

## DOCUMENTO DE ORDENACIÓN



## **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.

### **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**

TÍTULO PRIMERO: Generalidades.

TÍTULO SEGUNDO: Régimen urbanístico del suelo.

TÍTULO TERCERO: Normas edificatorias.

TÍTULO CUARTO: Condiciones particulares de cada Subzona.

FICHAS DE CONDICIONES PARTICULARES DE CADA SUBZONA.

### **CAPÍTULO 7. PLAN DE ACTUACIONES**



## CAPÍTULO 4. MODELO FUNCIONAL DE LA DÁRSENA DE ESCOMBRERAS

### 4.1. RELACIÓN FUNCIONAL CON SU ENTORNO TERRITORIAL

Las propuestas del Plan Especial incluyen una mejora de las conexiones e interrelación de la Dársena de Escombreras con su entorno.

#### *Comunicación de la Dársena con su entorno inmediato*

Los Muelles Príncipe Felipe e Isaac Peral, destinados en la actualidad a actividades de manipulación de graneles sólidos (cementos y vegetales), así como las zonas de ENAGAS y Fertilizantes contiguas a dichos muelles, se relacionan con el entorno a través de un viario interno que sutura dichas zonas, y que las pone en relación con la Vía de Servicio Cartagena-Escombreras, propiedad de la Autoridad Portuaria, a través de una glorieta que permite el tráfico hacia Cartagena o hacia el contiguo Valle de Escombreras.

Las áreas funcionales destinadas a la recepción de graneles líquidos (combustibles) situadas en la zona Meridional de la dársena, y que se corresponden con las denominadas como Espigón M. Alto, Espigón Sureste, Pantalán, Muelle de Maese y Dique Bastarreche, y las superficies de 2ª línea existentes como apoyo a dichas actividades, utilizan un viario interior que facilita su acceso hasta un nudo de intersección con la Vía de Servicio del puerto hacia Cartagena, y la N-343 hacia el Valle de Escombreras.

El Polígono El Fangal, área de 2ª línea situada en la zona oriental del ámbito se relaciona con el exterior bien directamente a través de un eje de distribución que lo comunica con la N-343, o mediante una distribución indirecta con la Vía de Servicio Cartagena-Escombreras mediante un paso inferior bajo la misma y su paso a través del Muelle Isaac Peral y posterior incorporación al Eje Norte del viario estructurante de la Dársena de Escombreras.

La comunicación de las áreas funcionales situadas más al Norte de la dársena, como el Muelle de Metaneros, el Área de Reserva, e incluso el áreas del Muelle de Fertilizantes, puede llevarse a cabo mediante un acceso secundario conectado directamente con la Vía de Servicio de comunicación entre las Dársenas de Escombreras y Cartagena, y cuyo trazado queda incluido dentro de la Zona de Servicio del puerto.

Por último, las áreas correspondientes a la ampliación de la dársena se relacionan con el exterior mediante la prolongación del viario interior, que comunica las áreas funcionales situadas en la zona Meridional de la dársena, y que permite el acceso hasta un nudo de intersección con la Vía de Servicio del puerto hacia Cartagena, y la N-343 hacia el Valle de Escombreras.

#### *Relación de la Dársena con su entorno lejano*

Se realiza a través de la red viaria que lo relaciona con las áreas del entorno, bien a través de Cartagena, o a través del Valle de Escombreras.

La N-343 que discurre a través del Valle de Escombreras, permite el enlace con la autovía N-301 (autovía Cartagena - Murcia), que distribuye el tráfico hacia Murcia, Alicante, y la Manga - Mar Menor.

Las comunicaciones con regiones limítrofes se efectuarán desde este punto, y permiten las siguientes relaciones:

Dirección Murcia - Albacete - Madrid

Dirección Lorca - Andalucía

Dirección Alicante - Valencia - Barcelona

Dirección Mula - Caravaca

Todas ellas se efectúan a través de la N-301 hasta Murcia, desde donde se accede al resto de destinos.



## 4.2. ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL PUERTO

La Dársena de Escombreras es eminentemente industrial, con un movimiento de productos derivados del petróleo muy importante (tanto líquidos como gases), y graneles vegetales, cementos y otros de menor entidad.

En cualquier caso se trata de mercancías principalmente descargadas que sufren procesos de transformación en las instalaciones implantadas en el entorno del puerto o en el contiguo Valle de Escombreras al que está asociado funcionalmente.

La dársena se localiza en la apertura del Valle de Escombreras hacia el mar, formalizada por unas elevaciones montañosas que superan el centenar de metros y que la separan tanto del núcleo urbano de Cartagena como del mar.

Ofrece, por tanto, una estructura con una importante superficie de agua abrigada, en torno a la cual se asientan las diferentes áreas funcionales, implantadas según especialización de mercancías. Esta estructura se verá reforzada con la ampliación de la dársena, que permitirá una mayor superficie de abrigo, y posibilidad de utilización de muelles más funcionales, donde se asentarán actividades tanto de primera como de segunda línea.

Se propone una estructuración del puerto en las siguientes **Zonas**, que a su vez están formadas por **Subzonas** (ver plano de ordenación O-2).

### ESTRUCTURACIÓN DEL PUERTO EN ZONAS:

- Zona I: Muelles Norte
- Zona II: Muelles Sur
- Zona III: El Fangal
- Zona IV: Ampliación de la Dársena de Escombreras

#### **Zona I: Muelles Norte**

Acoge actividades relacionadas con el tráfico de gas (ENAGAS), con atraque para buques metaneros, en primera línea, e instalaciones para el depósito y transformación en una parcela de segunda línea, pero conectada mediante tuberías con la zona de atraque.

Los tráficos de graneles (cementos y vegetales), se desarrollan en los Muelles de Príncipe Felipe e Isaac Peral, éste último con conexión viaria con otras áreas funcionales del puerto (zona Norte del polígono El Fangal).

#### **Zona II: Muelles Sur**

Está destinada fundamentalmente al tráfico de productos derivados del petróleo, con instalaciones que permiten el atraque de grandes buques especializados en estos tráficos.

Funcionalmente, dispone de una primera línea donde se realizan las labores de desestiba y descarga de los productos básicos (Dique de Bastarache, Muelle Maese, Pantalán, Espigón M. Alto y Espigón Sureste), y una segunda línea donde se efectúan algunos tratamientos previos (instalaciones de separación de deslastre, etc.), e instalaciones asociadas a la producción de energía eléctrica que cuenta con una central térmica en una parcela contigua a la Zona de Servicio del puerto.

#### **Zona III: El Fangal**

Polígono de segunda línea para almacenamiento y actividades industriales.

Aunque funcionalmente esté separado del resto del ámbito, con accesos independientes desde la red estructurante, dispone de comunicación, bajo el Eje Central estructurante, con el muelle de graneles vegetales (Muelle Isaac Peral).

Se le asigna un uso Logístico Industrial.

#### **Zona IV: Ampliación de la Dársena de Escombreras**

Mediante la construcción de sendos diques construidos en el entorno de la isla de Escombreras, se formaliza una nueva zona portuaria de unas 60 Has en el extremo Suroeste del puerto, en fondo de saco, en la que se pueden organizar las nuevas actividades que demanda el Puerto de Cartagena (áreas para graneles sólidos, graneles, líquidos, mercancía contenerizada y áreas logísticas e industriales). La morfología y estructuración de esta área permitirá albergar funciones diversas asociadas al uso Comercial Portuario, con compatibilidad para múltiples usos.



**ESTRUCTURACIÓN DE LAS ZONAS DEL PUERTO EN SUBZONAS:**

Las Subzonas que forman parte de cada Zona se han definido espacialmente configurando áreas funcionalmente homogéneas.

Las siguientes Subzonas se describen en detalle en el Capítulo 6- "Fichas de condiciones particulares de cada Subzona".

**Zona I: Muelles Norte:**

- N-1: Atraque de Metaneros.
- N-2: Muelle de Fertilizantes.
- N-3: Atraque G.N.L.- Príncipe Felipe Norte.
- N-4: Príncipe Felipe Sur-Oeste.
- N-5: Enagás.
- N-6: Muelle Isaac Peral.

**Zona II: Muelles Sur:**

- S-1: Dotacional y Servicios-1.
- S-2: Moyresa.
- S-3: Espigón M. Alto y Espigón Sureste.
- S-4: Pantalán.
- S-5: Muelle Maese y Dique Bastarreche.
- S-6: Iberdrola.
- S-7: Dotacional y Servicios-2.
- S-8: Repsol.
- S-9: Dotacional y Servicios-3.
- 

**Zona III: El Fangal:**

- F-1: Fangal Sur
- F-2: Fangal Norte
- F-3: Fangal Noroeste.
- F-4: Fangal Noreste.

**Zona IV: Ampliación de la Dársena de Escombreras:**

- AM-1: Muelle Polivalente.
- AM-2: Muelle de Graneles Sólidos.
- AM-3: Dique SW- Graneles Líquidos.
- AM-4: Pantalán.
- AM-5: Área Logística- Industrial.



### 4.3. ESTRUCTURA VIARIA DEL PUERTO

La red viaria de la Dársena de Escombreras se jerarquiza y organiza de la siguiente forma:

#### **Red viaria de conexión exterior**

La Dársena de Escombreras cuenta con dos ejes de comunicación con el exterior, la **Vía de Servicio**, propiedad de la Autoridad Portuaria (comunica la Dársena de Escombreras con la de Cartagena), y la **N-343** (Dársena de Escombreras - Valle de Escombreras).

#### **Red viaria estructurante**

La red viaria estructurante de la Dársena de Escombreras se organiza a partir de dos glorietas, una situada al Norte y denominada **Glorieta Escombreras-Norte**, de enlace con la Vía de Servicio Portuaria, y la segunda llamada **Glorieta Escombreras-Sur**, a la que se llega desde la N-343.

La unión entre ambas glorietas se define como **Eje Central**.

Desde la primera de estas glorietas sale un vial de acceso a la zona Septentrional del puerto, denominado **Eje Norte**, que da servicio a las diferentes unidades funcionales que constituyen la **Zona I: Muelles Norte**. Al final de dicho eje hay una zona amplia donde los vehículos que no puedan acceder al puerto maniobren y den la vuelta.

La zona Meridional del ámbito se estructura mediante el **Eje Sur**, un "canal de comunicaciones" que integra la zona de ampliación de la dársena con las diferentes áreas funcionales de la **Zona II: Muelles Sur**, y prolongándose hacia el Este, comunica la **Zona III: El Fangal** con el resto de áreas funcionales del puerto.

Este "canal de comunicaciones" facilita el acceso viario y ferroviario a toda la zona Sur, y ha de integrar las diferentes infraestructuras de transporte por tubería existente en la actualidad, así como las que se desarrollen en el futuro.

En el Plano O-4 se define el eje viario del Eje Sur, y se señalan, con carácter indicativo, las cotas de la rasante de este eje en su intersección con otros viales del ámbito así como las secciones tipo de este viario, que se recogen en el Plano O-5.

La definición detallada del Eje Sur se determinará mediante Proyecto de Urbanización (ver Capítulo 6 "Normas Urbanísticas del Plan Especial", Artículos 1.4 y 1.5).

#### **Otros viarios de la Dársena de Escombreras**

El Plan Especial define tanto la *red viaria secundaria* como la *red zonal interna* con carácter indicativo y opcional, tanto en trazado y tipología como en programación. Su definición detallada, así como su modificación se determinará mediante Proyectos de Urbanización u otros Proyectos Constructivos (ver Capítulo 6 "Normas Urbanísticas del Plan Especial", Artículos 1.4, 1.5 y 1.6).

En los planos de ordenación O-1 y O-4 se recogen los trazados, con carácter indicativo, en cuanto a la disposición de este tipo de viario.

- **Red viaria secundaria**

Es la red de distribución local la que organiza los movimientos entre las diferentes Subzonas en las que se estructura el puerto.

#### Zona I: Muelles Norte

Desde el Eje Norte se accede a las Subzonas N-4, N-5 y N-6. Mediante un viario de conexión se comunica con la zona Septentrional de la dársena que da acceso a la Subzona N-3, y siguiendo una línea paralela a la línea del Muelle de Fertilizantes (N-2), se integra la Subzona N-1 (Atraque de Metaneros) con el resto del puerto. Esta última Subzona dispone de un nuevo acceso exterior, de carácter secundario, que la pone en conexión con la Vía de Servicio Cartagena-Escombreras y el núcleo urbano de Cartagena.

Asimismo cabe la posibilidad de relación viaria entre la Subzona N-6 (Muelle Isaac Peral) con la **Zona III** (El Fangal), área de segunda línea pero que aparece vinculada al tráfico portuario de graneles del Muelle Isaac Peral. Esta conexión se realiza bajo el Eje Central, y permite el tránsito viario y ferroviario hasta las zonas contiguas a la lámina de agua del puerto.

#### Zona II: Muelles Sur

Dispone de un viario secundario que discurre paralelo a los muelles, desde el Espigón Sureste hasta el Muelle Maese. El resto de movimientos de conexión entre las Subzonas que forman parte de la Zona II- Muelles Sur deberán realizarse a través del Eje Sur como "canal de comunicaciones" de esta área.



**Zona III: El Fangal**

Desde el acceso situado en la prolongación del Eje Sur hacia la N-343, se dispone de un vial de distribución secundario que relaciona la Subzona F-1 (Fangal Sur) con la Subzona F-2 (Fangal Norte). Este vial se denomina **Eje Fangal Sur** y, tras salvar el Canal que delimita ambas Subzonas, se define un nuevo vial denominado **Eje Fangal Norte** que, en última instancia, facilita la conexión con las áreas de primera línea de la Subzona N-6 (Muelle Isaac Peral).

• **Red zonal interna**

Lo constituye el viario local interno de parcelas.

**Circulaciones orientativas en la Zona IV: Ampliación de la Dársena de Escombreras**

En los planos de ordenación O-1 y O-4 se recoge una propuesta orientativa de ordenación de las posibles circulaciones en la *Zona IV: Ampliación de la Dársena de Escombreras*. Dichas circulaciones tienen carácter indicativo.

La definición detallada de estos viales se determinará mediante Proyectos de Urbanización u otros Proyectos Constructivos (ver Capítulo 6 "Normas Urbanísticas del Plan Especial", Artículos 1.4, 1.5 y 1.6).

**4.4. ESTIMACIÓN DE CONSUMO DE RECURSOS HÍDRICOS.**

Para dar cumplimiento a lo solicitado por la Confederación Hidrográfica del Segura, en cuanto a los consumos futuros consuntivos de agua dentro del ámbito de aplicación del Plan Especial, se ha realizado un estudio de los consumos actuales, basados en datos de los años 2.008, 2.009 y 2.010. Posteriormente se ha estimado la evolución futura de los consumos teniendo en cuenta, tanto el tipo de posibles industrias que puedan establecerse en la zona, como la periodificación de la disponibilidad del suelo.

Se adjuntan dos tablas resumen de las nuevas demandas hídricas en las zonas afectadas por el Plan Especial nº3. Dársena de Cartagena. En la primera de las tablas se han discriminado las demandas por zonas, dentro de la zona de ampliación del Puerto en la Dársena de Escombreras, incluyendo los dos años horizonte que solicita la Confederación Hidrográfica del Segura, 2015 y 2027.

En la segunda tabla se presentan las demandas anuales estimadas para toda la zona de ampliación, con uno valores estimados máximos, mínimos y medios. Se han incluido estos valores dado que la demanda será diferente en función del tipo de industria que se vaya a instalar en las nuevas zonas de ampliación. Esto es importante, ya que en función del tipo de industria que se instale el consumo puede ser mucho mayor. Se señalan a continuación las principales fechas estimadas para los mayores aumentos de demanda:

- Año 2013: si se pone en marcha una planta de laminación de acero la demanda aumentará en 270.000 m<sup>3</sup>/año, trabajando al 100% de su capacidad. Si en esa zona se instala otro tipo de industria, o ninguna la demanda apenas se verá afectada.
- Año 2017: Puesta en funcionamiento de las nuevas industrias instaladas en el nuevo muelle polivalente de Escombreras, en esta zona se generarán 270 Ha de terreno industrial, que podrá tener una demanda máxima de 260000 m<sup>3</sup>/año, aunque también podrían instalarse naves para el almacenamiento de grano cuyo consumo no llega a los 10 m<sup>3</sup>/Ha.

Por todo lo señalado, los datos aportados deben entenderse como estimativos, ya que no hay ningún modelo que nos permita conocer el tipo de industrias que puedan instalarse en los terrenos en los que resulta de aplicación el Plan Especial.



Dotación hídrica en los años horizonte 2015 y 2027 por zonas.

ZONA	NOMBRE	Superficie (Ha)	2010		2015		2027	
			l/día	m3/año	l/día	m3/año	l/día	m3/año
AMPLIACIÓN	AMPLIACIÓN							
1	Muelle Polivalente	272,1	0,0	0,0	0,0	0,0	372.602,7	136.000,0
2	Muelle Graneles Sólidos	92,1	8.000,0	3.000,0	8.832,6	3.312,2	11.201,9	4.200,7
3	Muelle Graneles Líquidos	17,8	6.000,0	2.000,0	6.624,5	2.208,2	8.401,4	2.800,5
4	Pantalán	17,8	3.000,0	1.000,0	3.312,2	1.104,1	4.200,7	1.400,2
5	Instalaciones Logístico-Indus	347,4	495.000,0	176.000,0	1.073.230,6	387.375,5	2.164.593,2	783.598,6
<b>Totales</b>		<b>747,2</b>	<b>512.000,0</b>	<b>182.000,0</b>	<b>1.092.000,0</b>	<b>394.000,0</b>	<b>2.561.000,0</b>	<b>928.000,0</b>

Evolución de la dotación hídrica

Año	Superficie (Ha)	Media estimada		Mínima estimada		Máxima estimada	
		Consumo diario (l/s)	Consumo anual (m3/año)	Consumo diario (l/s)	Consumo anual (m3/año)	Consumo diario (l/s)	Consumo anual (m3/año)
2010	747,2	513.000,0	183.000,0	513.000,0	183.000,0	513.000,0	183.000,0
2011	747,2	523.000,0	186.000,0	523.000,0	186.000,0	523.000,0	186.000,0
2012	747,2	532.000,0	189.000,0	532.000,0	189.000,0	532.000,0	189.000,0
2013	747,2	1.049.000,0	378.000,0	543.000,0	194.000,0	1.387.000,0	502.000,0
2014	747,2	1.070.000,0	386.000,0	554.000,0	197.000,0	1.415.000,0	512.000,0
2015	747,2	1.092.000,0	394.000,0	565.000,0	201.000,0	1.443.000,0	521.000,0
2016	747,2	1.598.000,0	579.000,0	613.000,0	219.000,0	2.256.000,0	818.000,0
2017	747,2	2.101.000,0	761.000,0	625.000,0	223.000,0	3.084.000,0	1.121.000,0
2018	747,2	2.143.000,0	777.000,0	638.000,0	228.000,0	3.146.000,0	1.143.000,0
2019	747,2	2.186.000,0	792.000,0	650.000,0	232.000,0	3.209.000,0	1.166.000,0
2020	747,2	2.230.000,0	809.000,0	663.000,0	237.000,0	3.274.000,0	1.189.000,0
2021	747,2	2.274.000,0	824.000,0	677.000,0	241.000,0	3.339.000,0	1.213.000,0
2022	747,2	2.319.000,0	840.000,0	690.000,0	246.000,0	3.406.000,0	1.238.000,0
2023	747,2	2.366.000,0	858.000,0	704.000,0	251.000,0	3.474.000,0	1.262.000,0
2024	747,2	2.413.000,0	875.000,0	718.000,0	256.000,0	3.543.000,0	1.287.000,0
2025	747,2	2.461.000,0	892.000,0	733.000,0	261.000,0	3.614.000,0	1.312.000,0
2026	747,2	2.510.000,0	910.000,0	747.000,0	266.000,0	3.686.000,0	1.339.000,0
2027	747,2	2.561.000,0	928.000,0	762.000,0	272.000,0	3.760.000,0	1.366.000,0





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

### 5.1. INTRODUCCIÓN

De conformidad con lo establecido por la Ley de Puertos del Estado, los suelos del puerto han sido ordenados con arreglo a **Usos Globales y Usos Pormenorizados**.

### 5.2. USOS GLOBALES

Se definen como usos globales aquellos asignados con carácter mayoritario a una determinada zona. Dicha asignación con carácter dominante en una zona posibilita, asimismo, la implantación de otros usos con carácter compatible.

En el Capítulo 6: Normas Urbanísticas del Plan Especial, se detallan las condiciones y ordenanzas relativas a estos usos. Los **Usos Globales definidos en el Plan Especial** son los siguientes:

- **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.

- **Uso de Comunicaciones (C) y Canales de servicios**

Es el asignado a los espacios viario o ferroviario estructurantes del puerto, incluidos en su Zona de Servicio, y a los canales o corredores de servicios infraestructurales del ámbito.

### USOS PORMENORIZADOS

Los anteriores Usos Globales se han desagregado en diferentes Usos Pormenorizados conforme a distintos Grados que establecen subtipologías de actividades e intensidades de usos. Estos Usos Pormenorizados se asignan a las diferentes áreas de ordenación, como especificación concreta del contenido del Uso Global, y de los usos compatibles del mismo.

Los Usos Pormenorizados definidos en el Plan Especial son los siguientes:

- **Uso Comercial Portuario (CP)**

- Grado I: *Comercial General (CG)*

Operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga de mercancías, depósito, almacenaje y primeras transformaciones en muelles y explanadas. Comprende todas aquellas actividades ligadas al tráfico marítimo en general, desarrolladas en las inmediaciones de las líneas de atraque, y de los servicios y operaciones complementarias consiguientes.

- Grado II: *Uso Logístico-Industrial (LI)*

Uso principal asignado a aquellas zonas o áreas de la Zona de Servicio con concesiones industriales cuyo funcionamiento está directa o indirectamente vinculado a los tráficos portuarios. Constituye el principal uso de actividades receptoras-transformadoras de tráficos marítimos.

Y usos destinados fundamentalmente a las zonas del puerto con 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.

- Grado III: *Uso Complementario Dotacional (CD)*

Se incluyen en esta calificación las áreas de la Zona de Servicio que pueden ser ocupadas por equipamientos y dotaciones públicos, privados o infraestructurales, o habilitadas por otras actividades urbanas o territoriales complementarias a las directamente portuarias.

- **Uso de Comunicaciones (C) y Canales de Servicios**

No presenta grados diferenciados.



### 5.3. APLICACIÓN DE ESTOS USOS A CADA SUBZONA: CONDICIONES PARTICULARES

Estos Usos, tanto Globales como Pormenorizados, se aplican a cada una de las Subzonas en que se ha estructurado la Zona de Servicio de la Dársena de Escombreras, según condiciones particulares en cada caso. Estas condiciones particulares quedan recogidas en las Fichas del Título Tercero del Capítulo 6 "Normas Urbanísticas del Plan Especial".

Entre otros aspectos, en las condiciones particulares de cada Subzona se especifican:

- Usos compatibles, alternativos o incompatibles, además del Uso Característico.
- Condiciones de intensidad de uso: Ocupaciones en planta, edificabilidad, alturas, etc.
- Indicaciones de parcelación de concesiones, en su caso.
- Indicaciones específicas sobre tipología de actividades a desarrollar, dentro de los Usos Genéricos definidos.
- Recomendaciones complementarias de ordenación, distribución, edificación, mejora paisajística, etc.
- Proceso de tramitación.

Es necesario recalcar que el Plan Especial establece una combinación de condiciones vinculantes e indicativas, en general, las habituales en figuras intermedias de planeamiento. 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.



5.4. CUADRO RESUMEN DE USOS DEL SUELO DEL PLAN ESPECIAL DE LA DÁRSENA DE ESCOMBRERAS

USO GLOBAL	USO PORMENORIZADO (GRADO)	SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )	% DEL TOTAL
USO COMERCIAL - PORTUARIO (CP)	Grado I: Comercial General (CG)	713.709	41,48
	Grado II. Logístico Industrial (LI)	775.551	45,07
	Grado III: Complementario Dotacional (CD)	14.084	0,82
USO DE COMUNICACIONES (C) Y CANALES DE SERVICIOS		217.250	12,63
<b>TOTAL</b>		<b>1.720.594</b>	<b>100,00</b>



## 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

### TITULO PRIMERO: GENERALIDADES

#### Art.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.

#### Art. 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.

#### Art. 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.

#### Art. 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.

#### Art. 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.

#### Art. 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.**

#### Art. 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 Art. 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..

