcela o concesión, en superficie. La disposición queda a la decisión del cliente pero se recomienda que se dispongan en el lindero trasero, y que se ordenen en playas segregadas y delimitadas, con arbolado, e integradas con las vallas de cerramiento, en su caso.

2) Aparcamiento en el interior de las edificaciones. Podrán ser en sótano, o en cubierta de las edificaciones para vehículos ligeros.

Por otra parte, el concesionario podrá disponer en el interior de las parcelas o concesiones de playas de aparcamientos para vehículos pesados (zonas de espera para la posterior carga o descarga). Su diseño será libre, siempre que se localicen en los linderos laterales o traseros, y se compatibilicen con las calles de circulación y con los patios de carga.

Artículo 3.10. Condiciones estéticas y constructivas de los edificios

1) La composición volumétrica y funcional es libre, pudiendo cada empresa establecer los materiales de acabado y formalización de sus instalaciones. Dada la proximidad del mar se tendrá en cuenta la calidad de los materiales a efectos anticorrosivos, así como no ser vulnerables a los agentes atmosféricos. Se cuidarán especialmente las condiciones de la cimentación y tratamiento del terreno.

2) Se respetarán las normas de obligado cumplimiento vigentes referentes a los diversos aspectos de la construcción: estructura, cerramientos, instalaciones, particiones, aislamiento térmico y acústico, protección contra incendios, etc.

3) Se procurará concentrar y resaltar la calidad de las instalaciones en los frentes que dan fachada al viario público, concentrando preferentemente las áreas de oficinas. No obstante los paramentos traseros y laterales deberán tratarse como fachada, debiendo ofrecer calidad de obra terminada. Se evitarán tratamientos de fachadas estridentes o disonantes con el conjunto de las edificaciones de la dársena.

4) Asimismo, se evitará el impacto exterior visual y de ruido de los elementos de las instalaciones de las edificaciones. Los centros de transformación se localizarán siempre en la banda de los frentes de la parcela y, por lo tanto, serán controlados por la Autoridad Portuaria de Cartagena.

5) Las propuestas individuales deberán compatibilizarse en cada área, con el resto de las otras actuaciones, y para ello deberán contar con la aprobación de la Autoridad Portuaria previa presentación del correspondiente Proyecto Básico.

6) La disposición de puertas, muelles, muelles exteriores, marquesinas, etc. también es libre.

7) En lo relativo a elementos de señalización e imagen corporativa de las empresas, se admite variedad de opciones, ajustadas a la voluntad de cada cliente. Los elementos de gran singularidad serán sometidos a la aprobación de la Autoridad Portuaria de Cartagena. La rotulación deberá ser clara, de fácil comprensión y normalizada. Se prohíbe todo elemento de publicidad en la parcela. El diseño de los cerramientos a linderos laterales y traseros se aprobará asimismo por la Autoridad Portuaria.

8) La Autoridad Portuaria podrá definir elementos constructivos de identificación de las construcciones de la dársena (vallado, materiales, colores, rotulería, etc.), y complementar con esas definiciones la presente Normativa.

9) Se prohíbe la utilización de los espacios libres de la parcela como depósito de vertido de materiales, desperdicios y, en general, de todo lo que pueda deteriorar la estética de la zona.

Artículo 3.11. Condicionantes medioambientales y de seguridad

1) Se respetará la normativa medioambiental vigente en cuanto a vertidos o emisiones contaminantes, derrames por trasiego de mercancías, etc.

2) Las instalaciones de manipulación y transporte de mercancías, así como cualquier otra actividad comercial o industrial que se desarrolle en el dominio público portuario, deberán contar con medios suficientes y con un plan de contingencias por contaminación accidental, que será tenido en cuenta por la Autoridad Portuaria correspondiente para la elaboración del plan interior de contingencias del puerto.

3) La disponibilidad de estos medios será exigida por la Autoridad Portuaria para autorizar la prestación de los servicios y el funcionamiento de dichas instalaciones portuarias.

4) En cuanto a la implantación de nuevas instalaciones y/o actividades se tendrá en cuenta lo dispuesto en el Real Decreto 1254/1999 de 16 de julio y Decreto 97/2000 de 14 de julio, relacionado con las sustancias peligrosas y los usos permitidos.

5) Se exigirá la gestión diferenciada de residuos y la exigencia de puntos limpios que se deriva del artículo 26.a de las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Suelo Industrial de la Región de Murcia

Artículo 3.12. Condiciones de seguridad frente al fuego

Se tendrán en cuenta las especificaciones del Ayuntamiento sobre condiciones contraincendios.

Artículo 3.13. Cuadro resumen de parámetros de las condiciones de edificación

. Condicionantes de ocupación y edificabilidad:

- Ocupación máxima en planta de la edificación: 50% de la superficie de cada una de las ZONAS en las que se ha estructurado el puerto.