#### Art. 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, Art. 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 Art. 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.

#### Art. 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**

**Art. 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.

**Art. 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.

**Art. 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	

**Art. 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.

**Art. 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

### Art. 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).

### Art. 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<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> o m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>.

#### 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.).



**Art. 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 (m2)	Ocupación Máx. (%)	Sup. Ocupada Máx. (m2)
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		
<b>TOTAL</b>	<b>1.720.594</b>	<b>44%</b>	<b>751.672</b>

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)
<b>ZONA I- MUELLES NORTE</b>				
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
<b>ZONA II- MUELLES SUR</b>				
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
<b>ZONA III-EL FANGAL</b>				
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
<b>ZONA IV- AMPLIACIÓN</b>				
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
<b>COMUNICACIONES</b>				
Comunicaciones		217.250		
<b>TOTAL</b>		<b>1.720.594</b>	<b>44%</b>	<b>751.672</b>

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

**3) Edificabilidad máxima:**

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

Es posible realizar entreplantas de oficinas y de almacén.

**Art. 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

**Art. 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.

**Art. 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.

**Art. 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 90° 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.

**Art. 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.

**Art. 3.9. Aparcamiento de vehículos**

Las plazas de aparcamiento de vehículos ligeros (se requiere una plaza por cada 150 m<sup>2</sup> de nave de actividad y otra por cada 50 m<sup>2</sup> 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.

**Art. 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.

**Art. 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

**Art. 3.12. Condiciones de seguridad frente al fuego**

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

**Art. 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 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.
- **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 m<sup>2</sup> de naves.
  - 1 plaza por cada 50 m<sup>2</sup> 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****Art. 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.

**Art. 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**



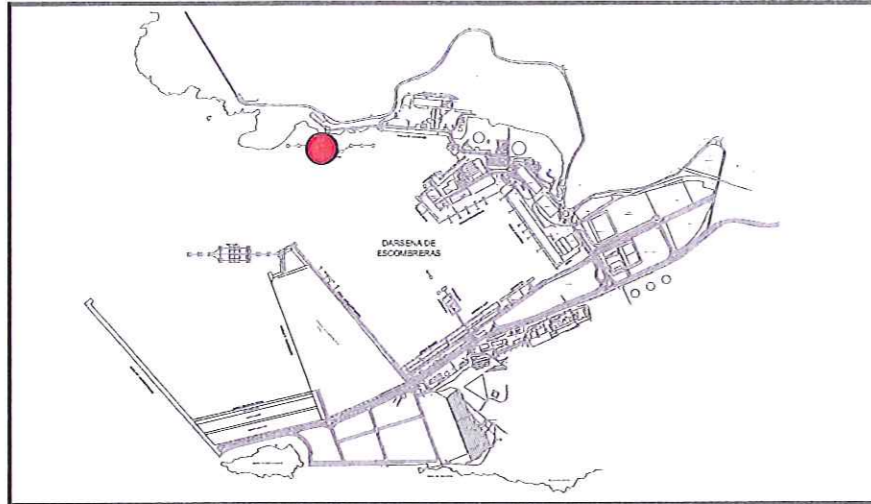
ZONA I  
MUELLES NORTE

SUBZONA: N-1  
ATRAQUE DE METANEROS

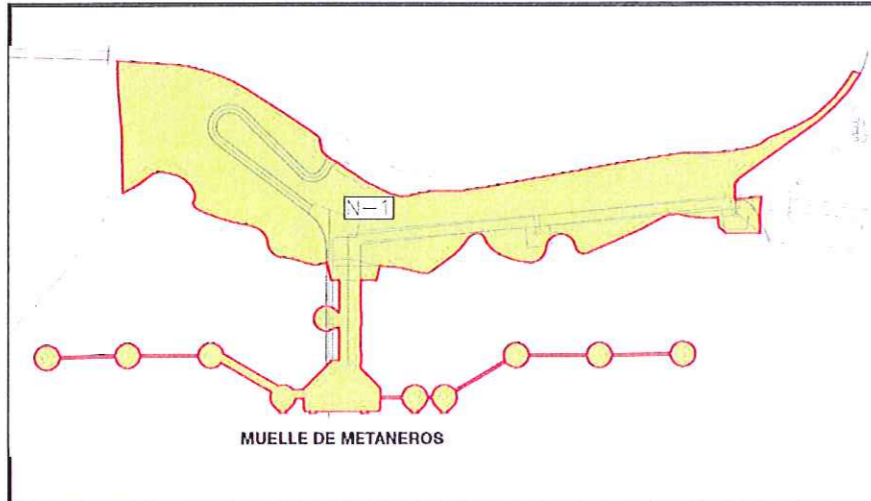
SUPERFICIE

32.556 m<sup>2</sup>

### SITUACIÓN



### ORDENACIÓN



### IMAGEN ACTUAL



### USOS Y ACTIVIDADES

- **Uso Característico:** Uso Comercial - Portuario (CP) Grado I Comercial General (CG).
  - Actividades de desestiba y descarga de buques metaneros (gas natural licuado) y actividades complementarias relacionadas con estos tráficos desarrolladas en las inmediaciones de la línea de atraque.
- **Usos compatibles:**
  - Las actividades de industria y logística (correspondientes al Uso Comercial - Portuario (CP) Grado II Logístico - Industrial (LI)): Actividades de segunda línea de apoyo y servicio a los de primera línea: depósito, almacenaje, distribución y actividades logístico-industriales relacionadas con los tráficos portuarios.

### CONDICIONES DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD

- **Ocupación máxima de la Subzona:** La ocupación máxima teórica estimada para esta Subzona es, con carácter indicativo, del 10 %. No obstante, las ocupaciones máximas de las Subzonas pertenecientes a la ZONA I pueden compensarse entre sí, siempre y cuando su suma no supere en ningún caso el 50 % de ocupación de esta ZONA, que asciende a un total de 171.549 m<sup>2</sup>.  
Cuando la ocupación de una parcela o área solicitada en concesión supere la ocupación máxima teórica de esta Subzona 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%.
- **Coefficiente de edificabilidad neta máxima sobre la superficie adscrita a la Zona I:** 0,8 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, a repartir entre las subzonas.

### CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN

- **Altura máxima de la edificación:** 20 metros, salvo elementos singulares de instalaciones especiales, previa autorización de la Autoridad Portuaria.
- **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.

### CONDICIONES DE ORDENACIÓN DE LA SUBZONA

- **Propuesta indicativa de ordenación interior:**
  - Accesibilidad a la Subzona:
    - En la actualidad el acceso se efectúa mediante una vía de servicio paralela a la costa, desde la Subzona N-2.
    - Se ha construido un nuevo acceso directo desde la Vía de Servicio de conexión de las Dársenas de Escombreras y Cartagena.
  - Dado su carácter de zona funcional muy definida y consolidada, las nuevas instalaciones esperables serán previsiblemente de modificación puntual de las existentes.
  - Se procurará no desarrollar instalaciones en los laterales de la Vía de Servicio de conexión de las Dársenas de Escombreras y Cartagena.

### CONDICIONES DE TRAMITACIÓN

- Mediante Proyectos Constructivos.
- Los trámites de concesiones, en su caso, se realizarán mediante la presentación previa de Proyectos Básicos, y una vez aprobados y tramitadas las concesiones se presentarán los Proyectos Constructivos que los completen. Si ocupación propuesta supera la ocupación máxima teórica de esta Subzona será necesario realizar un Estudio de Detalle.

PLANEAMIENTO  
URBANÍSTICO  
GERENCIA MUNICIPAL  
urbanismo  
cartagena

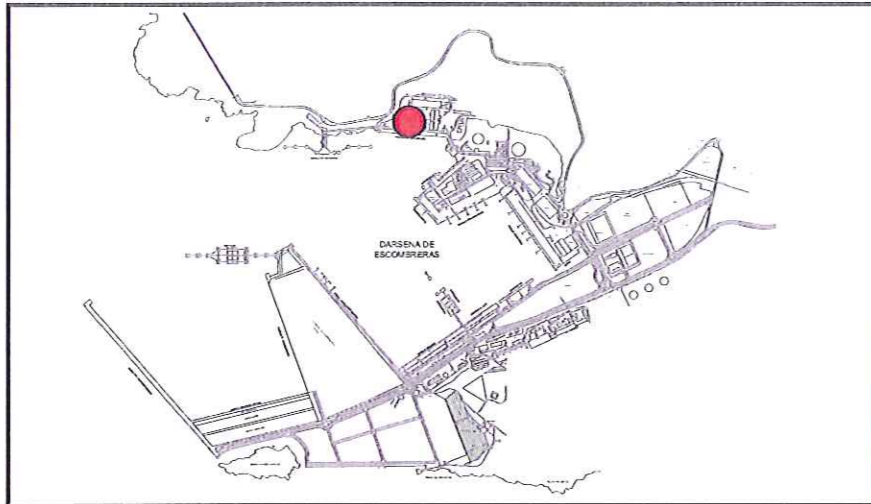
ZONA I  
MUELLES NORTE

SUBZONA: N-2  
MUELLE DE FERTILIZANTES

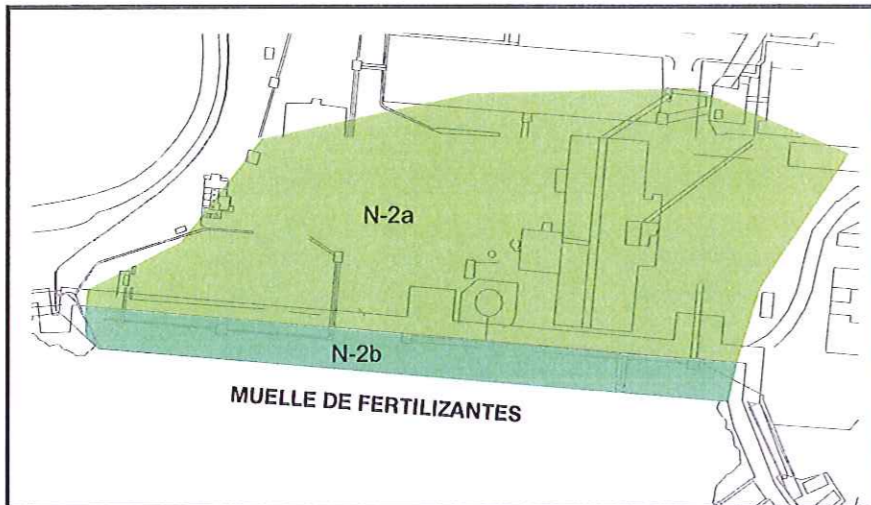
SUPERFICIE

45.686 m<sup>2</sup>

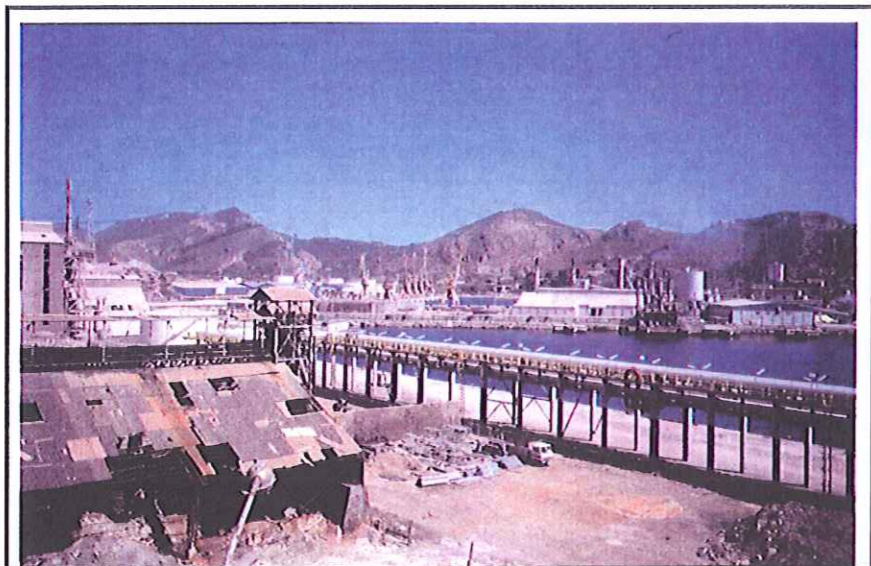
### SITUACIÓN



### ORDENACIÓN



### IMAGEN ACTUAL



### USOS Y ACTIVIDADES

#### • Uso Característico: Uso Comercial - Portuario (CP):

- Zona N-2a: Grado II Logístico-Industrial (LI).

Actividades de segunda línea de apoyo y servicio a las de primera línea: depósito y/o almacenaje- en tanques-, distribución y actividades logísticas relacionadas los tráficos portuarios. Actividades productivas de transformación vinculadas a dichos tráficos. Otras actividades productivas de apoyo a las actividades portuarias principales o a las industrias instaladas en la dársena o en su entorno.

- Zona N-2b: Grado I Comercial General (CG).

Actividades de carga y descarga de mercancías y actividades complementarias relacionadas con los tráficos portuarios desarrolladas en las inmediaciones de la línea de atraque.

#### • Usos compatibles:

- Zona N-2a: Grado I Comercial General (CG): Actividades complementarias relacionadas con los tráficos marítimos desarrolladas en las inmediaciones de la línea de atraque.

- Zona N-2b: Grado II Logístico-Industrial (LI): Actividades de segunda línea de apoyo y servicio a las de primera línea: depósito, almacenaje, distribución y actividades logístico-industriales relacionadas los tráficos portuarios.

### CONDICIONES DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD

- **Ocupación máxima de la Subzona:** La ocupación máxima teórica estimada para esta Subzona es, con carácter indicativo, del 65 % para N-2a y del 10% para N-2b . No obstante, las ocupaciones máximas de las Subzonas pertenecientes a la ZONA I pueden compensarse entre sí, siempre y cuando su suma no supere en ningún caso el 50 % de ocupación de esta ZONA, que asciende a un total de 171.549 m<sup>2</sup>.

Cuando la ocupación de una parcela o área solicitada en concesión supere la ocupación máxima teórica de esta Subzona 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%.

- **Coefficiente de edificabilidad máxima sobre la superficie adscrita a la Zona I:** 0,8 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, a repartir entre las subzonas.

### CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN

- **Altura máxima de la edificación:** 20 metros, salvo elementos singulares de instalaciones especiales, previa autorización de la Autoridad Portuaria.

- **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.

### CONDICIONES DE ORDENACIÓN DE LA SUBZONA

#### • Propuesta indicativa de ordenación interior:

- Es necesario integrar y coordinar la Ordenación de esta Subzona con los desarrollos de ENFERSA en los terrenos exteriores a la Zona de Servicio del puerto (licencias, ordenación, accesibilidad, etc.).

- Como limitación a la libre disposición de los terrenos, dispone de un "rack" de tuberías de conducciones ligadas a la Subzona N-1, dispuestas en pórticos a unos 7-8 metros de altura trazadas paralelamente a la línea de muelle a unos 20 metros del mismo, pero que permite la comunicación con la línea de agua entre los soportes de dicha estructura.

- La ordenación básica de esta Subzona se establece en dos líneas:

- Una primera línea portuaria, de unos 20 metros de fondo, constituida por el muelle, con las instalaciones necesarias de carga y descarga. En esta zona se limitarán las edificaciones a las técnicamente imprescindibles.

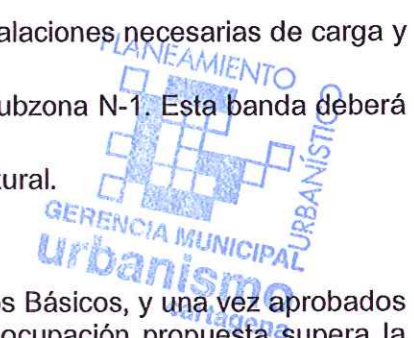
- Una sub-banda de separación entre líneas, que conecta con el acceso complementario a la Subzona N-1. Esta banda deberá disponerse en una de las dos líneas de la Subzona.

- La segunda línea de logística e instalaciones de almacenaje vinculadas a los tráficos de gas natural.

### CONDICIONES DE TRAMITACIÓN

- Mediante Proyectos Constructivos.

- Los trámites de concesiones, en su caso, se realizarán mediante la presentación previa de Proyectos Básicos, y una vez aprobados y tramitadas las concesiones se presentarán los Proyectos Constructivos que los completen. Si ocupación propuesta supera la ocupación máxima teórica de esta Subzona será necesario realizar un Estudio de Detalle.





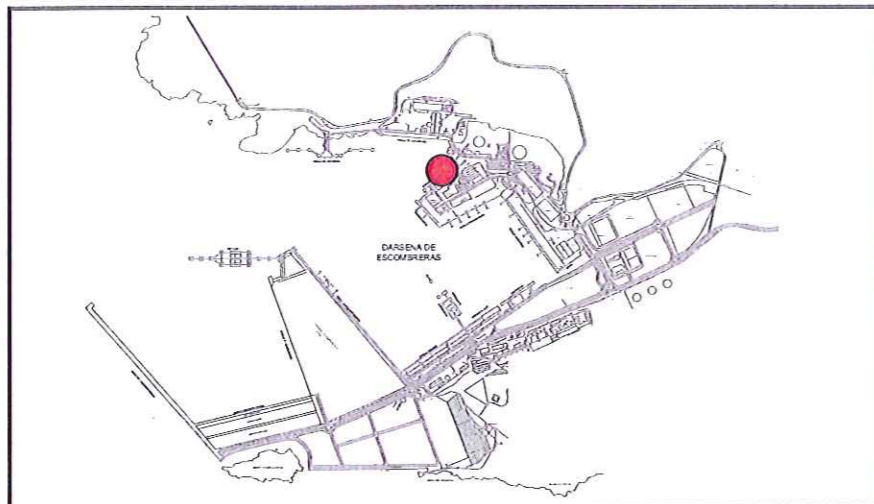
ZONA I  
MUELLES NORTE

SUBZONA: N-3  
ATRAQUE G.N.L.-  
PRÍNCIPE FELIPE NORTE

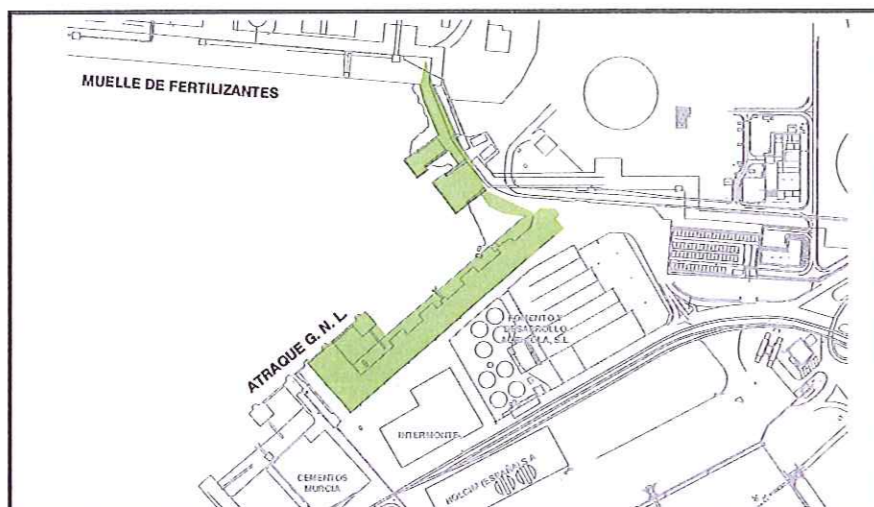
SUPERFICIE

9.849 m<sup>2</sup>

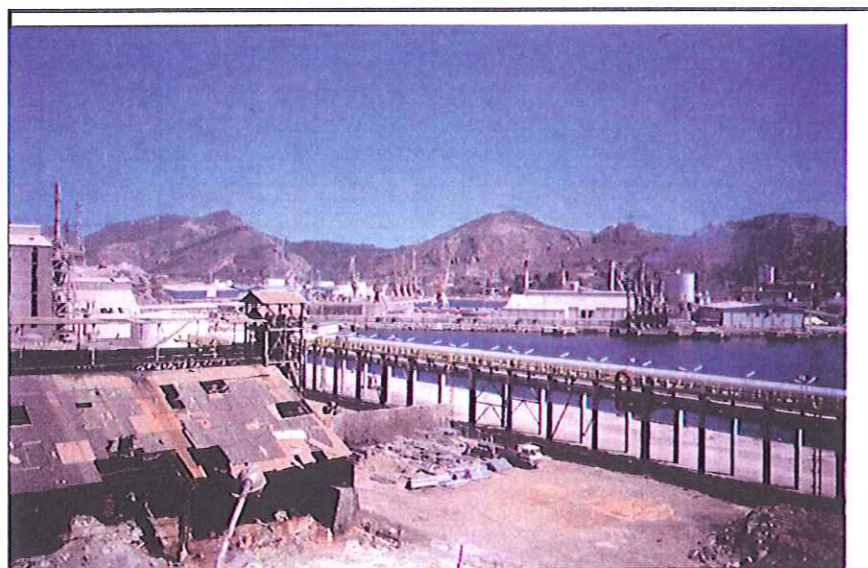
### SITUACIÓN



### ORDENACIÓN



### IMAGEN ACTUAL



### USOS Y ACTIVIDADES

- **Uso Característico:** : Uso Comercial - Portuario (CP) Grado I Comercial General (CG).
  - Actividades de desestiba y descarga de buques metaneros (gas natural licuado).
  - Actividades de carga, estiba, desestiba y descarga de graneles sólidos.
  - Actividades complementarias relacionadas con estos tráficos desarrolladas en las inmediaciones de la línea de atraque.
- **Usos compatibles:**
  - Las actividades de industria y logística (correspondientes al Uso Comercial - Portuario (CP) Grado II Logístico-Industrial (LI)): Actividades de segunda línea de apoyo y servicio a los de primera línea: depósito, almacenaje, distribución y actividades logístico-industriales relacionadas con los tráficos portuarios.

### CONDICIONES DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD

- **Ocupación máxima de la Subzona:** La ocupación máxima teórica estimada para esta Subzona es, con carácter indicativo, del 10 %. No obstante, las ocupaciones máximas de las Subzonas pertenecientes a la ZONA I pueden compensarse entre sí, siempre y cuando su suma no supere en ningún caso el 50 % de ocupación de esta ZONA, que asciende a un total de 171.549 m<sup>2</sup>.  
Cuando la ocupación de un área solicitada en concesión supere la ocupación máxima teórica de esta Subzona 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%.
- **Coefficiente de edificabilidad máxima sobre la superficie adscrita a la Zona I:** 0,8 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, a repartir entre las subzonas

### CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN

- **Altura máxima de la edificación:** 20 metros, salvo elementos singulares de instalaciones especiales, previa autorización de la Autoridad Portuaria.
- **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.

### CONDICIONES DE ORDENACIÓN DE LA SUBZONA

- **Propuesta indicativa de ordenación interior:**
  - Accesos: Desde la Subzona N-4.
  - Ordenación en base a la funcionalidad directa de la concesión.

### CONDICIONES DE TRAMITACIÓN

- Mediante Proyectos Constructivos.
- Los trámites de concesiones, en su caso, se realizarán mediante la presentación previa de Proyectos Básicos, y una vez aprobados y tramitadas las concesiones se presentarán los Proyectos Constructivos que los completen. Si ocupación propuesta supera la ocupación máxima teórica de esta Subzona será necesario realizar un Estudio de Detalle.

ZONA I

SUBZONA: N-4

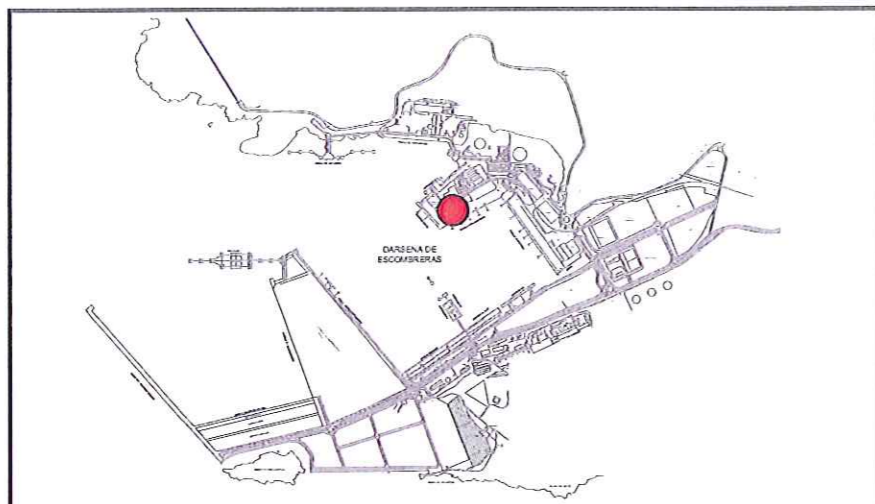
SUPERFICIE

84.848 m<sup>2</sup>

MUELLES NORTE

PRÍNCIPE FELIPE SUR - OESTE

### SITUACIÓN



### ORDENACIÓN



### IMAGEN ACTUAL



### USOS Y ACTIVIDADES

- **Uso Característico:** Uso Comercial - Portuario (CP) Grado I Comercial General (CG).
  - Actividades de carga, estiba, desestiba y descarga de mercancías (principalmente, graneles sólidos).
  - Actividades complementarias relacionadas con estos tráficos desarrolladas en las inmediaciones de la línea de atraque.
- **Usos compatibles:**
  - Las actividades de industria y logística (correspondientes al Uso Comercial - Portuario (CP) Grado II Logístico-Industrial (LI)): Actividades de segunda línea de apoyo y servicio a los de primera línea: depósito y/o almacenaje-en naves, tanques, silos, etc., distribución y actividades logístico-industriales relacionadas con los tráficos portuarios.
  - Servicios a trabajadores, vehículos, empresas, etc., complementarios a la actividad portuaria principal: básculas, vigilancia, etc.

### CONDICIONES DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD

- **Ocupación máxima de la Subzona:** La ocupación máxima teórica estimada para esta Subzona es, con carácter indicativo, del 51 %. No obstante, las ocupaciones máximas de las Subzonas pertenecientes a la ZONA I pueden compensarse entre sí, siempre y cuando su suma no supere en ningún caso el 50 % de ocupación de esta ZONA, que asciende a un total de 171.549 m<sup>2</sup>. Cuando la ocupación de una parcela o área solicitada en concesión supere la ocupación máxima teórica de esta Subzona 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%.
- **Coefficiente de edificabilidad máxima sobre la superficie adscrita a la Zona I:** 0,8 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, a repartir entre las subzonas.

### CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN

- **Altura máxima de la edificación:** 20 metros, salvo elementos singulares de instalaciones especiales, previa autorización de la Autoridad Portuaria.
- **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.

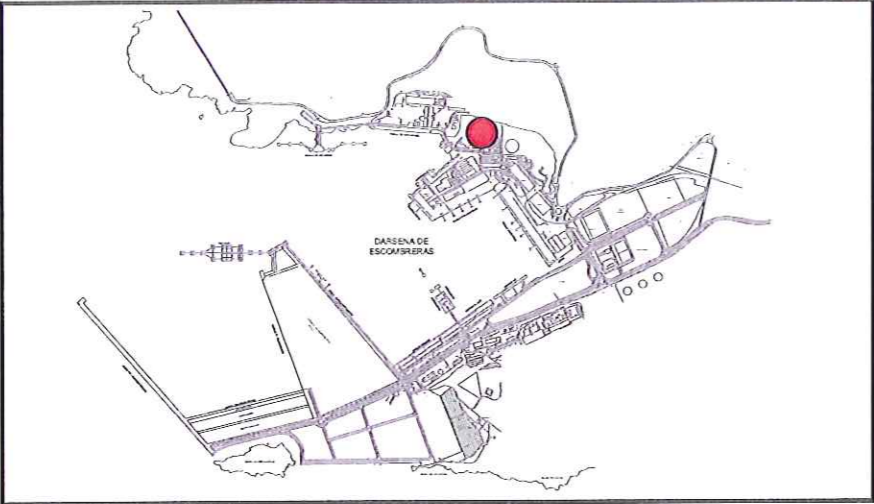
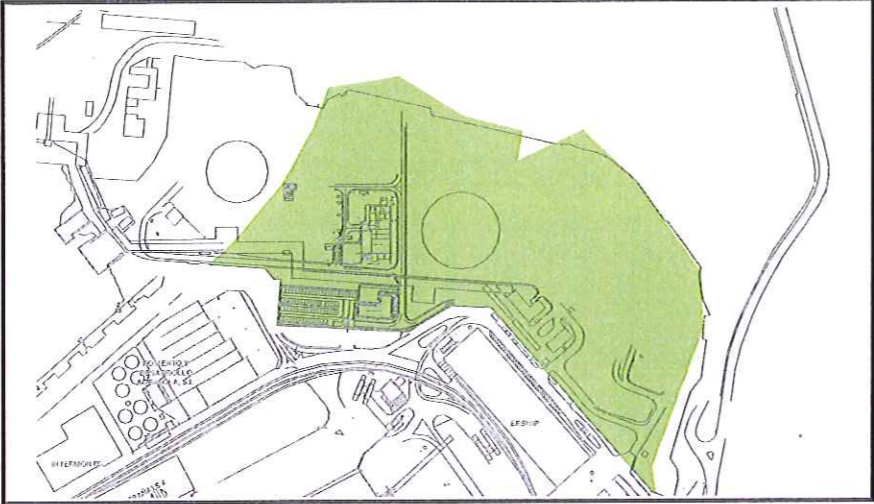

### CONDICIONES DE ORDENACIÓN DE LA SUBZONA

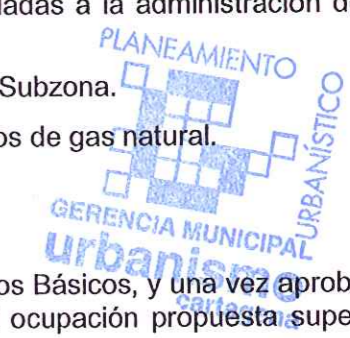
- **Propuesta indicativa de ordenación interior:**
  - Acceso: Desde el Eje Norte.
  - Se mantendrá un eje interior de comunicaciones viarias y ferroviarias, que proporciona acceso a la primera línea de muelles y a las actividades complementarias dentro de la Subzona.
  - Se procurará formalizar el corredor de acceso interior hacia el Muelle de Fertilizantes y al corredor norte.
  - Se ordenarán los ámbitos abiertos de carga y descarga y lo de actividades complementarias logísticas e industriales.

### CONDICIONES DE TRAMITACIÓN

- Mediante Proyectos Constructivos.
- Los trámites de concesiones, en su caso, se realizarán mediante la presentación previa de Proyectos Básicos, y una vez aprobados y tramitadas las concesiones se presentarán los Proyectos Constructivos que los completen. Si ocupación propuesta supera la ocupación máxima teórica de esta Subzona será necesario realizar un Estudio de Detalle.

PLANEAMIENTO  
URBANÍSTICO  
GERENCIA MUNICIPAL  
urbanismo  
cartografía

<b>ZONA I</b>  <b>MUELLES NORTE</b>	<b>SUBZONA: N - 5</b>  <b>ENAGAS</b>	<b>SUPERFICIE</b> <span style="float: right;"><b>79.507 m<sup>2</sup></b></span>
<b>SITUACIÓN</b>  <b>ORDENACIÓN</b>  <b>IMAGEN ACTUAL</b> 		<b>USOS Y ACTIVIDADES</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Uso Característico:</b> Uso Comercial - Portuario (CP) Grado II Logístico-Industrial (LI). <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actividades productivas de transformación vinculadas a los tráficos portuarios (gas natural licuado). Actividades de segunda línea de apoyo y servicio a los de primera línea: depósito y/o almacenaje – en tanques-, distribución y actividades logísticas relacionadas con los tráficos portuarios. Otras actividades productivas de apoyo a las actividades portuarias principales o a las industrias instaladas en la dársena o en su entorno.</li> </ul> </li> <li>• <b>Usos compatibles:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uso Comercial - Portuario (CP) Grado I Comercial General (CG): Actividades complementarias relacionadas con los tráficos portuarios.</li> <li>• Oficinas y servicios complementarios interiores de las instalaciones y empresas concesionarias.</li> </ul> </li> </ul> <b>CONDICIONES DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ocupación máxima de la Subzona:</b> La ocupación máxima teórica estimada para esta Subzona es, con carácter indicativo, del 65 %. No obstante, las ocupaciones máximas de las Subzonas pertenecientes a la ZONA I pueden compensarse entre sí, siempre y cuando su suma no supere en ningún caso el 50 % de ocupación de esta ZONA, que asciende a un total de 171.549 m<sup>2</sup>.  Cuando la ocupación de una parcela o área solicitada en concesión supere la ocupación máxima teórica de esta Subzona 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%.</li> <li>• <b>Coefficiente de edificabilidad máxima sobre la superficie adscrita a la Zona I:</b> 0,8 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, a repartir entre las subzonas.</li> </ul> <b>CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Altura máxima de la edificación:</b> 20 metros, salvo elementos singulares de instalaciones especiales, previa autorización de la Autoridad Portuaria.</li> <li>• <b>Posición de la edificación respecto a alineaciones exteriores y a linderos:</b> 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.</li> </ul> <b>CONDICIONES DE ORDENACIÓN DE LA SUBZONA</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Propuesta indicativa de ordenación interior:</b></li> <li>• Es necesario integrar y coordinar la Ordenación de esta Subzona con los desarrollos de ENAGAS en los terrenos exteriores a la Zona de Servicio del puerto (licencias, ordenación, accesibilidad, etc.). <ul style="list-style-type: none"> <li>• Acceso controlado desde el Eje Norte.</li> <li>• Ordenación interior en dos sub-ámbitos claramente diferenciados: <ul style="list-style-type: none"> <li>• El sub-ámbito de primera línea: Preferentemente actividades terciarias y servicios vinculadas a la administración de las empresas concesionarias.</li> <li>• Un canal de comunicaciones interiores, que proporciona acceso y distribución interior a la Subzona.</li> <li>• El sub-ámbito de segunda línea: Instalaciones logísticas e industriales vinculadas a los usos de gas natural.</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> <b>CONDICIONES DE TRAMITACIÓN</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los trámites de concesiones, en su caso, se realizarán mediante la presentación previa de Proyectos Básicos, y una vez aprobados y tramitadas las concesiones se presentarán los Proyectos Constructivos que los completen. Si ocupación propuesta supera la ocupación máxima teórica de esta Subzona será necesario realizar un Estudio de Detalle</li> </ul>



ZONA I

MUELLES NORTE

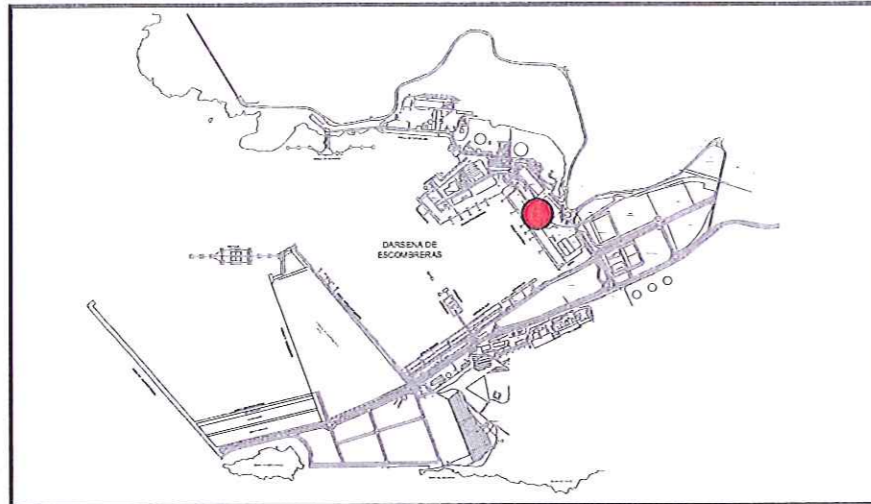
SUBZONA: N - 6

MUELLE ISAAC PERAL

SUPERFICIE

90.699 m<sup>2</sup>

### SITUACIÓN



### ORDENACIÓN



### IMAGEN ACTUAL



### USOS Y ACTIVIDADES

- **Uso Característico:** Uso Comercial - Portuario (CP) Grado I Comercial General (CG).
    - Actividades de carga, estiba, desestiba y descarga de mercancías (principalmente, graneles sólidos).
    - Actividades complementarias relacionadas con estos tráficos desarrolladas en las inmediaciones de la línea de atraque.
  - **Usos compatibles:**
    - Las actividades de industria y logística (correspondientes al Uso Comercial - Portuario (CP) Grado II Logístico-Industrial (LI)): Actividades de segunda línea de apoyo y servicio a los de primera línea: depósito y/o almacenaje- en naves, campas, etc.-, distribución y actividades logístico-industriales relacionadas con los tráficos portuarios.
    - Instalaciones complementarias a la actividad principal propiedad de las empresas concesionarias- básculas, naves de repuestos, talleres, etc.-.
- Servicios a trabajadores, vehículos, empresas, etc., complementarios a la actividad portuaria principal.

### CONDICIONES DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD

- **Ocupación máxima de la Subzona:** La ocupación máxima teórica estimada para esta Subzona es, con carácter indicativo, del 51 %. No obstante, las ocupaciones máximas de las Subzonas pertenecientes a la ZONA I pueden compensarse entre sí, siempre y cuando su suma no supere en ningún caso el 50 % de ocupación de esta ZONA, que asciende a un total de 171.549 m<sup>2</sup>.  
Cuando la ocupación de una parcela o área solicitada en concesión supere la ocupación máxima teórica de esta Subzona 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%.
- **Coefficiente de edificabilidad máxima sobre la superficie adscrita a la Zona I:** 0,8 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, a repartir entre las subzonas.

### CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN

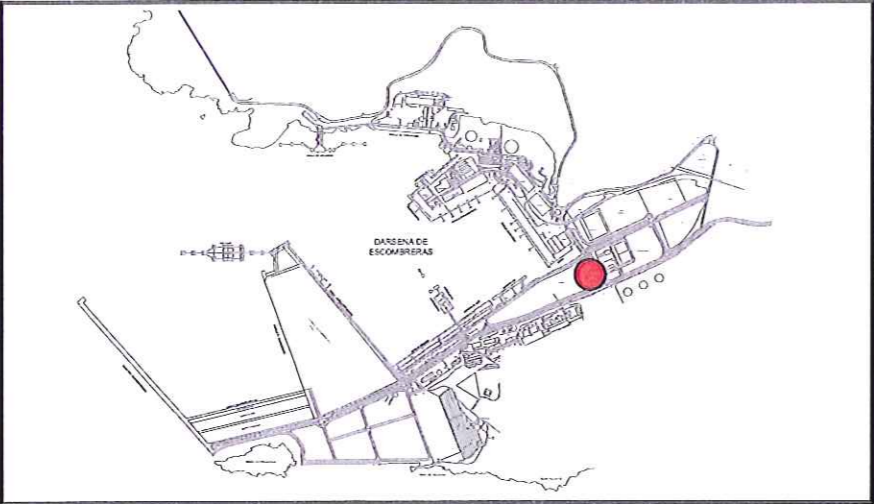
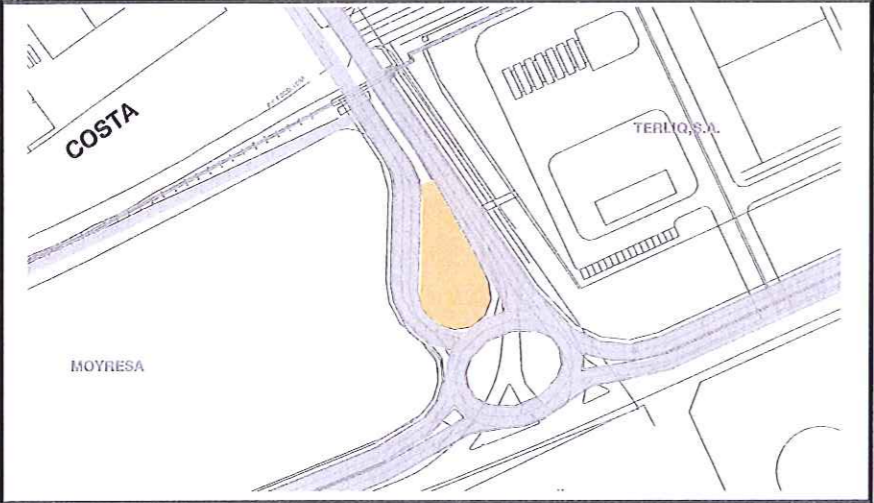
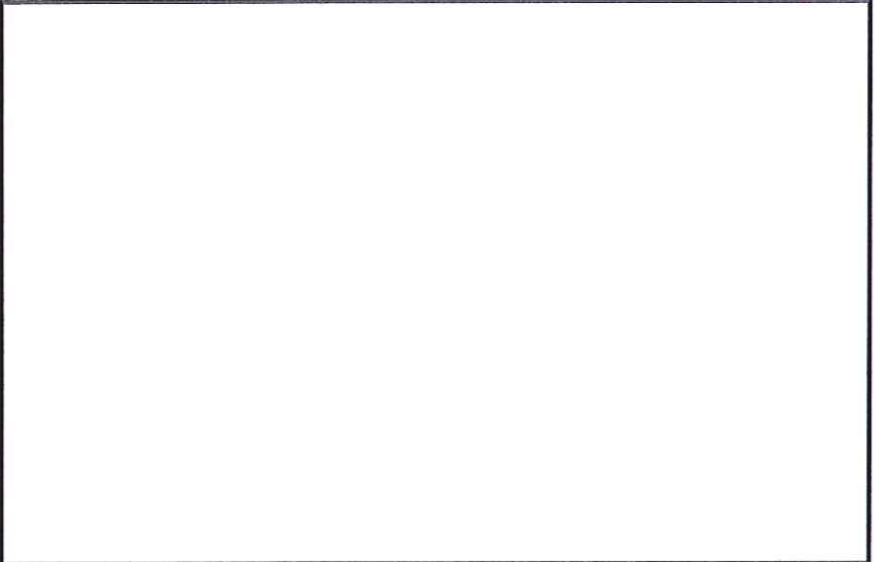
- **Altura máxima de la edificación:** 20 metros, salvo elementos singulares de instalaciones especiales, previa autorización de la Autoridad Portuaria.
- **Posición de la edificación respecto a alineaciones exteriores y a linderos:** La disposición de la edificación dentro de la parcela o espacio adscrito 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.

### CONDICIONES DE ORDENACIÓN DE LA SUBZONA

- **Propuesta indicativa de ordenación interior:**
  - Acceso: Desde el Eje Norte.
  - Se definirá un esquema interior de comunicaciones viarias y ferroviarias, que proporciona acceso a la primera línea de muelles y a las actividades complementarias dentro de la Subzona.
  - Se mantendrá una conexión y acceso interior, bajo el Eje Central, a El Fangal Norte (posibles actividades relacionadas con los tráficos de graneles en los Muelles Isaac Peral y Príncipe Felipe).
  - Se ordenarán los ámbitos abiertos de carga y descarga y los de actividades complementarias logísticas e industriales.

### CONDICIONES DE TRAMITACIÓN

- Mediante Proyectos Constructivos.
- Los trámites de concesiones, en su caso, se realizarán mediante la presentación previa de Proyectos Básicos, y una vez aprobados y tramitados las concesiones se presentarán los Proyectos Constructivos que los completen. Si ocupación propuesta supera la ocupación máxima teórica de esta Subzona será necesario realizar un Estudio de Detalle.

<b>ZONA II</b> <b>MUELLES SUR</b>	<b>SUBZONA: S-1</b> <b>DOTACIONAL Y SERVICIOS-1</b>	<b>SUPERFICIE</b> <p style="text-align: right;"><b>1.446 m<sup>2</sup></b></p>
<b>SITUACIÓN</b>  <b>ORDENACIÓN</b>  <b>IMAGEN ACTUAL</b> 		<b>USOS Y ACTIVIDADES</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Uso Característico:</b> Uso Comercial - Portuario (CP) Grado III Complementario Dotacional (CD). <ul style="list-style-type: none"> <li>• Equipamientos terciarios y comerciales complementarios y/o relacionados con la actividad portuaria o de sus usuarios (oficinas administrativas y de vigilancia, restauración, servicios a trabajadores, vehículos, empresas, etc.).</li> <li>• Actividades y usos institucionales del puerto o de las Instituciones relacionadas con el mismo.</li> <li>• Otras instituciones públicas o privadas relacionadas directa o indirectamente con la actividad económica, social o cultural del puerto.</li> </ul> </li> </ul> <b>CONDICIONES DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ocupación máxima de la Subzona:</b> La ocupación máxima teórica estimada para esta Subzona es, con carácter indicativo, del 76 %. No obstante, las ocupaciones máximas de las Subzonas pertenecientes a la ZONA II pueden compensarse entre sí, siempre y cuando su suma no supere en ningún caso el 50 % de ocupación de esta ZONA, que asciende a un total de 94.579 m<sup>2</sup>.  Cuando la ocupación de un área solicitada en concesión supere la ocupación máxima teórica de esta Subzona 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%.</li> <li>• <b>Coefficiente de edificabilidad máxima sobre la superficie adscrita a la Zona II:</b> 0,8 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, a repartir entre las subzonas.</li> </ul> <b>CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Altura máxima de la edificación:</b> 20 metros, salvo elementos singulares de instalaciones especiales, previa autorización de la Autoridad Portuaria.</li> <li>• <b>Posición de la edificación respecto a alineaciones exteriores y a linderos:</b> 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.</li> </ul> <b>CONDICIONES DE ORDENACIÓN DE LA SUBZONA</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Propuesta indicativa de ordenación interior:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Acceso: A considerar en un futuro un acceso desde el Eje Central o desde la Glorieta Sur.</li> </ul> </li> </ul> <b>CONDICIONES DE TRAMITACIÓN</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mediante Proyectos Constructivos.</li> <li>• Los trámites de concesiones, en su caso, se realizarán mediante la presentación previa de Proyectos Básicos, y una vez aprobados y tramitadas las concesiones se presentarán los Proyectos Constructivos que los completen. Si ocupación propuesta supera la ocupación máxima teórica de esta Subzona será necesario realizar un Estudio de Detalle.</li> </ul>