Las ocupaciones máximas de las diferentes SUBZONAS pertenecientes a una misma ZONA pueden compensarse entre sí, siempre y cuando no se supere en ningún caso el 50% de ocupación en planta de la superficie de dicha ZONA.

Cuando la ocupación de una parcela solicitada en concesión supere la ocupación máxima teórica de la SUBZONA, indicada en el cuadro 3.2.2., será necesario realizar un Estudio de Detalle que justifique la redistribución de la ocupación disponible y demuestre que la ocupación total de la Zona no supera el 50%.

- Coeficiente de edificabilidad neta máxima sobre parcela o espacio adscrito a la edificación: 0,80 m²/m².

. Posición de la edificación respecto a alineaciones exteriores y a linderos:

La disposición de la edificación dentro de la parcela o espacio adscrito a la edificación es libre, siempre que se cumpla con lo establecido por la legislación sectorial, y especialmente por la Legislación del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio relativo a la Seguridad Industrial de las instalaciones.

. Altura máxima de las edificaciones: 20 m.

Por razones técnicas, podrán ser admisibles por encima de esta altura elementos de instalaciones especiales, previa autorización de la Autoridad Portuaria.

. Altura libre mínima en plantas de oficinas: 2,50 m.

. Dotaciones mínimas de aparcamientos:

- 1 plaza por cada 150 m² de naves.

- 1 plaza por cada 50 m² de oficinas.

. Parcela mínima: En su caso, a definir en cada Subzona (ver las Fichas contenidas en el Título Cuarto de las Normas Urbanísticas del Plan Especial - Condiciones particulares de cada Subzona-).

TÍTULO CUARTO: CONDICIONES PARTICULARES DE CADA SUBZONA

Artículo 4.1. Fichas de Condiciones Particulares de cada Subzona

1) Los Usos Globales y Pormenorizados definidos en el Título Segundo de estas Normas Urbanísticas se aplican a cada Subzona en que se ha ordenado la Zona de Servicio de la Dársena de Escombreras, según condiciones particulares en cada caso.

2) En las fichas que se adjuntan a continuación se incluye una definición del conjunto de condicionantes a aplicar para cada una de las Subzonas. Estas fichas forman parte de las presentes Normas Urbanísticas.

3) Cada Ficha recoge todas o algunas de las condiciones de cada Subzona o grupos de Subzonas homogéneas. Los condicionantes desarrollados son los siguientes:

. Uso Característico.

. Usos Compatibles, Alternativos o Incompatibles, además del Uso Característico.

. Indicaciones específicas sobre tipología de actividades a desarrollar, dentro de los Usos Genéricos antes definidos.

. Condiciones de intensidad de uso: Edificabilidad, alturas, ocupaciones en planta, etc.

. Indicaciones de parcelación de concesiones, en su caso.

. Recomendaciones complementarias de ordenación, distribución, edificación, mejora paisajística, etc.

. Proceso de tramitación.

4) El Plan Especial establece una combinación de condiciones vinculantes (en general, las habituales en figuras intermedias de planeamiento) e indicativas. De esta forma, la Autoridad Portuaria se dota de un instrumento de apoyo a la gestión, a aplicar en la medida y plazos en que sea posible, y siempre en un marco de flexibilidad para el análisis de cada situación concreta.

Artículo 4.2. Condiciones particulares de las edificaciones

1) Con objeto de mejorar la imagen urbanística de la dársena y su integración en el entorno, la Autoridad Portuaria podrá desarrollar y aplicar sus propias normativas específicas de las edificaciones del puerto, tanto de las construidas por la propia Autoridad Portuaria como por los concesionarios.

2) En los aspectos de la edificación no directamente reglados en dichas Normas, será de aplicación lo reglamentado por el Ayuntamiento de Cartagena.

FICHAS DE CONDICIONES PARTICULARES DE CADA SUBZONA

CAPÍTULO 7. PLAN DE ACTUACIONES

CAPÍTULO 8. CONCLUSIONES

PLANOS

INFORMACIÓN

I.1. Delimitación del Plan Especial.

I.2. Concesiones Administrativas.

I.3. Infraestructuras existentes y previstas (2 hojas)

ORDENACIÓN

O.1. Esquema Funcional.

O.2. Estructuración en Zonas y Subzonas.

O.3. Calificación.

O.4. Red de Comunicaciones.

O.5. Secciones Tipo del Eje Sur

Contra esta resolución podrá interponer recurso de reposición, previo al contencioso-administrativo, ante este Excmo. Ayuntamiento en el plazo de un mes, a partir de la publicación del presente, o bien interponer directamente, recurso contencioso-administrativo en el plazo de dos meses, ante la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Murcia.

El presente Edicto servirá de notificación a aquellas personas interesadas en el expediente y cuyo domicilio resulte desconocido.

Cartagena, 18 de abril de 2011.—El Gerente de Urbanismo, Jacinto Martínez Moncada.