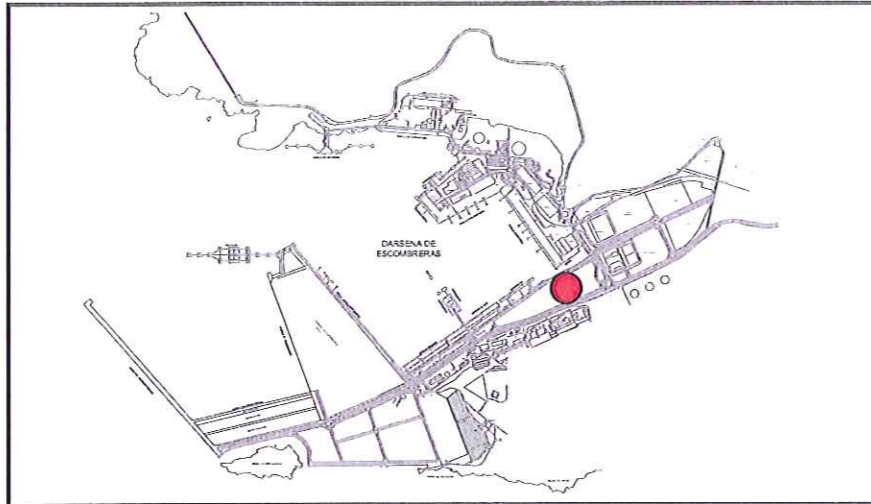
ZONA II  
MUELLES SUR

SUBZONA: S-2  
MOYRESA

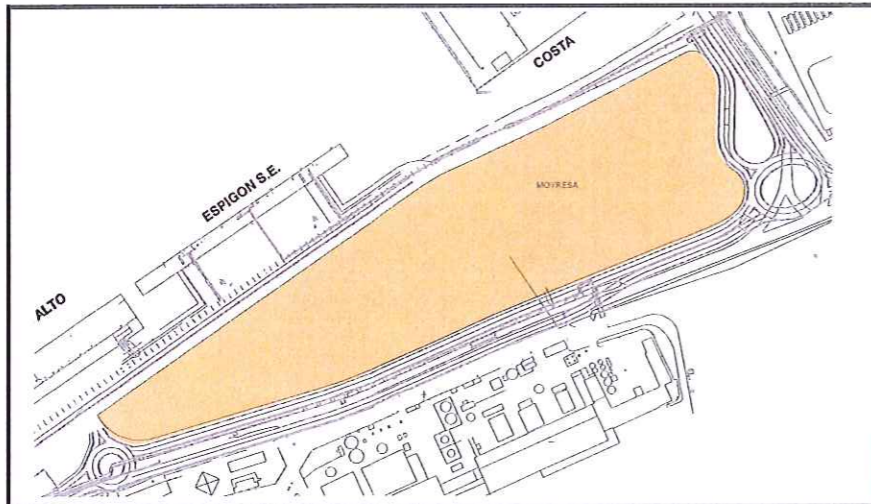
SUPERFICIE

58.393 m<sup>2</sup>

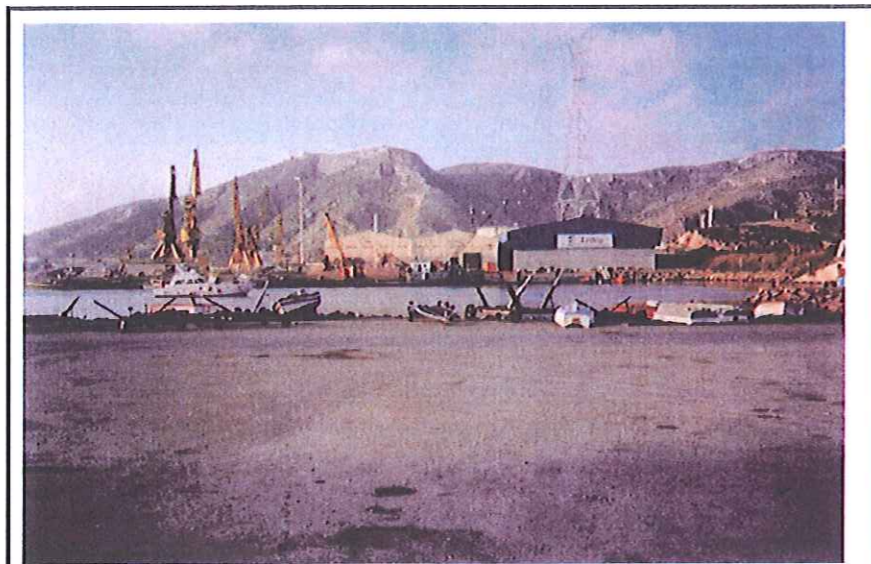
### SITUACIÓN



### ORDENACIÓN



### IMAGEN ACTUAL



### USOS Y ACTIVIDADES

- **Uso Característico:** Uso Comercial - Portuario (CP) Grado II Logístico-Industrial (LI).
  - Actividades productivas de transformación vinculadas a los tráficos portuarios (graneles sólidos). Actividades de segunda línea de apoyo y servicio a los de primera línea: depósito, almacenaje, distribución y actividades logísticas relacionadas con los tráficos portuarios. Otras actividades productivas de apoyo a las actividades portuarias principales o a las industrias instaladas en la dársena o en su entorno.
- **Usos compatibles:**
  - Uso Comercial - Portuario (CP) Grado I Comercial General (CG): Actividades complementarias relacionadas con los tráficos portuarios.
  - Oficinas y servicios complementarios interiores de las instalaciones y empresas concesionarias.

### CONDICIONES DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD

- **Ocupación máxima de la Subzona:** La ocupación máxima teórica estimada para esta Subzona es, con carácter indicativo, del 80 %. No obstante, las ocupaciones máximas de las Subzonas pertenecientes a la ZONA II pueden compensarse entre sí, siempre y cuando su suma no supere en ningún caso el 50 % de ocupación de esta ZONA, que asciende a un total de 94.579 m<sup>2</sup>.  
Cuando la ocupación de una parcela o área solicitada en concesión supere la ocupación máxima teórica de esta Subzona 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%.
- **Coefficiente de edificabilidad máxima sobre la superficie adscrita a la Zona II:** 0,8 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, a repartir entre las subzonas.

### CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN

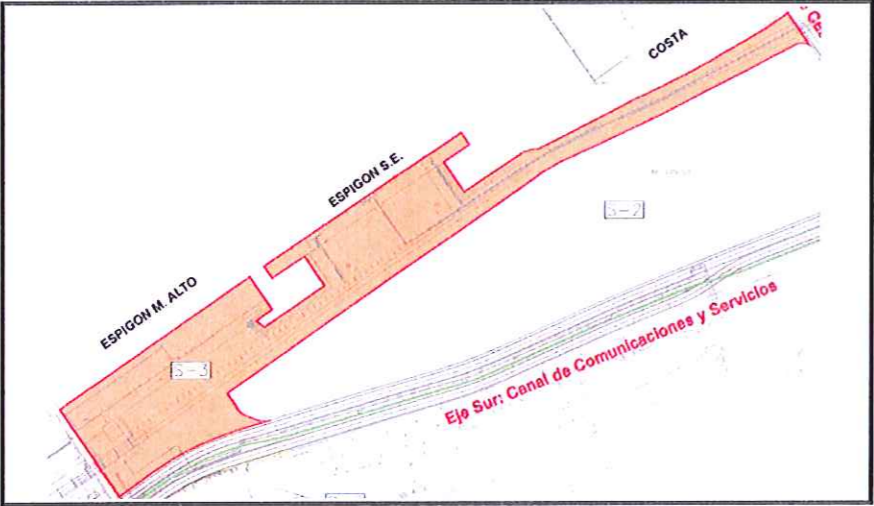
- **Altura máxima de la edificación:** 20 metros, salvo elementos singulares de instalaciones especiales, previa autorización de la Autoridad Portuaria.
- **Posición de la edificación respecto a alineaciones exteriores y a linderos:** La disposición de la edificación dentro de la parcela o espacio adscrito 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.

### CONDICIONES DE ORDENACIÓN DE LA SUBZONA

- **Propuesta indicativa de ordenación interior:**
  - **Acceso:** Desde el eje de la dársena que discurre paralelo a la línea de costa a través del Eje Sur o el Eje Central.
  - La banda de esta Subzona colindante con el Eje Sur se gestionará de forma conjunta al mismo, para facilitar la incorporación de suelos en reserva para la conformación de este importante canal de comunicaciones y servicios, básico para la ampliación del puerto.

### CONDICIONES DE TRAMITACIÓN

- Los trámites de concesiones, en su caso, se realizarán mediante la presentación previa de Proyectos Básicos, y una vez aprobados y tramitados las concesiones se presentarán los Proyectos Constructivos que los completen. Si ocupación propuesta supera la ocupación máxima teórica de esta Subzona será necesario realizar un Estudio de Detalle.

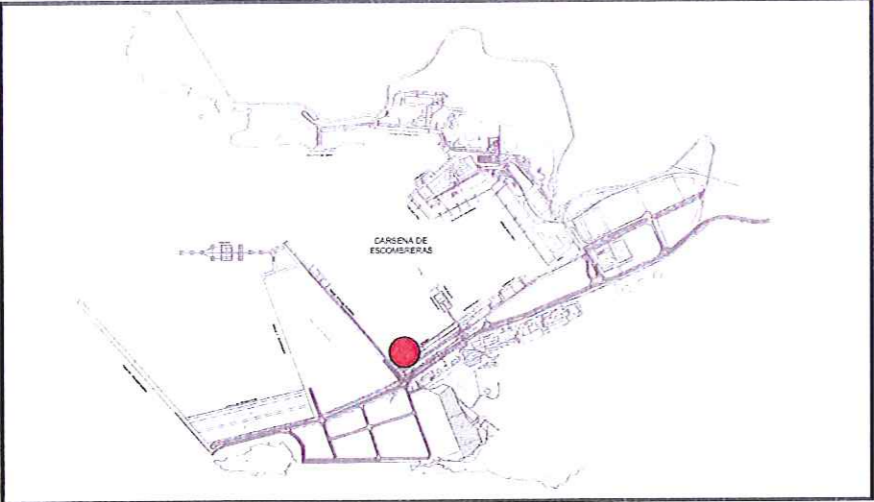

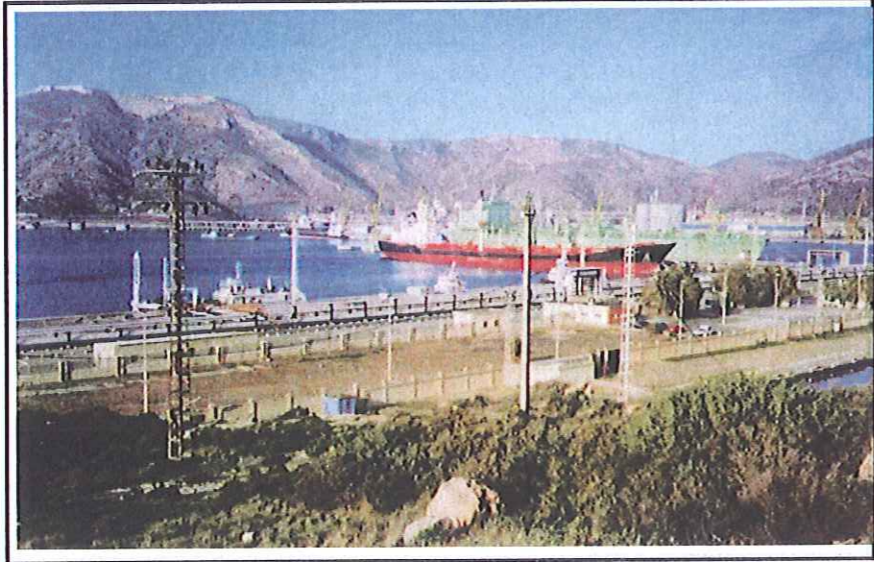
<b>ZONA II</b>  <b>MUELLES SUR</b>	<b>SUBZONA: S-3</b>  <b>ESPIGÓN M. ALTO Y SURESTE</b>	<b>SUPERFICIE</b> <span style="float: right;"><b>36.405 m<sup>2</sup></b></span>
<b>SITUACIÓN</b>  <b>ORDENACIÓN</b>  <b>IMAGEN ACTUAL</b> 		<b>USOS Y ACTIVIDADES</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Uso Característico:</b> Uso Comercial - Portuario (CP) Grado I Comercial General (CG). <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actividades de carga, estiba, desestiba y descarga de mercancías (graneles líquidos).</li> <li>• Actividades complementarias relacionadas con estos tráficos desarrolladas en las inmediaciones de la línea de atraque.</li> </ul> </li> <li>• <b>Usos compatibles:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Las actividades de industria y logística (correspondientes al Uso Comercial - Portuario (CP) Grado II Logístico-Industrial (LI)): Actividades de segunda línea de apoyo y servicio a los de primera línea: depósito, almacenaje, distribución y actividades logístico-industriales relacionadas con los tráficos portuarios.</li> <li>• Servicios a trabajadores, vehículos, empresas, etc., complementarios a la actividad portuaria principal: vigilancia, etc.</li> <li>• Instalaciones complementarias a la actividad principal propiedad de las empresas concesionarias -servicio contraincendios, otras instalaciones, etc-.</li> </ul> </li> </ul> <b>CONDICIONES DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ocupación máxima de la Subzona:</b> La ocupación máxima teórica estimada para esta Subzona es, con carácter indicativo, del 16 %. No obstante, las ocupaciones máximas de las Subzonas pertenecientes a la ZONA II pueden compensarse entre sí, siempre y cuando su suma no supere en ningún caso el 50 % de ocupación de esta ZONA, que asciende a un total de 94.579 m2. Cuando la ocupación de una parcela o área solicitada en concesión supere la ocupación máxima teórica de esta Subzona 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%.</li> <li>• <b>Coefficiente de edificabilidad máxima sobre la superficie adscrita a la Zona II:</b> 0,8 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, a repartir entre las subzonas.</li> </ul> <b>CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Altura máxima de la edificación:</b> 20 metros, salvo elementos singulares de instalaciones especiales, previa autorización de la Autoridad Portuaria.</li> <li>• <b>Posición de la edificación respecto a alineaciones exteriores y a linderos:</b> 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.</li> </ul> <b>CONDICIONES DE ORDENACIÓN DE LA SUBZONA</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Propuesta indicativa de ordenación interior:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La ordenación de esta Subzona se coordinará con las de las Subzonas S-4 y S-5.</li> <li>• Acceso: Desde el Eje Sur. A considerar en un futuro, en función de la explotación, un acceso común a las Subzonas S-3, S-4 y S-5, mediante un eje interior común de distribución.</li> <li>• La banda de esta Subzona colindante con el Eje Sur se gestionará de forma conjunta al mismo, para facilitar la incorporación de suelos en reserva para la conformación de este importante canal de comunicaciones y servicios, básico para la ampliación del puerto.</li> </ul> </li> </ul> <b>CONDICIONES DE TRAMITACIÓN</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mediante Proyectos Constructivos, de forma coordinada con las Subzonas S-4 y S-5.</li> <li>• Los trámites de concesiones, en su caso, se realizarán mediante la presentación previa de Proyectos Básicos, y una vez aprobados y tramitados las concesiones se presentarán los Proyectos Constructivos que los completen. Si ocupación propuesta supera la ocupación máxima teórica de esta Subzona será necesario realizar un Estudio de Detalle.</li> </ul>

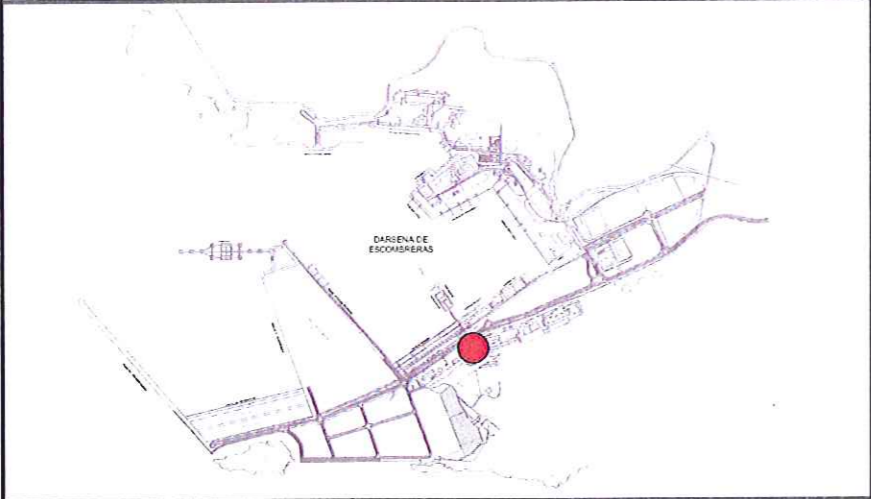
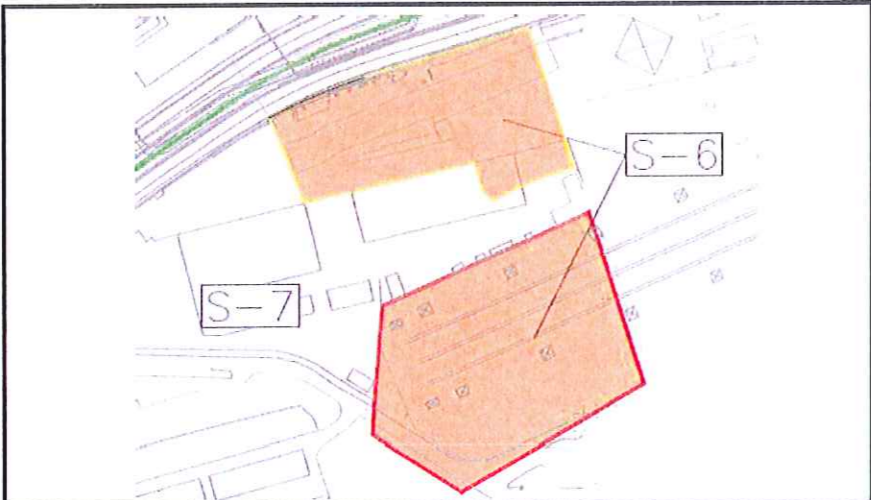
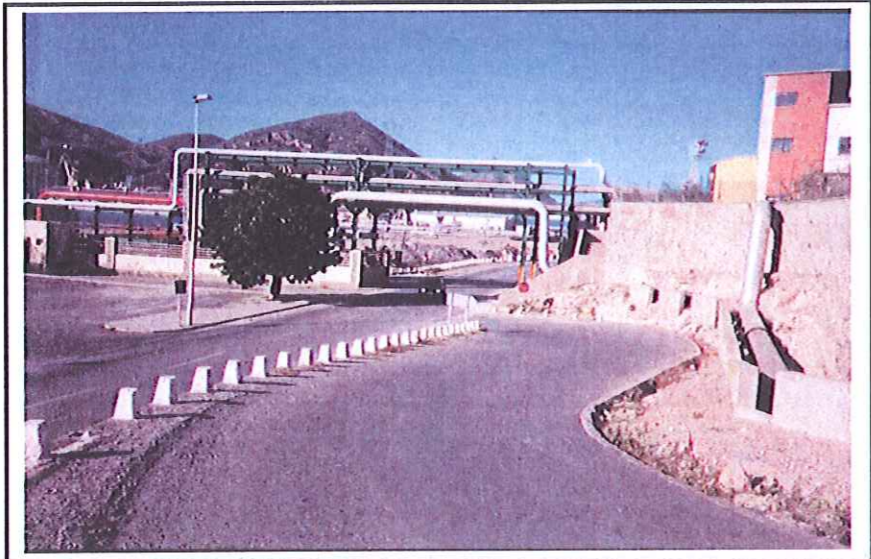
PLANEAMIENTO  
 GERENCIA MUNICIPAL  
**urbanismo**  
 cartagena

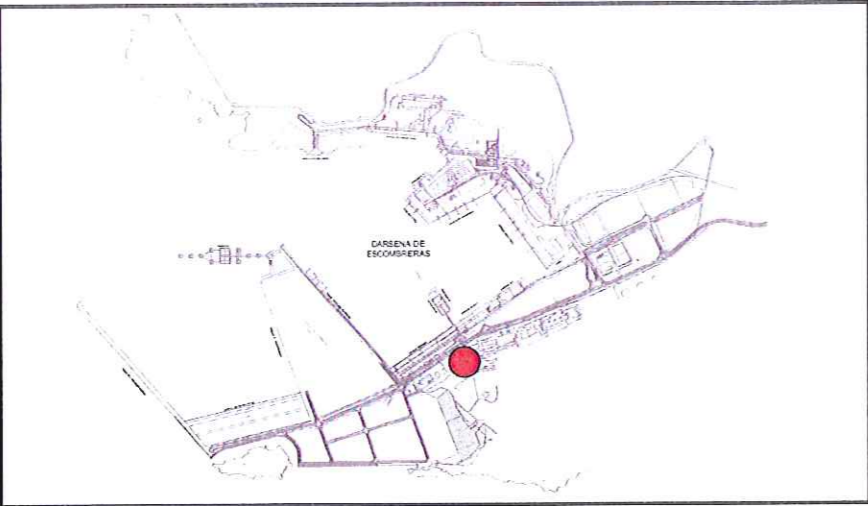
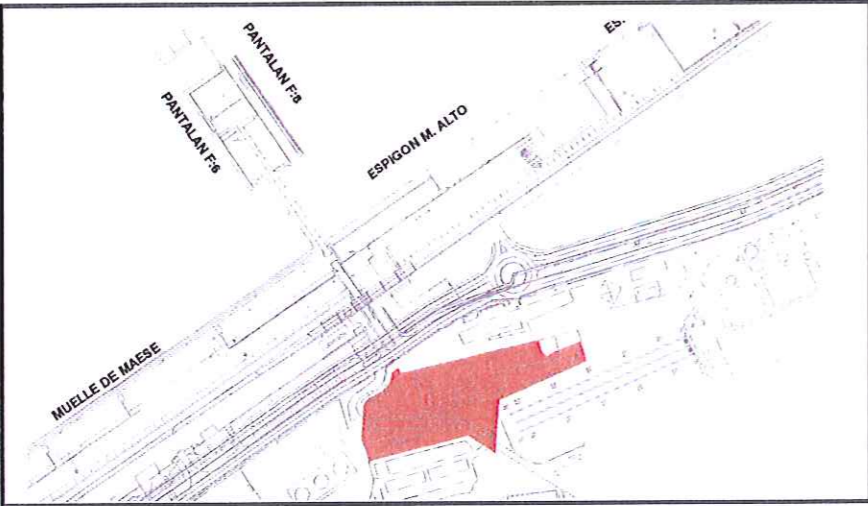
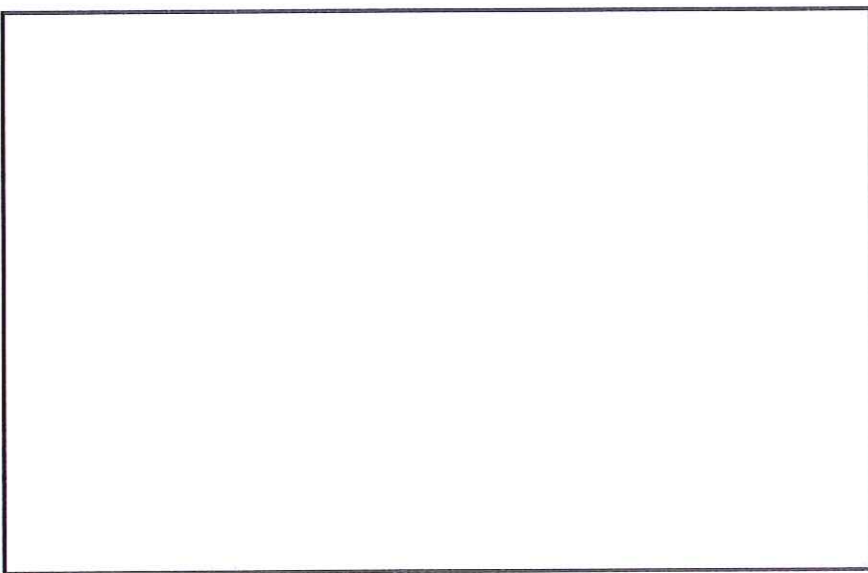
<b>ZONA II</b>  <b>MUELLES SUR</b>	<b>SUBZONA: S-4</b>  <b>PANTALÁN</b>	<b>SUPERFICIE</b> <p style="text-align: right;"><b>7.354 m<sup>2</sup></b></p>
<b>SITUACIÓN</b>  <b>ORDENACIÓN</b>  <b>IMAGEN ACTUAL</b> 		<b>USOS Y ACTIVIDADES</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Uso Característico:</b> Uso Comercial - Portuario (CP) Grado I Comercial General (CG). <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actividades de carga, estiba, desestiba y descarga de mercancías (graneles líquidos- combustibles-).</li> <li>• Actividades complementarias relacionadas con estos tráficos desarrolladas en las inmediaciones de la línea de atraque.</li> </ul> </li> <li>• <b>Usos compatibles:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Las actividades de industria y logística (correspondientes al Uso Comercial - Portuario (CP) Grado II Logístico-Industrial (LI)); Actividades de segunda línea de apoyo y servicio a los de primera línea: distribución y actividades logístico- industriales relacionadas con los tráficos portuarios.</li> <li>• Servicios a trabajadores, vehículos, empresas, etc., complementarios a la actividad portuaria principal: vigilancia, etc.</li> <li>• Instalaciones complementarias a la actividad principal propiedad de las empresas concesionarias -servicio contraincendios, otras instalaciones, etc-.</li> </ul> </li> </ul> <b>CONDICIONES DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ocupación máxima de la Subzona:</b> La ocupación máxima teórica estimada para esta Subzona es, con carácter indicativo, del 16 %. No obstante, las ocupaciones máximas de las Subzonas pertenecientes a la ZONA II pueden compensarse entre sí, siempre y cuando su suma no supere en ningún caso el 50 % de ocupación de esta ZONA, que asciende a un total de 94.579 m<sup>2</sup>.  Cuando la ocupación de un área solicitada en concesión supere la ocupación máxima teórica de esta Subzona 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%.</li> <li>• <b>Coefficiente de edificabilidad máxima sobre la superficie adscrita a la Zona II:</b> 0,8 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, a repartir entre las subzonas.</li> </ul> <b>CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Altura máxima de la edificación:</b> 20 metros, salvo elementos singulares de instalaciones especiales, previa autorización de la Autoridad Portuaria.</li> <li>• <b>Posición de la edificación respecto a alineaciones exteriores y a linderos:</b> 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.</li> </ul> <b>CONDICIONES DE ORDENACIÓN DE LA SUBZONA</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Propuesta indicativa de ordenación interior:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La ordenación de esta Subzona se coordinará con las de las Subzonas S-3 y S-5.</li> <li>• Acceso: Desde el Eje Sur. A considerar en un futuro, en función de la explotación, un acceso común a las Subzonas S-3, S-4 y S-5, mediante un eje interior común de distribución.</li> <li>• La banda de esta Subzona colindante con el Eje Sur se gestionará de forma conjunta al mismo, para facilitar la incorporación de suelos en reserva para la conformación de este importante canal de comunicaciones y servicios, básico para la ampliación del puerto.</li> </ul> </li> </ul> <b>CONDICIONES DE TRAMITACIÓN</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mediante Proyectos Constructivos, de forma coordinada con las Subzonas S-3 y S-5.</li> <li>• Los trámites de concesiones, en su caso, se realizarán mediante la presentación previa de Proyectos Básicos, y una vez aprobados y tramitados las concesiones se presentarán los Proyectos Constructivos que los completen. Si ocupación propuesta supera la ocupación máxima teórica de esta Subzona será necesario realizar un Estudio de Detalle.</li> </ul>

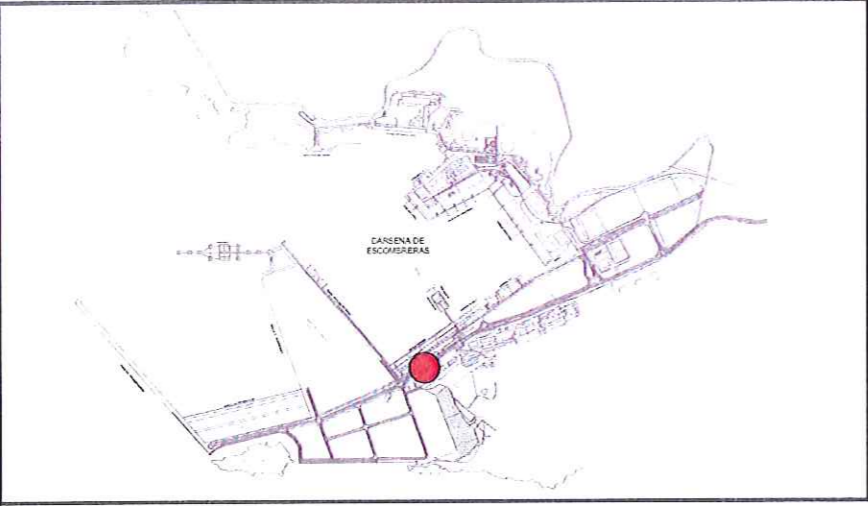
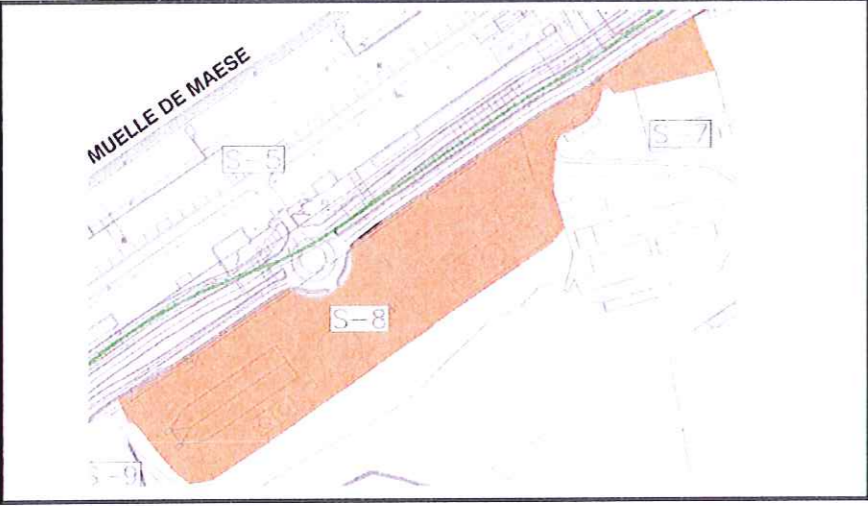
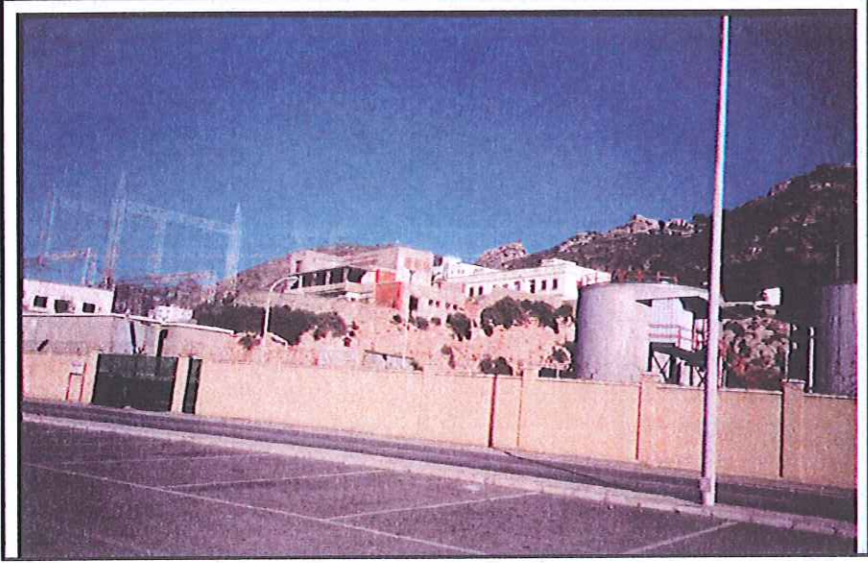




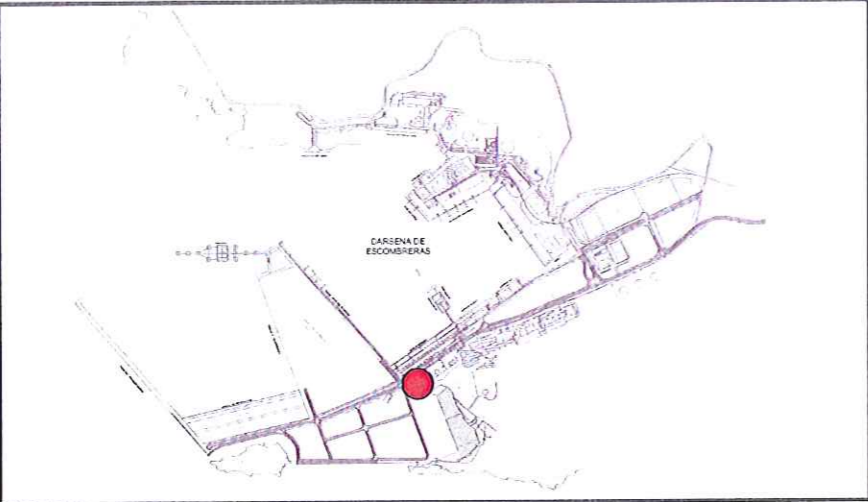
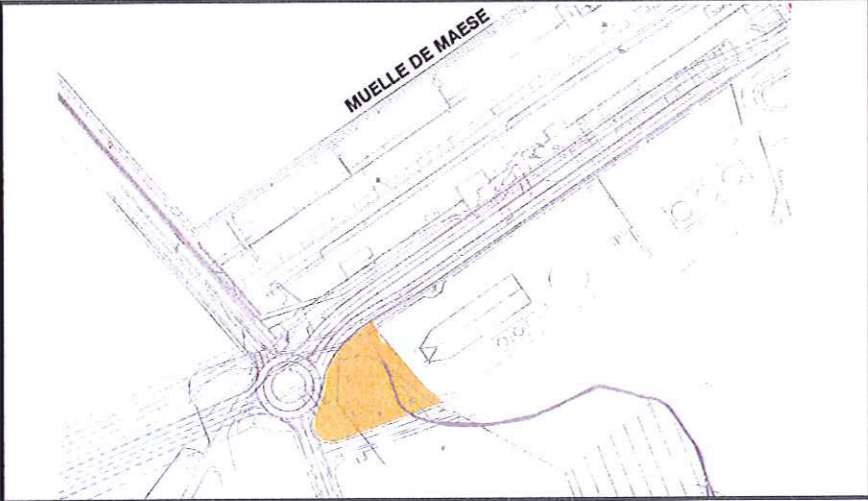
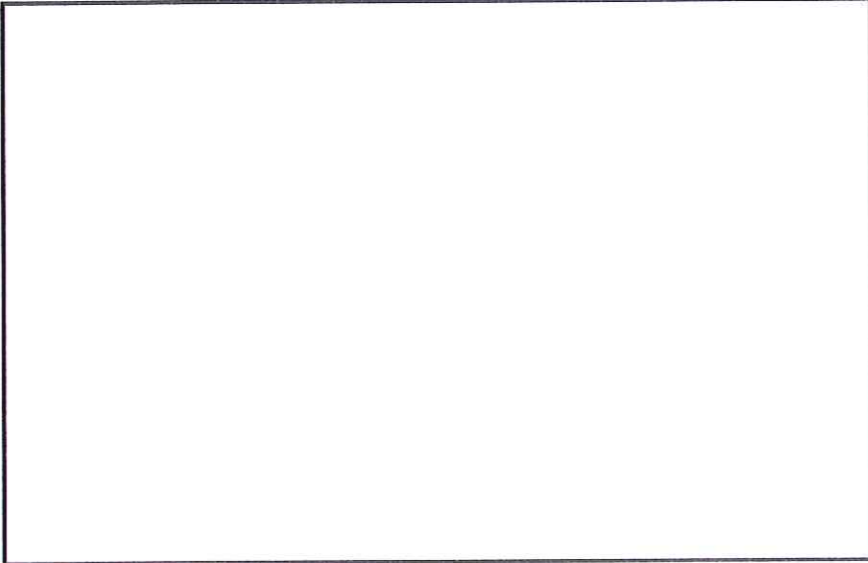
<p>ZONA II</p> <p>MUELLES SUR</p>	<p>SUBZONA: S-5</p> <p>MUELLE MAESE Y D. BASTARRECHE</p>	<p>SUPERFICIE</p> <p>44.962 m<sup>2</sup></p>
<p><b>SITUACIÓN</b></p>  <p><b>ORDENACIÓN</b></p>  <p><b>IMAGEN ACTUAL</b></p> 		<p><b>USOS Y ACTIVIDADES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Uso Característico:</b> Uso Comercial - Portuario (CP) Grado I Comercial General (CG). <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actividades de carga, estiba, desestiba y descarga de mercancías (graneles líquidos- combustibles-).</li> <li>• Actividades complementarias relacionadas con estos tráficos desarrolladas en las inmediaciones de la línea de atraque.</li> </ul> </li> <li>• <b>Usos compatibles:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Las actividades de industria y logística (correspondientes al Uso Comercial - Portuario (CP) Grado II Logístico-Industrial (LI)): Actividades de segunda línea de apoyo y servicio a los de primera línea: depósito, almacenaje, distribución y actividades logístico-industriales relacionadas con los tráficos portuarios.</li> <li>• Servicios a trabajadores, vehículos, empresas, etc., complementarios a la actividad portuaria principal: restauración, comedor, talleres, vigilancia, etc.</li> <li>• Instalaciones complementarias a la actividad principal propiedad de las empresas concesionarias -servicio contra incendios, edificios de servicios administrativos y médicos, etc-.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>CONDICIONES DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ocupación máxima de la Subzona:</b> La ocupación máxima teórica estimada para esta Subzona es, con carácter indicativo, del 16 %. No obstante, las ocupaciones máximas de las Subzonas pertenecientes a la ZONA II pueden compensarse entre sí, siempre y cuando su suma no supere en ningún caso el 50 % de ocupación de esta ZONA, que asciende a un total de 94.579 m<sup>2</sup>. Cuando la ocupación de una parcela o área solicitada en concesión supere la ocupación máxima teórica de esta Subzona 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%.</li> <li>• <b>Coefficiente de edificabilidad máxima sobre la superficie adscrita a la Zona II:</b> 0,8 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, a repartir entre las subzonas.</li> </ul> <p><b>CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Altura máxima de la edificación:</b> 20 metros, salvo elementos singulares de instalaciones especiales, previa autorización de la Autoridad Portuaria.</li> <li>• <b>Posición de la edificación respecto a alineaciones exteriores y a linderos:</b> 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.</li> </ul> <p><b>CONDICIONES DE ORDENACIÓN DE LA SUBZONA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Propuesta indicativa de ordenación interior:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La ordenación de esta Subzona se coordinará con las de las Subzonas S-3 y S-4.</li> <li>• Acceso: Desde el Eje Sur. A considerar en un futuro, en función de la explotación, un acceso común a las Subzonas S-3, S-4 y S-5, mediante un eje interior común de distribución.</li> <li>• La banda de esta Subzona colindante con el Eje Sur se gestionará de forma conjunta al mismo, para facilitar la incorporación de suelos en reserva para la conformación de este importante canal de comunicaciones y servicios, básico para la ampliación del puerto.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>CONDICIONES DE TRAMITACIÓN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mediante Proyectos Constructivos, de forma coordinada con las Subzonas S-3 y S-4.</li> <li>• Los trámites de concesiones, en su caso, se realizarán mediante la presentación previa de Proyectos Básicos, y una vez aprobados y tramitadas las concesiones se presentarán los Proyectos Constructivos que los completen. Si ocupación propuesta supera la ocupación máxima teórica de esta Subzona será necesario realizar un Estudio de Detalle.</li> </ul>

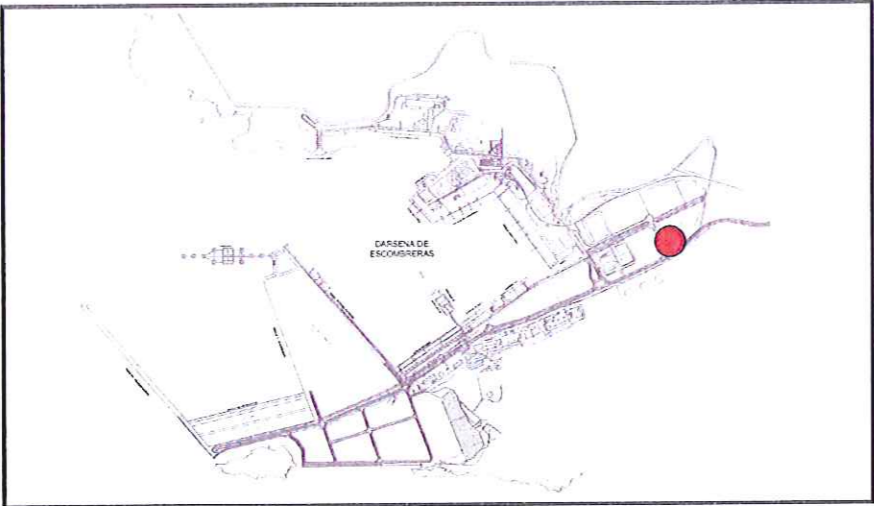
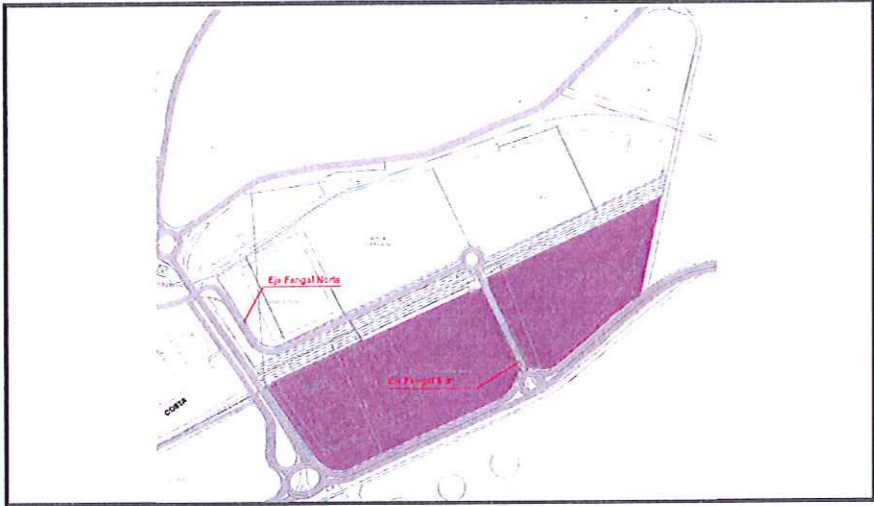

<b>ZONA II</b> <b>MUELLES SUR</b>	<b>SUBZONA: S-6</b> <b>IBERDROLA</b>	<b>SUPERFICIE</b> <p style="text-align: right;">9.638 m<sup>2</sup></p>
<b>SITUACIÓN</b>  <b>ORDENACIÓN</b>  <b>IMAGEN ACTUAL</b> 		<b>USOS Y ACTIVIDADES</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Uso Característico:</b> Uso Comercial - Portuario (CP) Grado II Logístico Industrial (LI). <ul style="list-style-type: none"> <li>• Instalaciones pertenecientes a la Central Térmica de Escombreras, destinada a la producción de energía.</li> <li>• Actividades productivas de apoyo a las actividades portuarias principales o a las industrias instaladas en la dársena o en su entorno (producción de energía, etc.). Actividades productivas de transformación vinculadas directa o indirectamente con los tráficos portuarios. Actividades de segunda línea de apoyo y servicio a los de primera línea: depósito y/o almacenaje en almacenes, naves, depósitos, etc- distribución y actividades logístico-industriales relacionadas con dichos tráficos.</li> </ul> </li> <li>• <b>Usos compatibles:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uso Comercial - Portuario (CP) Grado I Comercial General (CG): Actividades complementarias relacionadas con la actividad comercial portuaria.</li> </ul> </li> </ul> <b>CONDICIONES DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ocupación máxima de la Subzona:</b> La ocupación máxima teórica estimada para esta Subzona es, con carácter indicativo, del 80 %. No obstante, las ocupaciones máximas de las Subzonas pertenecientes a la ZONA II pueden compensarse entre sí, siempre y cuando su suma no supere en ningún caso el 50 % de ocupación de esta ZONA, que asciende a un total de 94.579 m<sup>2</sup>.  Cuando la ocupación de una parcela o área solicitada en concesión supere la ocupación máxima teórica de esta Subzona 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%.</li> <li>• <b>Coefficiente de edificabilidad máxima sobre la superficie adscrita a la Zona II:</b> 0,8 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, a repartir entre las subzonas.</li> </ul> <b>CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Altura máxima de la edificación:</b> 20 metros, salvo elementos singulares de instalaciones especiales, previa autorización de la Autoridad Portuaria.</li> <li>• <b>Posición de la edificación respecto a alineaciones exteriores y a linderos:</b> 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.</li> </ul> <b>CONDICIONES DE ORDENACIÓN DE LA SUBZONA</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Propuesta indicativa de ordenación interior:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Acceso: Desde el Eje Sur. A coordinar el acceso en un futuro, con los correspondientes a la primera línea y al poblado de Iberdrola.</li> <li>• La banda de esta Subzona colindante con el Eje Sur se gestionará de forma conjunta al mismo, para facilitar la incorporación de suelos en reserva para la conformación de este importante canal de comunicaciones y servicios, básico para la ampliación del puerto.</li> </ul> </li> </ul> <b>CONDICIONES DE TRAMITACIÓN</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los trámites de concesiones, en su caso, se realizarán mediante la presentación previa de Proyectos Básicos, y una vez aprobados y tramitadas las concesiones se presentarán los Proyectos Constructivos que los completen. Si ocupación propuesta supera la ocupación máxima teórica de esta Subzona será necesario realizar un Estudio de Detalle.</li> </ul>

<b>ZONA II</b> <b>MUELLES SUR</b>	<b>SUBZONA: S-7</b> <b>DOTACIONAL Y SERVICIOS-2</b>	<b>SUPERFICIE</b> <p style="text-align: right;">9.456 m<sup>2</sup></p>
<b>SITUACIÓN</b>  <b>ORDENACIÓN</b>  <b>IMAGEN ACTUAL</b> 		<b>USOS Y ACTIVIDADES</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Uso Característico:</b> Uso Comercial - Portuario (CP) Grado III Complementario Dotacional (CD). <ul style="list-style-type: none"> <li>• Equipamientos terciarios y comerciales complementarios y/o relacionados con la actividad portuaria o de sus usuarios (oficinas administrativas y de vigilancia, restauración, servicios a trabajadores, vehículos, empresas, etc.).</li> <li>• Actividades y usos institucionales del puerto o de las Instituciones relacionadas con el mismo: Edificio de Servicios Generales, etc.</li> <li>• Otras instituciones públicas o privadas relacionadas directa o indirectamente con la actividad económica, social o cultural del puerto.</li> </ul> </li> </ul> <b>CONDICIONES DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ocupación máxima de la Subzona:</b> La ocupación máxima teórica estimada para esta Subzona es, con carácter indicativo, del 76 %. No obstante, las ocupaciones máximas de las Subzonas pertenecientes a la ZONA II pueden compensarse entre sí, siempre y cuando su suma no supere en ningún caso el 50 % de ocupación de esta ZONA, que asciende a un total de 94.579 m<sup>2</sup>.  Cuando la ocupación de una parcela o área solicitada en concesión supere la ocupación máxima teórica de esta Subzona 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%.</li> <li>• <b>Coefficiente de edificabilidad máxima sobre la superficie adscrita a la Zona II:</b> 0,8 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, a repartir entre las subzonas.</li> </ul> <b>CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Altura máxima de la edificación:</b> 20 metros, salvo elementos singulares de instalaciones especiales, previa autorización de la Autoridad Portuaria.</li> <li>• <b>Posición de la edificación respecto a alineaciones exteriores y a linderos:</b> 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.</li> </ul> <b>CONDICIONES DE ORDENACIÓN DE LA SUBZONA</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Propuesta indicativa de ordenación interior:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Acceso: Desde el Eje Sur.</li> <li>• La banda de esta Subzona colindante con el Eje Sur se gestionará de forma conjunta al mismo, para facilitar la incorporación de suelos en reserva para la conformación de este importante canal de comunicaciones y servicios, básico para la ampliación del puerto.</li> </ul> </li> </ul> <b>CONDICIONES DE TRAMITACIÓN</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mediante Proyectos Constructivos.</li> <li>• Los trámites de concesiones, en su caso, se realizarán mediante la presentación previa de Proyectos Básicos, y una vez aprobados y tramitadas las concesiones se presentarán los Proyectos Constructivos que los completen. Si ocupación propuesta supera la ocupación máxima teórica de esta Subzona será necesario realizar un Estudio de Detalle.</li> </ul>

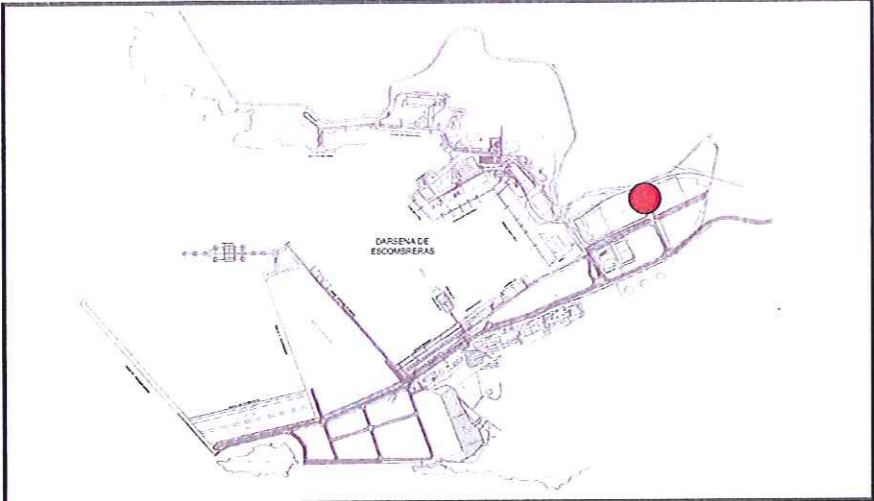
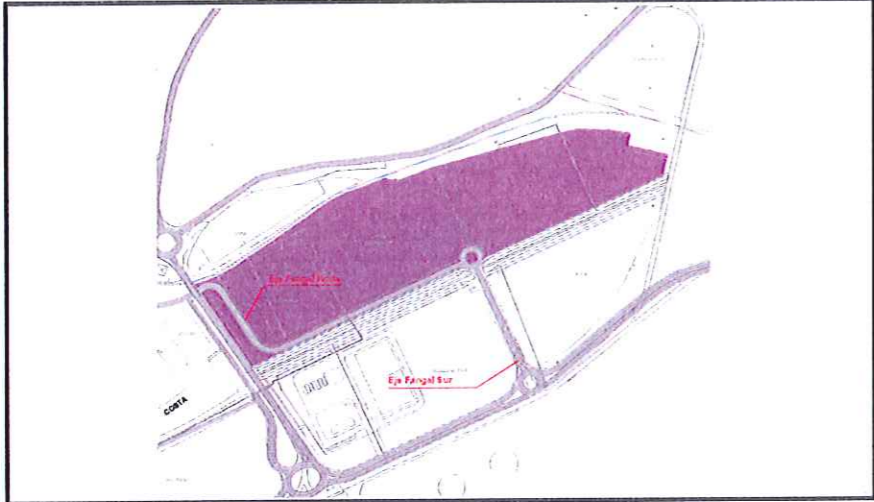
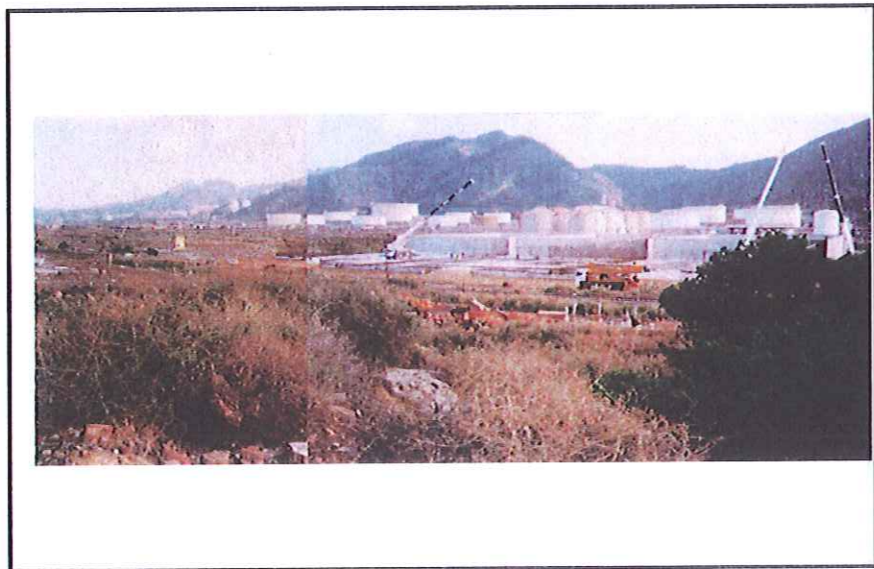
<b>ZONA II</b> <b>MUELLES SUR</b>	<b>SUBZONA: S-8</b> <b>REPSOL</b>	<b>SUPERFICIE</b> <span style="float: right;">18.322 m<sup>2</sup></span>
<b>SITUACIÓN</b>  <b>ORDENACIÓN</b>  <b>IMAGEN ACTUAL</b> 		<b>USOS Y ACTIVIDADES</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Uso Característico:</b> Uso Comercial - Portuario (CP) Grado II Logístico Industrial (LI). <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actividades productivas de transformación vinculadas a los tráficos portuarios (graneles líquidos- combustibles). Actividades de segunda línea de apoyo y servicio a los de primera línea: depósito, almacenaje, distribución y actividades logístico- industriales relacionadas con los tráficos portuarios. Otras actividades productivas de apoyo a las actividades portuarias principales o a las industrias instaladas en la dársena o en su entorno.</li> </ul> </li> <li>• <b>Usos compatibles:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uso Comercial - Portuario (CP) Grado I Comercial General (CG): Actividades complementarias relacionadas con los tráficos marítimos desarrolladas en las inmediaciones de la línea de atraque.</li> </ul> </li> </ul> <b>CONDICIONES DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ocupación máxima de la Subzona:</b> La ocupación máxima teórica estimada para esta Subzona es, con carácter indicativo, del 80 %. No obstante, las ocupaciones máximas de las Subzonas pertenecientes a la ZONA II pueden compensarse entre sí, siempre y cuando su suma no supere en ningún caso el 50 % de ocupación de esta ZONA, que asciende a un total de 94.579 m<sup>2</sup>.  Cuando la ocupación de una parcela o área solicitada en concesión supere la ocupación máxima teórica de esta Subzona 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%.</li> <li>• <b>Coefficiente de edificabilidad máxima sobre la superficie adscrita a la Zona II:</b> 0,8 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, a repartir entre las subzonas.</li> </ul> <b>CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Altura máxima de la edificación:</b> 20 metros, salvo elementos singulares de instalaciones especiales, previa autorización de la Autoridad Portuaria.</li> <li>• <b>Posición de la edificación respecto a alineaciones exteriores y a linderos:</b> 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.</li> </ul> <b>CONDICIONES DE ORDENACIÓN DE LA SUBZONA</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Propuesta indicativa de ordenación interior:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Acceso: Desde el Eje Sur.</li> <li>• La banda de esta Subzona colindante con el Eje Sur se gestionará de forma conjunta al mismo, para facilitar la incorporación de suelos en reserva para la conformación de este importante canal de comunicaciones y servicios, básico para la ampliación del puerto.</li> </ul> </li> </ul> <b>CONDICIONES DE TRAMITACIÓN</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los trámites de concesiones, en su caso, se realizarán mediante la presentación previa de Proyectos Básicos, y una vez aprobados y tramitadas las concesiones se presentarán los Proyectos Constructivos que los completen. Si ocupación propuesta supera la ocupación máxima teórica de esta Subzona será necesario realizar un Estudio de Detalle.</li> </ul>

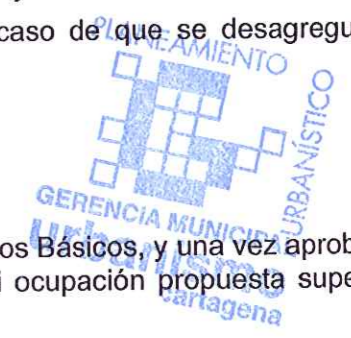
**PLANEAMIENTO**  
**URBANISMO**  
**GERENCIA MUNICIPAL**  
**cartagen**

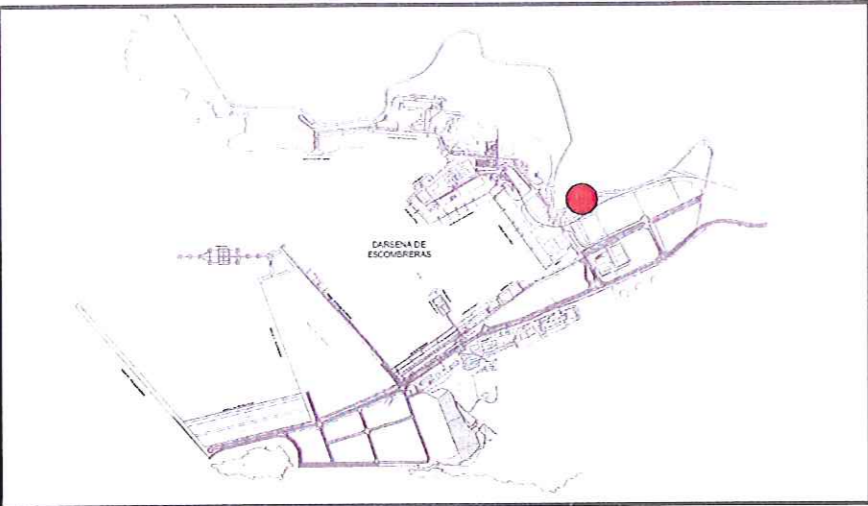
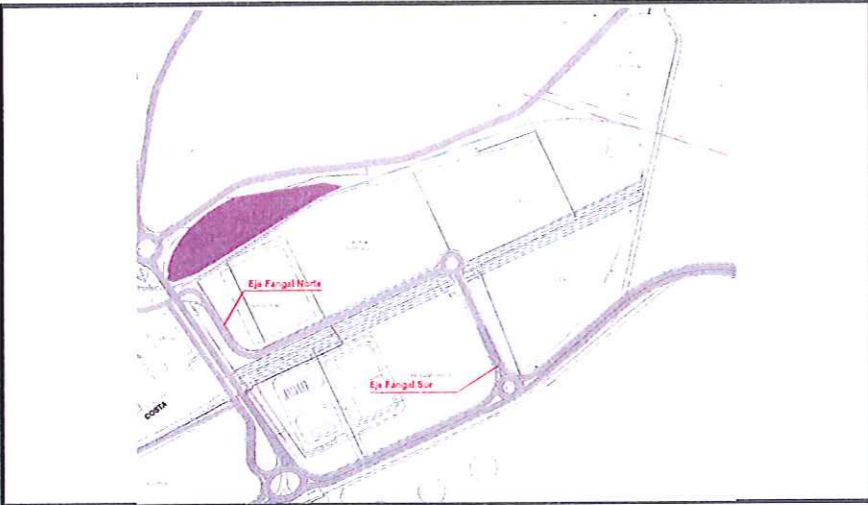
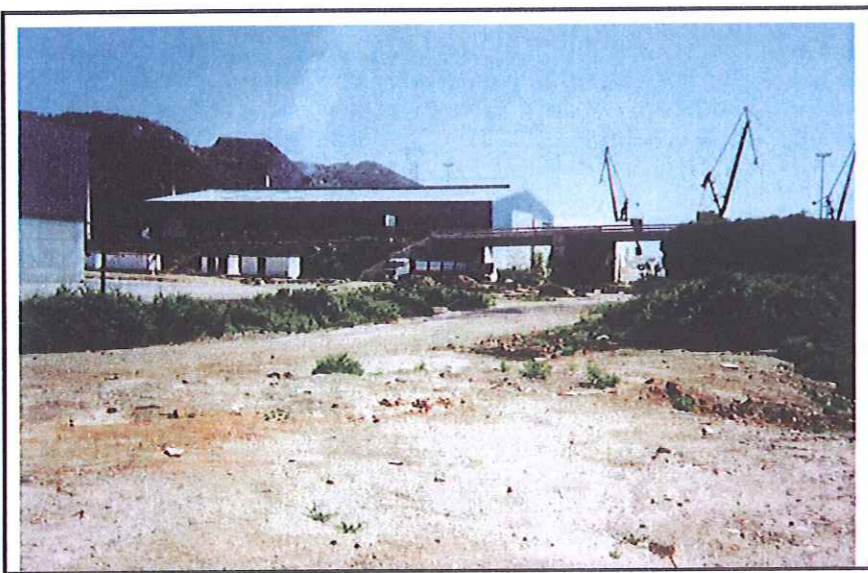
<p>ZONA II MUELLES SUR</p>	<p>SUBZONA: S-9 DOTACIONAL Y SERVICIOS-3</p>	<p>SUPERFICIE 3.182 m<sup>2</sup></p>
<p><b>SITUACIÓN</b></p>  <p><b>ORDENACIÓN</b></p>  <p><b>IMAGEN ACTUAL</b></p> 		<p><b>USOS Y ACTIVIDADES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Uso Característico:</b> Uso Comercial - Portuario (CP) Grado III Complementario Dotacional (CD). <ul style="list-style-type: none"> <li>• Equipamientos terciarios y comerciales complementarios y/o relacionados con la actividad portuaria o de sus usuarios (oficinas administrativas y de vigilancia, restauración, servicios a trabajadores, vehículos, empresas, etc.).</li> <li>• Actividades y usos institucionales del puerto o de las Instituciones relacionadas con el mismo: Edificio de Servicios Generales, etc.</li> <li>• Otras instituciones públicas o privadas relacionadas directa o indirectamente con la actividad económica, social o cultural del puerto.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>CONDICIONES DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ocupación máxima de la Subzona de Actuación:</b> La ocupación máxima teórica estimada para esta Subzona es, con carácter indicativo, del 76 %. No obstante, las ocupaciones máximas de las Subzonas pertenecientes a la ZONA II pueden compensarse entre sí, siempre y cuando su suma no supere en ningún caso el 50 % de ocupación de esta ZONA, que asciende a un total de 94.579 m<sup>2</sup>. Cuando la ocupación de un área solicitada en concesión supere la ocupación máxima teórica de esta Subzona 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%.</li> <li>• <b>Coefficiente de edificabilidad máxima sobre la superficie adscrita a la Zona II:</b> 0,8 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, a repartir entre las subzonas.</li> </ul> <p><b>CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Altura máxima de la edificación:</b> 20 metros, salvo elementos singulares de instalaciones especiales, previa autorización de la Autoridad Portuaria.</li> <li>• <b>Posición de la edificación respecto a alineaciones exteriores y a linderos:</b> 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.</li> </ul> <p><b>CONDICIONES DE ORDENACIÓN DE LA SUBZONA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Propuesta indicativa de ordenación interior:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Acceso: Desde el Eje Sur.</li> <li>• La banda de esta Subzona colindante con el Eje Sur se gestionará de forma conjunta al mismo, para facilitar la incorporación de suelos en reserva para la conformación de este importante canal de comunicaciones y servicios, básico para la ampliación del puerto.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>CONDICIONES DE TRAMITACIÓN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mediante Proyectos Constructivos.</li> <li>• Los trámites de concesiones, en su caso, se realizarán mediante la presentación previa de Proyectos Básicos, y una vez aprobados y tramitadas las concesiones se presentarán los Proyectos Constructivos que los completen. Si ocupación propuesta supera la ocupación máxima teórica de esta Subzona será necesario realizar un Estudio de Detalle.</li> </ul>

<p>ZONA III EL FANGAL</p>	<p>SUBZONA: F-1 FANGAL SUR</p>	<p>SUPERFICIE 91.379 m<sup>2</sup></p>
<p><b>SITUACIÓN</b></p>  <p><b>ORDENACIÓN</b></p>  <p><b>IMAGEN ACTUAL</b></p> 		<p><b>USOS Y ACTIVIDADES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Uso Característico:</b> Uso Comercial - Portuario (CP) Grado II Logístico-Industrial (LI). <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actividades productivas de transformación vinculadas directa o indirectamente con los tráficos portuarios. Actividades de segunda línea de apoyo y servicio a los de primera línea: depósito y/o almacenaje- en naves, almacenes, depósitos, etc- distribución y actividades logístico-industriales relacionadas con dichos tráficos. Otras actividades productivas de apoyo a las actividades portuarias principales o a las industrias instaladas en la dársena o en su entorno.</li> </ul> </li> <li>• <b>Usos compatibles:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uso Comercial - Portuario (CP) Grado I Comercial General (CG): Actividades complementarias relacionadas con los tráficos portuarios.</li> <li>• Oficinas y servicios complementarios interiores de las instalaciones y empresas concesionarias.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>CONDICIONES DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ocupación máxima de la Subzona:</b> La ocupación máxima teórica estimada para esta Subzona es, con carácter indicativo, del 45 %. No obstante, las ocupaciones máximas de las Subzonas pertenecientes a la ZONA III pueden compensarse entre sí, siempre y cuando su suma no supere en ningún caso el 50 % de ocupación de esta ZONA, que asciende a un total de 111.905 m<sup>2</sup>.</li> </ul> <p>Cuando la ocupación de una parcela o área solicitada en concesión supere la ocupación máxima teórica de esta Subzona 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%.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Coefficiente de edificabilidad máxima sobre la superficie adscrita a la Zona III:</b> 0,8 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, a repartir entre las subzonas.</li> </ul> <p><b>CONDICIONES DE PARCELACIÓN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parcelación definida en el Plano I.2 "Concesiones Administrativas".</li> <li>• Esta parcelación podrá ser modificada mediante Proyectos de Urbanización o Proyectos de Obras. Parcela mínima: 5.000 m<sup>2</sup>.</li> </ul> <p><b>CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Altura máxima de la edificación:</b> 20 metros, salvo elementos singulares de instalaciones especiales, previa autorización de la Autoridad Portuaria.</li> <li>• <b>Posición de la edificación respecto a alineaciones exteriores y a linderos:</b> 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.</li> </ul> <p><b>CONDICIONES DE ORDENACIÓN DE LA SUBZONA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Propuesta indicativa de ordenación interior:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Constituye, funcionalmente, una Zona de Actividades Logísticas e Industriales con doble posibilidad de accesibilidad desde el interior del puerto (Muelle Isaac Peral) y el exterior (N-343).</li> <li>• La ordenación reflejada en los planos de ordenación (O-1 y O-4), incluye un eje interior de distribución (Eje Fangal Norte) que conecta a la vez con el paso bajo el Eje Central y el Muelle Isaac Peral, y con el Eje Fangal Sur y la N-343.</li> <li>• Accesos exteriores: Desde la N-343. Se procurará la unificación de los accesos a todas las parcelas de esta Subzona, con una posible vía de servicio paralela a la N-343 que facilite el acceso directo a cada concesionario.</li> <li>• Esta vía de servicio-distribución podrá ser ejecutada solamente en los tramos necesarios para la accesibilidad directa de las parcelas.</li> <li>• La banda de esta Subzona colindante con la N-343 se gestionará de forma conjunta a este Eje, para facilitar la incorporación de suelos en reserva para la conformación de este importante canal de comunicaciones y servicios, básico para la ampliación del puerto.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>CONDICIONES DE TRAMITACIÓN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mediante Proyectos Constructivos.</li> <li>• Los trámites de concesiones, en su caso, se realizarán mediante la presentación previa de Proyectos Básicos, y una vez aprobados y tramitadas las concesiones se presentarán los Proyectos Constructivos que los completen. Si ocupación propuesta supera la ocupación máxima teórica de esta Subzona será necesario realizar un Estudio de Detalle.</li> </ul>

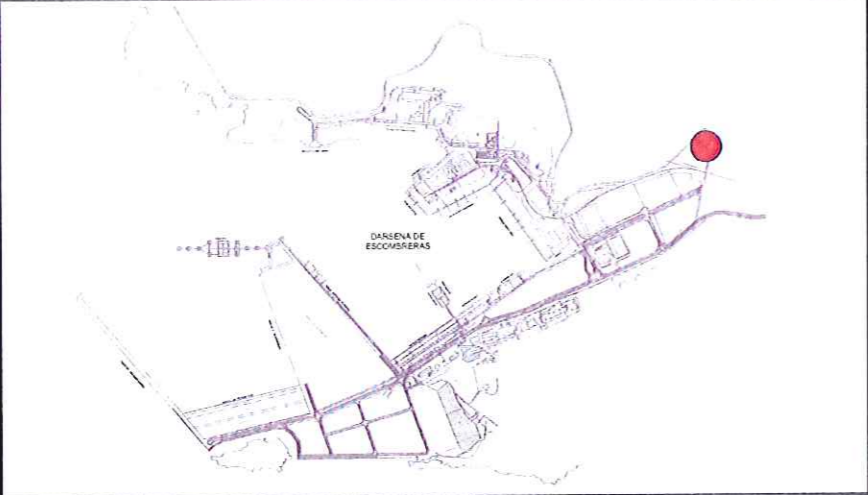
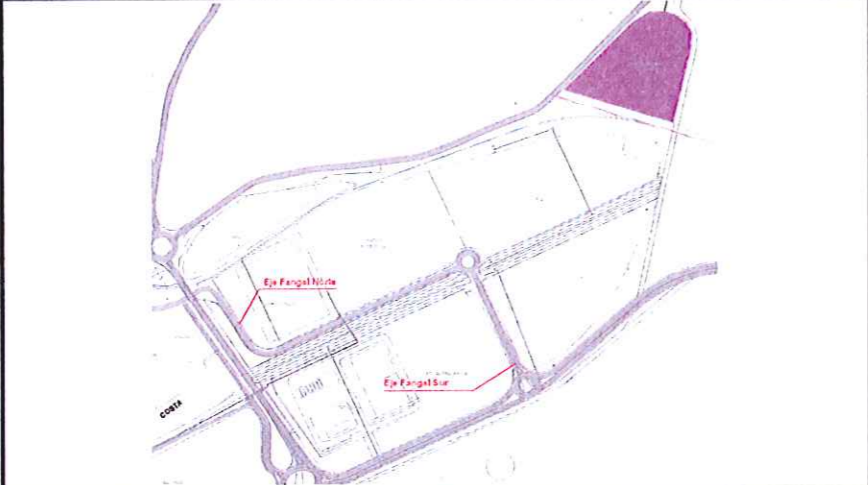

PLAN DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA  
GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO  
Cartagena

<p>ZONA III EL FANGAL</p>	<p>SUBZONA: F-2 FANGAL NORTE</p>	<p>SUPERFICIE 99.831 m<sup>2</sup></p>
<p><b>SITUACIÓN</b></p>  <p><b>ORDENACIÓN</b></p>  <p><b>IMAGEN ACTUAL</b></p> 		<p><b>USOS Y ACTIVIDADES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Uso Característico:</b> Uso Comercial - Portuario (CP) Grado II Logístico-Industrial (LI). <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actividades productivas de transformación vinculadas directa o indirectamente con los tráficos portuarios. Actividades de segunda línea de apoyo y servicio a los de primera línea: depósito y/o almacenaje- en naves, almacenes, depósitos, etc- distribución y actividades logístico-industriales relacionadas con dichos tráficos. Otras actividades productivas de apoyo a las actividades portuarias principales o a las industrias instaladas en la dársena o en su entorno.</li> </ul> </li> <li>• <b>Usos compatibles:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uso Comercial - Portuario (CP) Grado I Comercial General (CG): Actividades complementarias relacionadas con los tráficos portuarios.</li> <li>• Oficinas y servicios complementarios interiores de las instalaciones y empresas concesionarias.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>CONDICIONES DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ocupación máxima de la Subzona:</b> La ocupación máxima teórica estimada para esta Subzona es, con carácter indicativo, del 45 %. No obstante, las ocupaciones máximas de las Subzonas pertenecientes a la ZONA III pueden compensarse entre sí, siempre y cuando su suma no supere en ningún caso el 50 % de ocupación de esta ZONA, que asciende a un total de 111.905 m<sup>2</sup>. Cuando la ocupación de una parcela o área solicitada en concesión supere la ocupación máxima teórica de esta Subzona 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%.</li> <li>• <b>Coefficiente de edificabilidad máxima sobre la superficie adscrita a la Zona III:</b> 0,8 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, a repartir entre las subzonas..</li> </ul> <p><b>CONDICIONES DE PARCELACIÓN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parcelación definida en el Plano I.2 "Concesiones Administrativas".</li> <li>• Esta parcelación podrá ser modificada mediante Proyectos de Urbanización o Proyectos de Obras. Parcela mínima: 5.000 m<sup>2</sup>.</li> </ul> <p><b>CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Altura máxima de la edificación:</b> 20 metros, salvo elementos singulares de instalaciones especiales, previa autorización de la Autoridad Portuaria.</li> <li>• <b>Posición de la edificación respecto a alineaciones exteriores y a linderos:</b> 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.</li> </ul> <p><b>CONDICIONES DE ORDENACIÓN DE LA SUBZONA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Propuesta indicativa de ordenación interior:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Constituye, funcionalmente, una Zona de Actividades Logísticas e Industriales con doble posibilidad de accesibilidad desde el interior del puerto (Muelle Isaac Peral) y el exterior (N-343).</li> <li>• La ordenación reflejada en los planos de ordenación (O-1 y O-4), incluye un eje interior de distribución (Eje Fangal Norte) que conecta a la vez con el paso bajo el Eje Central y el Muelle Isaac Peral, y con el Eje Fangal Sur y la N-343.</li> <li>• El Eje Fangal Norte podrá ser continuado en la parcela más oriental de la Subzona, en caso de que se desagregue en concesiones menores.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>CONDICIONES DE TRAMITACIÓN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mediante Proyectos Constructivos.</li> <li>• Los trámites de concesiones, en su caso, se realizarán mediante la presentación previa de Proyectos Básicos, y una vez aprobados y tramitadas las concesiones se presentarán los Proyectos Constructivos que los completen. Si ocupación propuesta supera la ocupación máxima teórica de esta Subzona será necesario realizar un Estudio de Detalle.</li> </ul>

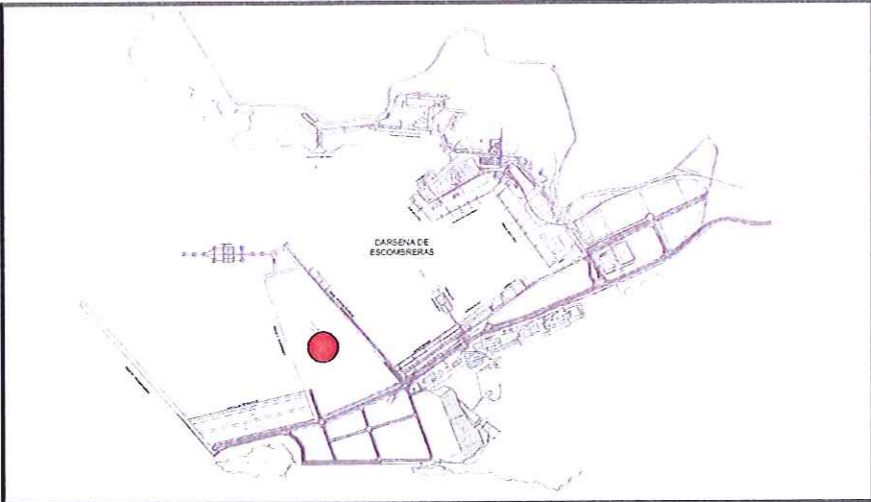
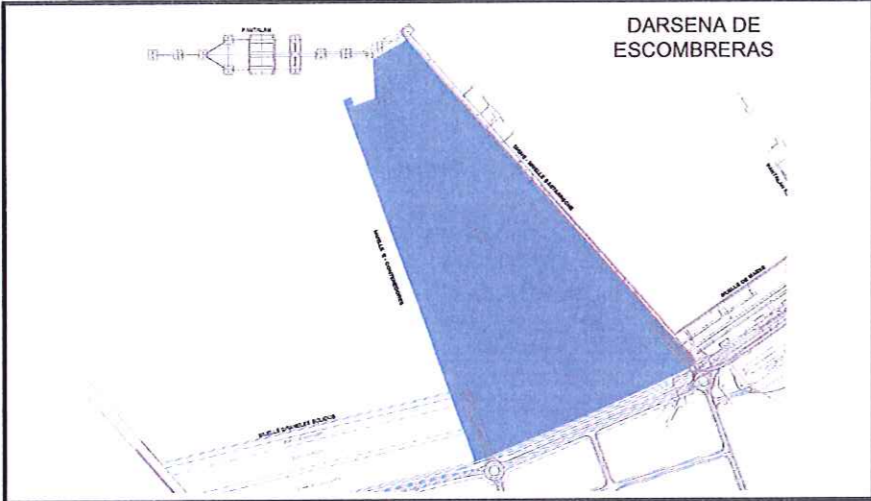
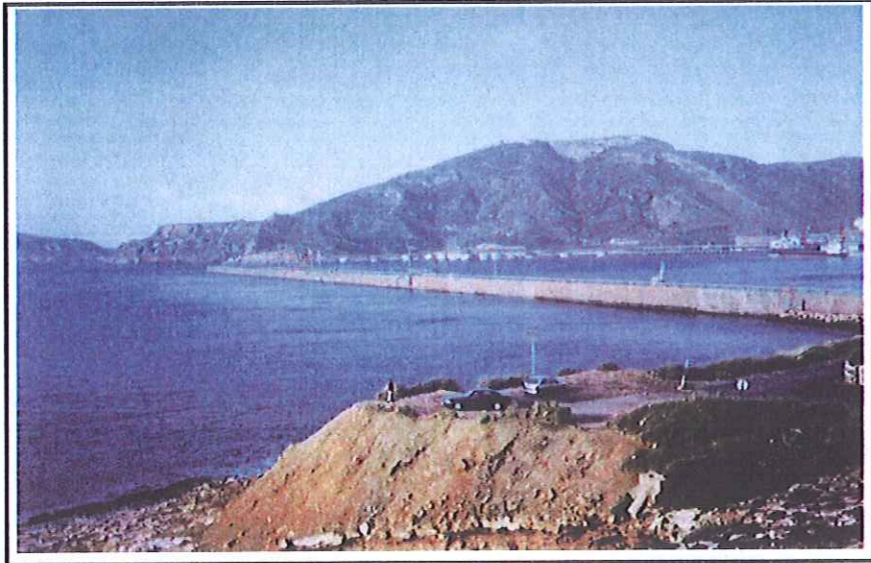


<p>ZONA III EL FANGAL</p>	<p>SUBZONA: F-3 FANGAL NOROESTE</p>	<p>SUPERFICIE 13.785 m<sup>2</sup></p>
<p><b>SITUACIÓN</b></p>  <p><b>ORDENACIÓN</b></p>  <p><b>IMAGEN ACTUAL</b></p> 		<p><b>USOS Y ACTIVIDADES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Uso Característico:</b> Uso Comercial - Portuario (C-P) Grado II Logístico-Industrial (L-I). <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actividades productivas de transformación vinculadas directa o indirectamente con los tráficos portuarios. Actividades de segunda línea de apoyo y servicio a los de primera línea: depósito y/o almacenaje- en naves, almacenes, depósitos, etc- distribución y actividades logístico-industriales relacionadas con dichos tráficos. Otras actividades productivas de apoyo a las actividades portuarias principales o a las industrias instaladas en la dársena o en su entorno.</li> </ul> </li> <li>• <b>Usos compatibles:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uso Comercial - Portuario (CP) Grado I Comercial General (CG): Actividades complementarias relacionadas con los tráficos portuarios.</li> <li>• Oficinas y servicios complementarios interiores de las instalaciones y empresas concesionarias.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>CONDICIONES DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ocupación máxima de la Subzona:</b> La ocupación máxima teórica estimada para esta Subzona es, con carácter indicativo, del 76 %. No obstante, las ocupaciones máximas de las Subzonas pertenecientes a la ZONA III pueden compensarse entre sí, siempre y cuando su suma no supere en ningún caso el 50 % de ocupación de esta ZONA, que asciende a un total de 111.905 m<sup>2</sup>. Cuando la ocupación de una parcela o área solicitada en concesión supere la ocupación máxima teórica de esta Subzona 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%.</li> <li>• <b>Coeficiente de edificabilidad máxima sobre la superficie adscrita a la Zona III:</b> 0,8 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, a repartir entre las subzonas.</li> </ul> <p><b>CONDICIONES DE PARCELACIÓN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parcela única.</li> <li>• Segregación a definir, en su caso, mediante Proyecto de Obras. Parcela mínima: 4.000 m<sup>2</sup>.</li> </ul> <p><b>CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Altura máxima de la edificación:</b> 20 metros, salvo elementos singulares de instalaciones especiales, previa autorización de la Autoridad Portuaria.</li> <li>• <b>Posición de la edificación respecto a alineaciones exteriores y a linderos:</b> 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.</li> </ul> <p><b>CONDICIONES DE ORDENACIÓN DE LA SUBZONA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Propuesta indicativa de ordenación interior:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Acceso preferente desde la vía que bordea la parcela.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>CONDICIONES DE TRAMITACIÓN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mediante Proyectos Constructivos.</li> <li>• Los trámites de concesiones, en su caso, se realizarán mediante la presentación previa de Proyectos Básicos, y una vez aprobados y tramitadas las concesiones se presentarán los Proyectos Constructivos que los completen. Si ocupación propuesta supera la ocupación máxima teórica de esta Subzona será necesario realizar un Estudio de Detalle.</li> </ul>

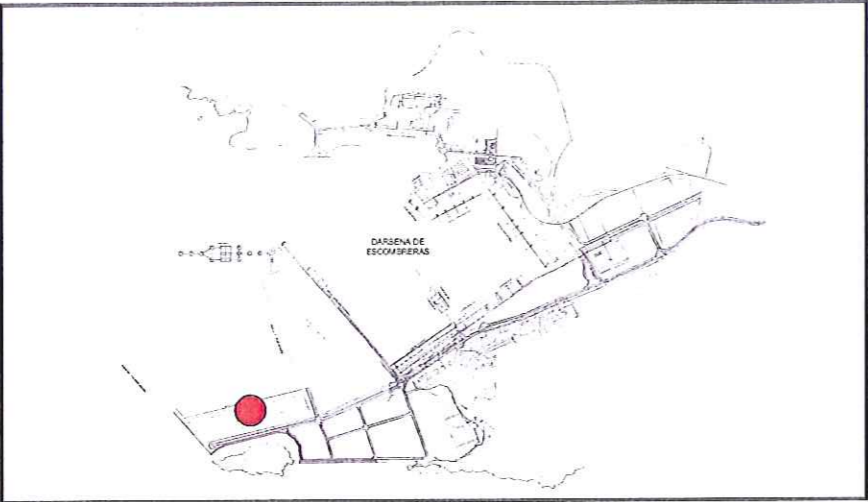
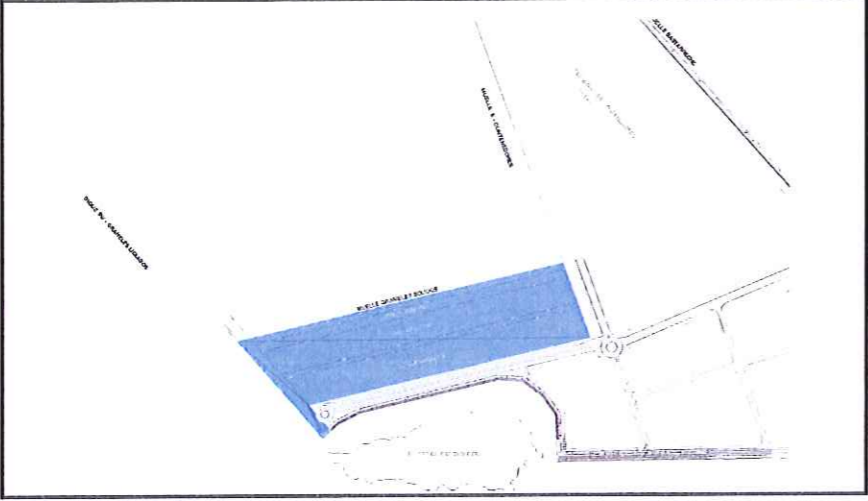
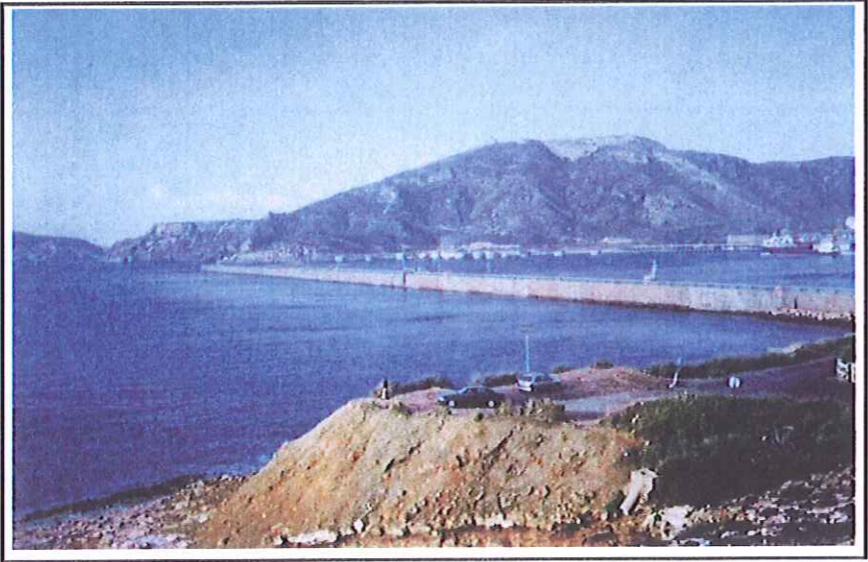


<p>ZONA III EL FANGAL</p>	<p>SUBZONA: F-4 FANGAL NORESTE</p>	<p>SUPERFICIE 18.815 m<sup>2</sup></p>
<p><b>SITUACIÓN</b></p> 		<p><b>USOS Y ACTIVIDADES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Uso Característico:</b> Uso Comercial - Portuario (C-P) Grado II Logístico-Industrial (L-I). <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actividades productivas de transformación vinculadas directa o indirectamente con los tráficos portuarios. Actividades de segunda línea de apoyo y servicio a los de primera línea: depósito y/o almacenaje- en naves, almacenes, depósitos, etc- distribución y actividades logístico-industriales relacionadas con dichos tráficos. Otras actividades productivas de apoyo a las actividades portuarias principales o a las industrias instaladas en la dársena o en su entorno.</li> </ul> </li> <li>• <b>Usos compatibles:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uso Comercial - Portuario (CP) Grado I Comercial General (CG): Actividades complementarias relacionadas con los tráficos portuarios.</li> <li>• Oficinas y servicios complementarios interiores de las instalaciones y empresas concesionarias.</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>ORDENACIÓN</b></p> 		<p><b>CONDICIONES DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ocupación máxima de la Subzona:</b> La ocupación máxima teórica estimada para esta Subzona es, con carácter indicativo, del 80 %. No obstante, las ocupaciones máximas de las Subzonas pertenecientes a la ZONA III pueden compensarse entre sí, siempre y cuando su suma no supere en ningún caso el 50 % de ocupación de esta ZONA, que asciende a un total de 111.905 m<sup>2</sup>. Cuando la ocupación de una parcela o área solicitada en concesión supere la ocupación máxima teórica de esta Subzona 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%.</li> <li>• <b>Coefficiente de edificabilidad máxima sobre la superficie adscrita a la Zona III:</b> 0,8 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, a repartir entre las subzonas.</li> </ul> <p><b>CONDICIONES DE PARCELACIÓN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parcela única.</li> <li>• Segregación a definir, en su caso, mediante Proyecto de Obras. Parcela mínima: 5.000 m<sup>2</sup>.</li> </ul>
<p><b>IMAGEN ACTUAL</b></p> 		<p><b>CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Altura máxima de la edificación:</b> 20 metros, salvo elementos singulares de instalaciones especiales, previa autorización de la Autoridad Portuaria.</li> <li>• <b>Posición de la edificación respecto a alineaciones exteriores y a linderos:</b> 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.</li> </ul> <p><b>CONDICIONES DE ORDENACIÓN DE LA SUBZONA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Propuesta indicativa de ordenación interior:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Acceso preferente desde la vía que bordea la parcela.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>CONDICIONES DE TRAMITACIÓN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mediante Proyectos Constructivos.</li> <li>• Los trámites de concesiones, en su caso, se realizarán mediante la presentación previa de Proyectos Básicos, y una vez aprobados y tramitadas las concesiones se presentarán los Proyectos Constructivos que los completen. Si ocupación propuesta supera la ocupación máxima teórica de esta Subzona será necesario realizar un Estudio de Detalle.</li> </ul>

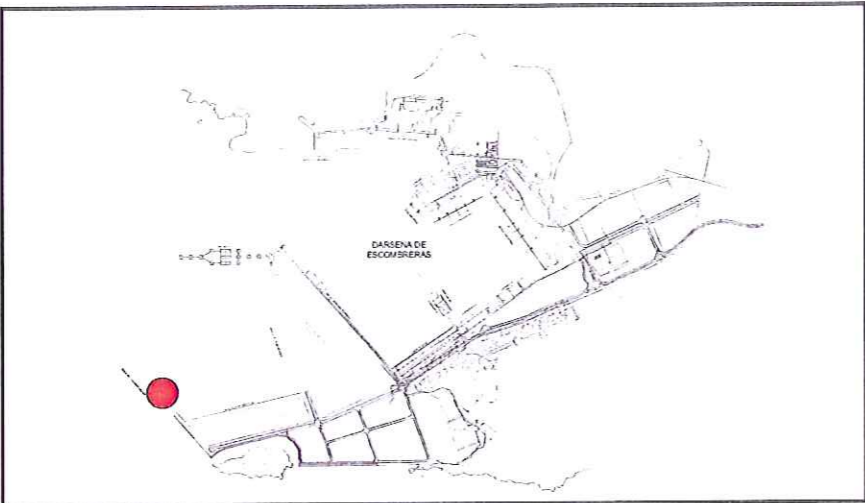
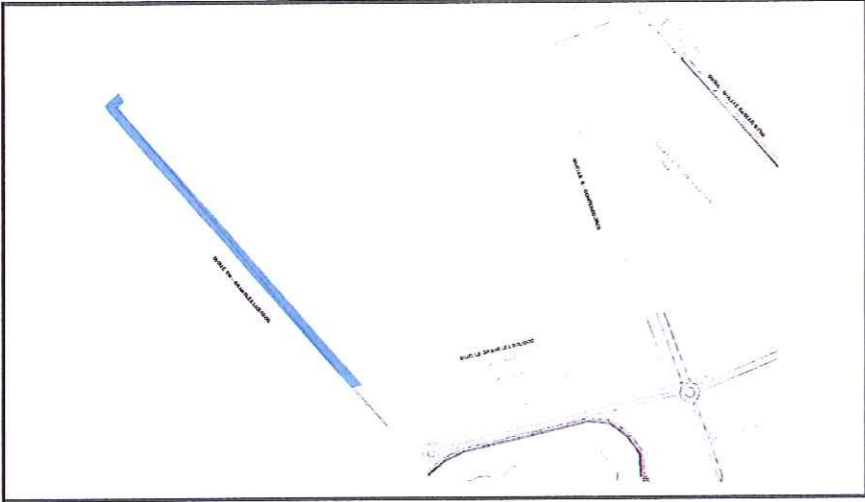
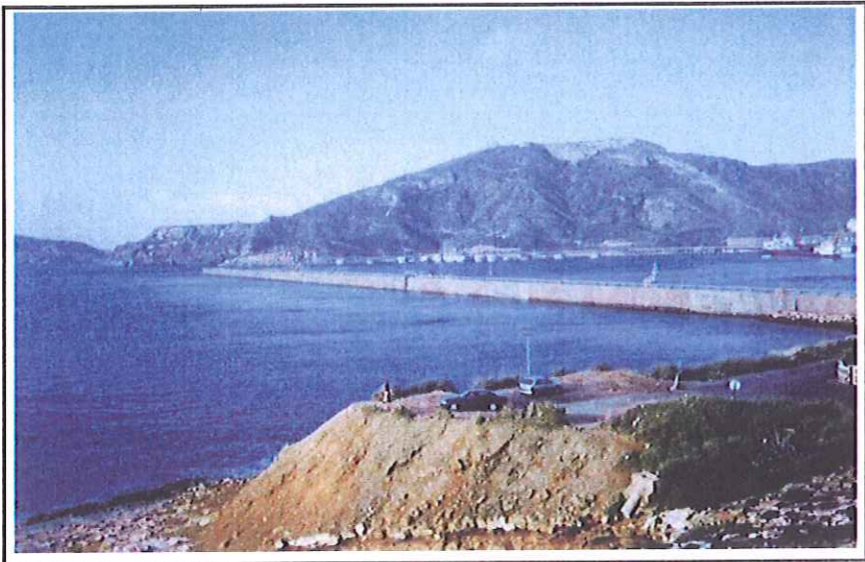


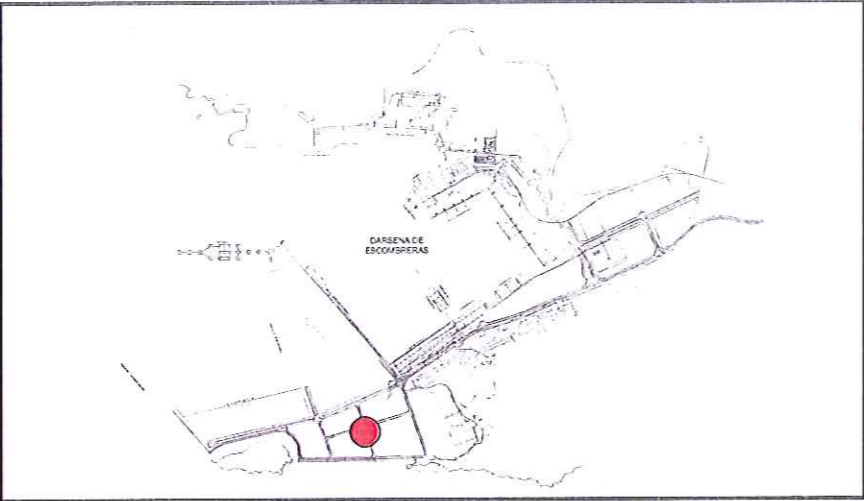
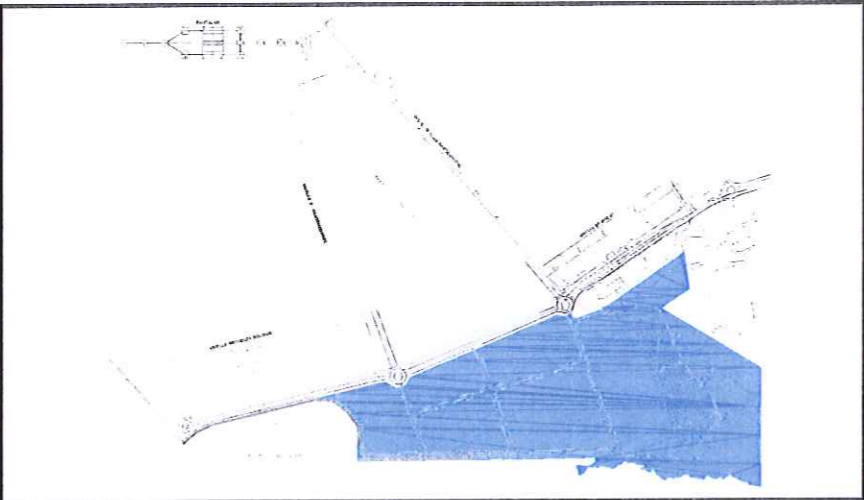
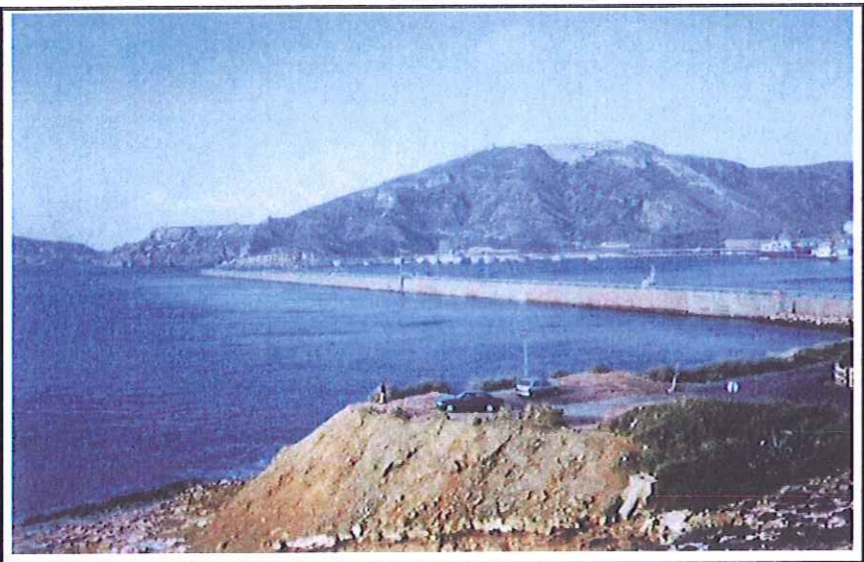
<b>ZONA IV</b> <b>AMPLIACIÓN D. ESCOMBRERAS</b>	<b>SUBZONA: AM-1</b> <b>MUELLE POLIVALENTE</b>	<b>SUPERFICIE</b> <span style="float: right;">272.133 m<sup>2</sup></span>
<b>SITUACIÓN</b>  <b>ORDENACIÓN</b>  <b>IMAGEN ACTUAL</b> 		<b>USOS Y ACTIVIDADES</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Uso Característico:</b> Uso Comercial - Portuario (CP) Grado I Comercial General (CG). <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actividades de carga, estiba, desestiba y descarga de mercancías contenerizadas y/u otro tipo de mercancías.</li> <li>• Actividades de depósito y/o almacenaje de contenedores en campas.</li> <li>• Actividades complementarias relacionadas con estos tráficos desarrolladas en las inmediaciones de la línea de atraque.</li> </ul> </li> <li>• <b>Usos compatibles:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Las actividades de industria y logística (correspondientes al Uso Comercial - Portuario (CP) Grado II Logístico-Industrial (LI)): Actividades de segunda línea de apoyo y servicio a los de primera línea: depósito y/o almacenaje de contenedores en campas, depósito y/o almacenaje descubierto para otro tipo de mercancías- en naves, almacenes cubiertos, etc.-, distribución y actividades logístico-industriales relacionadas con los tráficos portuarios.</li> <li>• Servicios a trabajadores, vehículos, empresas, etc., complementarios a la actividad portuaria principal: vigilancia, naves de repuestos, talleres, etc.</li> </ul> </li> </ul> <b>CONDICIONES DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ocupación máxima de la Subzona:</b> La ocupación máxima teórica estimada para esta Subzona es, con carácter indicativo, del 50 %. No obstante, las ocupaciones máximas de las Subzonas pertenecientes a la ZONA IV pueden compensarse entre sí, siempre y cuando su suma no supere en ningún caso el 50 % de ocupación de esta ZONA, que asciende a un total de 373.640 m<sup>2</sup>.  Cuando la ocupación de una parcela o área solicitada en concesión supere la ocupación máxima teórica de esta Subzona 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%.</li> <li>• <b>Coefficiente de edificabilidad máxima sobre la superficie adscrita a la Zona IV:</b> 0,8 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, a repartir entre las subzonas.</li> </ul> <b>CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Altura máxima de la edificación:</b> 20 metros, salvo elementos singulares de instalaciones especiales, previa autorización de la Autoridad Portuaria.</li> <li>• <b>Posición de la edificación respecto a alineaciones exteriores y a linderos:</b> 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.</li> </ul> <b>CONDICIONES DE ORDENACIÓN DE LA SUBZONA</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Propuesta indicativa de ordenación interior:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se trata de una terminal de unas 25 Has, que podría destinarse a mercancía contenerizada y/u otro tipo de tráficos (graneles sólidos, etc.), a definir por la Autoridad Portuaria en el momento de su explotación.</li> <li>• Acceso principal: desde el Eje Sur.</li> </ul> </li> </ul> <b>CONDICIONES DE TRAMITACIÓN</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mediante Proyectos Constructivos.</li> <li>• Los trámites de concesiones, en su caso, se realizarán mediante la presentación previa de Proyectos Básicos, y una vez aprobados y tramitadas las concesiones se presentarán los Proyectos Constructivos que los completen. Si ocupación propuesta supera la ocupación máxima teórica de esta Subzona será necesario realizar un Estudio de Detalle.</li> </ul>



<p>ZONA IV</p> <p>AMPLIACIÓN D. ESCOMBRERAS</p>	<p>SUBZONA: AM-2</p> <p>MUELLE DE GRANELES SÓLIDOS</p>	<p>SUPERFICIE</p> <p>92.099 m<sup>2</sup></p>
<p><b>SITUACIÓN</b></p>  <p><b>ORDENACIÓN</b></p>  <p><b>IMAGEN ACTUAL</b></p> 		<p><b>USOS Y ACTIVIDADES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Uso Característico:</b> Uso Comercial - Portuario (CP) Grado I Comercial General (CG). <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actividades de carga, estiba, desestiba y descarga de mercancías (principalmente, graneles sólidos).</li> <li>• Actividades complementarias relacionadas con estos tráficó desarrolladas en las inmediaciones de la línea de atraque.</li> </ul> </li> <li>• <b>Usos compatibles:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Las actividades de industria y logística (correspondientes al Uso Comercial - Portuario (CP) Grado II Logístico-Industrial (LI)): Actividades de segunda línea de apoyo y servicio a los de primera línea: depósito y/o almacenaje- en naves, campas, etc.-, distribución y actividades logístico-industriales relacionadas con los tráficó portuarios.</li> <li>• Servicios a trabajadores, vehículos, empresas, etc., complementarios a la actividad portuaria principal: básculas, naves de repuestos, talleres, vigilancia, etc.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>CONDICIONES DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ocupación máxima de la Subzona:</b> La ocupación máxima teórica estimada para esta Subzona es, con carácter indicativo, del 50 %. No obstante, las ocupaciones máximas de las Subzonas pertenecientes a la ZONA IV pueden compensarse entre sí, siempre y cuando su suma no supere en ningún caso el 50 % de ocupación de esta ZONA, que asciende a un total de 373.640 m<sup>2</sup>. Cuando la ocupación de una parcela o área solicitada en concesión supere la ocupación máxima teórica de esta Subzona 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%.</li> <li>• <b>Coefficiente de edificabilidad máxima sobre la superficie adscrita a la Zona IV:</b> 0,8 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, a repartir entre las subzonas.</li> </ul> <p><b>CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Altura máxima de la edificación:</b> 20 metros, salvo elementos singulares de instalaciones especiales, previa autorización de la Autoridad Portuaria.</li> <li>• <b>Posición de la edificación respecto a alineaciones exteriores y a linderos:</b> 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.</li> </ul> <p><b>CONDICIONES DE ORDENACIÓN DE LA SUBZONA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Propuesta indicativa de ordenación interior:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El muelle de graneles sólidos dispondrá de tres líneas operativas: la primera y más próxima al mar corresponde a la zona de maniobra, la segunda línea es la zona de acopio y la tercera línea y más próxima al Eje Sur es la zona de almacenes.</li> <li>• Acceso principal: desde el Eje Sur.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>CONDICIONES DE TRAMITACIÓN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mediante Proyectos Constructivos.</li> <li>• Los trámites de concesiones, en su caso, se realizarán mediante la presentación previa de Proyectos Básicos, y una vez aprobados y tramitadas las concesiones se presentarán los Proyectos Constructivos que los completen. Si ocupación propuesta supera la ocupación máxima teórica de esta Subzona será necesario realizar un Estudio de Detalle.</li> </ul>



<b>ZONA IV</b> <b>AMPLIACIÓN D. ESCOMBRERAS</b>	<b>SUBZONA: AM-3</b> <b>DIQUE SW- GRANELES LÍQUIDOS</b>	<b>SUPERFICIE</b> <span style="float: right;">17.903 m<sup>2</sup></span>
<b>SITUACIÓN</b>  <b>ORDENACIÓN</b>  <b>IMAGEN ACTUAL</b> 		<b>USOS Y ACTIVIDADES</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Uso Característico:</b> Uso Comercial - Portuario (CP) Grado I Comercial General (CG). <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actividades de carga, estiba, desestiba y descarga de mercancías (graneles líquidos).</li> <li>• Actividades complementarias relacionadas con estos tráficos desarrolladas en las inmediaciones de la línea de atraque.</li> </ul> </li> <li>• <b>Usos compatibles:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Las actividades de industria y logística (correspondientes al Uso Comercial - Portuario (CP) Grado II Logístico-Industrial (LI)): Actividades de segunda línea de apoyo y servicio a los de primera línea: depósito, almacenaje, distribución y actividades logístico-industriales relacionadas con los tráficos portuarios.</li> <li>• Servicios a trabajadores, vehículos, empresas, etc., complementarios a la actividad portuaria principal: vigilancia, talleres, servicio conrtraincendios, otras instalaciones, etc-.</li> </ul> </li> </ul> <b>CONDICIONES DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ocupación máxima de la Subzona:</b> La ocupación máxima teórica estimada para esta Subzona es, con carácter indicativo, del 10 %. No obstante, las ocupaciones máximas de las Subzonas pertenecientes a la ZONA IV pueden compensarse entre sí, siempre y cuando su suma no supere en ningún caso el 50 % de ocupación de esta ZONA, que asciende a un total de 373.640 m<sup>2</sup>.  Cuando la ocupación de un área solicitada en concesión supere la ocupación máxima teórica de esta Subzona 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%.</li> <li>• <b>Coefficiente de edificabilidad máxima sobre la superficie adscrita a la Zona IV:</b> 0,8 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, a repartir entre las subzonas.</li> </ul> <b>CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Altura máxima de la edificación:</b> 20 metros, salvo elementos singulares de instalaciones especiales, previa autorización de la Autoridad Portuaria.</li> <li>• <b>Posición de la edificación respecto a alineaciones exteriores y a linderos:</b> 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.</li> </ul> <b>CONDICIONES DE ORDENACIÓN DE LA SUBZONAS</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Propuesta indicativa de ordenación interior:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Acceso principal: desde el Eje Sur, a través del extremo Oeste de la Subzona AM-2.</li> </ul> </li> </ul> <b>CONDICIONES DE TRAMITACIÓN</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mediante Proyectos Constructivos.</li> <li>• Los trámites de concesiones, en su caso, se realizarán mediante la presentación previa de Proyectos Básicos, y una vez aprobados y tramitadas las concesiones se presentarán los Proyectos Constructivos que los completen. Si ocupación propuesta supera la ocupación máxima teórica de esta Subzona será necesario realizar un Estudio de Detalle.</li> </ul>

<b>ZONA IV</b> <b>AMPLIACIÓN D. ESCOMBRERAS</b>	<b>SUBZONA: AM-5</b> <b>ÁREA LOGISTICA INDUSTRIAL</b>	<b>SUPERFICIE</b> <span style="float: right;">347.394 m<sup>2</sup></span>
<b>SITUACIÓN</b>  <b>ORDENACIÓN</b>  <b>IMAGEN ACTUAL</b> 		<b>USOS Y ACTIVIDADES</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Uso Característico:</b> Uso Comercial - Portuario (C-P) Grado II Logístico-Industrial (L-I). <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actividades productivas de transformación vinculadas directa o indirectamente con los tráficos portuarios. Actividades de segunda línea de apoyo y servicio a los de primera línea: depósito y/o almacenaje- en almacenes, naves, depósitos, etc- distribución y actividades logístico-industriales relacionadas con dichos tráficos. Otras actividades productivas de apoyo a las actividades portuarias principales o a las industrias instaladas en la dársena o en su entorno.</li> </ul> </li> <li>• <b>Usos compatibles:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uso Comercial - Portuario (CP) Grado I Comercial General (CG): Actividades complementarias relacionadas con los tráficos portuarios.</li> <li>• Uso Comercial - Portuario (CP) Grado III Complementario Dotacional: Equipamientos públicos y dotaciones públicas, privadas o infraestructurales, u otras actividades urbanas o territoriales complementarias a las directamente portuarias.</li> </ul> </li> </ul> <b>CONDICIONES DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ocupación máxima de la Subzona de Actuación:</b> La ocupación máxima teórica estimada para esta Subzona es, con carácter indicativo, del 54 %. No obstante, las ocupaciones máximas de las Subzonas pertenecientes a la ZONA IV pueden compensarse entre sí, siempre y cuando su suma no supere en ningún caso el 50 % de ocupación de esta ZONA, que asciende a un total de 373.640 m<sup>2</sup>.  Cuando la ocupación de una parcela o área solicitada en concesión supere la ocupación máxima teórica de esta Subzona 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%.</li> <li>• <b>Coefficiente de edificabilidad máxima sobre la superficie adscrita a la Zona III:</b> 0,8 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, a repartir entre las subzonas.</li> </ul> <b>CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Altura máxima de la edificación:</b> 20 metros, salvo elementos singulares de instalaciones especiales, previa autorización de la Autoridad Portuaria.</li> <li>• <b>Posición de la edificación respecto a alineaciones exteriores y a linderos:</b> 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.</li> </ul> <b>CONDICIONES DE ORDENACIÓN DE LA SUBZONA</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Propuesta indicativa de ordenación interior:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El área limita al Norte con el Eje Sur, como viario de accesibilidad, y se estructurará mediante una serie de viarios interiores en forma de "malla". El viario interior se definirá, en función de la demanda real, Mediante Proyectos de Urbanización o Proyectos de Obras</li> <li>• Posible integración de un centro general de servicios de la ampliación del puerto.</li> </ul> </li> </ul> <b>CONDICIONES DE TRAMITACIÓN</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mediante Proyectos de Urbanización y/o Proyectos Constructivos.</li> <li>• Los trámites de concesiones, en su caso, se realizarán mediante la presentación previa de Proyectos Básicos, y una vez aprobados y tramitadas las concesiones se presentarán los Proyectos Constructivos que los completen. Si ocupación propuesta supera la ocupación máxima teórica de esta Subzona será necesario realizar un Estudio de Detalle.</li> </ul>



## CAPÍTULO 7. PLAN DE ACTUACIONES

### 7.1. ACTUACIONES PREVISTAS

El presente Plan Especial contempla las siguientes actuaciones a realizar:

- **Viaro Estructurante:** Corresponde a la ejecución del Eje Sur, como un viario capaz de dotar de la accesibilidad necesaria a la Dársena de Escombreras, fundamentalmente a las zonas situadas más al Sur y a la Zona de Ampliación.
- **Urbanización Subzona A-5 Logístico-Industrial de la ampliación de la dársena:** Corresponde a la realización del viario e infraestructuras de servicios en la Zona Logístico Industrial de la ampliación.
- **Acceso ferroviario:** Corresponde a la ejecución de un acceso ferroviario a lo largo del Eje Sur hasta la zona de ampliación de la dársena, así como de las terminales ferroviarias en los nuevos Muelles Polivalente y Graneles Sólidos.
- **Infraestructuras de servicios en los Muelles:** Corresponden a la dotación de las redes de servicio que entran dentro de los nuevos muelles de la zona de ampliación de la Dársena.
- **Infraestructuras y afecciones:**
  - **Rack de tuberías:** Modificación del trazado actual del rack de tuberías que será afectado por el trazado el Eje Sur.
  - **Nuevo rack de tuberías en zona de ampliación:** Consiste en la ejecución de un nuevo rack de tuberías que discurrirá paralelo al Eje Sur en la zona de ampliación y continuará a lo largo del Muelle de Graneles Líquidos.
  - **Estación de Depuración de Aguas residuales:** Nueva estación depuradora que se situará en el área logístico-industrial de la ampliación.

### 7.2. VALORACIÓN ECONÓMICA DE LAS ACTUACIONES

A continuación se presenta una valoración aproximada de las inversiones a realizar.

Estas valoraciones contemplan los siguientes aspectos:

- **Viaro Estructurante:** Se ha realizado la valoración del tramo de viario a ejecutar correspondiente a Eje Sur que queda dentro de la Zona de Servicio del Puerto. La valoración comprende demolición del viario existente, pequeñas demoliciones de otros elementos, movimiento de tierras para ensanche de sección y adaptación de la rasante existente a la prevista, ejecución de infraestructuras de servicio necesarias y pavimentación.  
  
En principio, se estima que los cruces del ferrocarril y el Eje Sur se realizarán a nivel. No obstante, y en caso que finalmente sea necesario realizar pasos sobre el ferrocarril, se adjunta valoración estimada.  
  
Hemos puesto una nota sobre el coste aproximado de cada puente sobre ferrocarril en caso que fuera necesario su realización.
- **Urbanización Subzona A-5 Logístico-Industrial de la ampliación de la dársena:** Se ha estimado como superficie de viario a urbanizar un 10% de la superficie útil del área.  
  
La valoración incluye el movimiento de tierras para la ejecución del viario, infraestructuras de servicio (saneamiento y drenaje, abastecimiento de agua y red de protección contra incendios, energía eléctrica, alumbrado público, canalización de telefonía, jardinería (alcorques, etc.)).  
  
La red de gas no se ha incluido en la valoración ya que se realizan bajo demandas concretas de clientes, asumiendo éstos el coste.
- **Acceso ferroviario:** Se ha realizado la valoración del tramo de vía que discurre desde el enganche con la vía actual, al Este fuera de la Zona de Servicio, a lo largo del Eje Sur hasta la zona de ampliación. También se han realizado la valoración de los haces de vías de las terminales ferroviarias situados al Sur de los nuevos Muelles Polivalente y Graneles Sólidos de la ampliación.
- **Infraestructuras de servicios en los Muelles:** La valoración corresponde a la dotación de servicios de abastecimiento de agua, energía eléctrica y alumbrado en los nuevos muelles de la zona de ampliación de la Dársena.

**Infraestructuras y afecciones:**

- **Rack de tuberías:** La valoración incluye el desmontaje y reposición del tramo de rack de tuberías afectado. Además, se incluye una partida alzada el 15% del valor de la reposición del mismo como gastos de conexiones y otros gastos a justificar.
- **Nuevo rack de tuberías en zona de ampliación:** La valoración incluye la ejecución de la infraestructura (no la tubería) para un nuevo rack.
- **Estación de Depuración de Aguas residuales:** La valoración incluye la obra civil y los equipos necesarios para el funcionamiento de una nueva estación depuradora.

**Valoración Económica de las Actuaciones**

	Medición		Coste unitario (€)	Importe (€)	%
<b>Viario Estructurante*</b>	8,53	Ha		12.361.250,00	
EJE SUR	57.500	m2	145,00	8.337.500,00	32,9%
EJE SUR (Zona de Ampliación de la Dársena)	27.750	m2	145,00	4.023.750,00	15,9%
<b>Urbanización Subzona A-5 Logístico-Industrial (s/ 10 % Viario)**</b>	2,46	Ha	108,20	2.661.720,00	
PAVIMENTACIÓN	24.600	m2	44,00	1.082.400,00	4,3%
SANEAMIENTO Y DRENAJE	24.600	m2	25,00	615.000,00	2,4%
ABAST. AGUA Y PROTEC. CONTRA INCENDIOS	24.600	m2	21,00	516.600,00	2,0%
ENERGÍA ELÉCTRICA	24.600	m2	13,00	319.800,00	1,3%
ALUMBRADO PUBLICO	24.600	m2	2,00	49.200,00	0,2%
CANALIZACIÓN DE TELEFONÍA	24.600	m2	2,20	54.120,00	0,2%
JARDINERÍA (Alcorques, etc ...)	24.600	m2	1,00	24.600,00	0,1%
<b>Acceso Ferroviario (Vía estuchada i/ aparatos vía, señalización etc...)</b>				5.274.000,00	
EJE SUR	2.400	m	900,00	2.160.000,00	8,5%
EJE SUR (Zona de Ampliación de la Dársena)	1.050	m	900,00	945.000,00	3,7%
HACES DE VÍAS (Zona de Ampliación de la Dársena)	2.410	m	900,00	2.169.000,00	8,6%
<b>Infraestructuras Servicios Muelles (Zona ampliación de la Dársena)</b>				1.073.750,00	
ABASTECIMIENTO AGUA	3.510	m	50,00	175.500,00	0,7%
ENERGÍA ELÉCTRICA	2.680	m	305,00	817.400,00	3,2%
ALUMBRADO PUBLICO	2.450	m	33,00	80.850,00	0,3%
<b>Infraestructuras y afecciones</b>				3.979.500,00	
MODIFICACIÓN RACK TUBERÍAS (a lo largo del Eje Sur)	550	m	600,00	330.000,00	1,3%
MODIFICACIÓN CONEXIÓN CON RACK ACTUAL	PA		49.500,00	49.500,00	0,2%
NUEVO RACK TUBERÍAS (Zona de Ampliación de la Dársena)***	2.200	m	500,00	1.100.000,00	4,3%
EDAR (en Subzona A-5 Logístico-Industrial)	1	Ud	2.500.000,00	2.500.000,00	9,9%
<b>Importe Total Inversión sin IVA</b>				<b>25.350.220,00</b>	<b>100%</b>

\* En caso de ser necesarios puentes sobre el ferrocarril, el coste de cada uno se estima en unos 450.000,00 €

\*\* La red de gas se realizará bajo demanda concreta con cargo al cliente

\*\*\* Sólo incluye la infraestructura (no la tubería)

### 7.3. PROGRAMACIÓN DE LAS ACTUACIONES

A continuación se muestra la programación de las actuaciones y las inversiones previstas.

Se ha estimado como fecha de inicio de las actuaciones el año 2.006, no obstante, esta programación deberá adaptarse al inicio real de las obras.

Las obras del Eje del Sur correspondientes a la zona de ampliación deberán estar finalizadas para la puesta en servicio, a comienzos de 2.007, del nuevo Muelle de Graneles Sólidos.

Otro tramo del Eje Sur prioritario es el que discurre desde el acceso a la Zona de Servicio, por el Este, hasta el Eje Central ya que es el que da acceso a todas las zonas situadas al norte de la dársena.

Las obras del acceso ferroviario se realizarán simultáneamente con las del Eje Sur al discurrir ambas paralelamente por el mismo corredor.

Puesta en servicio prevista del nuevo Muelle de Graneles Sólidos de la Zona de Ampliación de la Dársena

Puesta en servicio prevista del nuevo Muelle Polivalente de la Zona de Ampliación de la Dársena

ACTUACIONES PREVISTAS	Importe Total Inversión sin IVA (miles de €)	2.006			2.007			2.008			2.009
		1er cuatr.	2º cuatr.	3er cuatr.	1er cuatr.	2º cuatr.	3er cuatr.	1er cuatr.	2º cuatr.	3er cuatr.	
Viario Estructurante- Eje Sur	12.361	1.766	1.766	1.766	1.766	1.766	1.766	1.766			
Urbanización Subzona A-5 Logístico-Industrial	2.662		887	887	887						
Acceso Ferroviario	5.274	753	753	753	753	753	753	753			
Infraestructuras Servicios Muelles (Zona Ampliación)	1.074				537						537
Infraestructuras y afecciones	3.980										
MODIFICACIÓN RACK TUBERÍAS (a lo largo del Eje Sur)	380	190	190								
NUEVO RACK TUBERÍAS (Zona de Ampliación de la Dársena)	1.100			367	367	367					
EDAR (en Subzona A-5 Logístico-Industrial)	2.500				833	833	833				
<b>Valoración económica anual de las actuaciones previstas</b>	<b>25.350</b>	<b>10.079</b>			<b>12.215</b>			<b>3.056</b>			



### CAPÍTULO 8. CONCLUSIONES

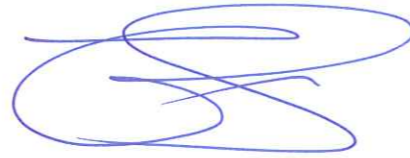
Con la presente Memoria y Planos que la acompañan se da por concluida la redacción del Texto Refundido del Plan Especial nº3, Dársena de Escombreras, recogiendo en el documento las condiciones establecidas en el acuerdo de aprobación definitiva de Ayuntamiento Pleno de 20 de diciembre de 2010.

Aprobado técnicamente.



D. José Pedro Vindel Muñiz  
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.  
Director General

Redactado.



José María Gómez Fuster  
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.  
Jefe de División de Planificación.



DILIGENCIA: Por Acuerdo de Pleno del Excmo. Ayuntamiento de Cartagena de fecha 20.12.10 se aprobó el PROYECTO DE PLANEAMIENTO, de cuyo expediente forma parte el documento en que se consigna la presente. Cartagena a, 18.04.11 de 20\_\_

**DEFINITIVAMENTE**

EL SECRETARIO



PLANEAMIENTO  
GERENCIA MUNICIPAL  
urbanismo  
cartagena

## PLANOS



## **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