



3ª MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL ÁREA SG-P “PUERTO DE LAS PALMAS” (ANTERIOR OAS-04 Y OAS-05)

ÁREA DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN

DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA

CONTENIDO:

- I.- MEMORIA DE INFORMACIÓN**
- II.- MEMORIA DE ORDENACIÓN**
- III.- PLANOS DE ORDENACIÓN A SUSTITUIR**
- IV.- ANEXO I: NORMATIVA A SUSTITUIR Y LA DE SUSTITUCIÓN**
- V.- ANEXO II: DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO.**
- VI.- ANEXO III: INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.**
- VII.- ANEXO IV: ESTUDIO DE TRÁFICO Y DESARROLLO DE ALTERNATIVAS PARA LA ORDENACIÓN DE ACCESOS AL PUERTO DE LAS PALMAS.**
- VIII.- ANEXO V: CONTESTACIÓN A LAS ALEGACIONES E INFORMES RECIBIDOS DURANTE LA INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTAS.**

MAYO DE 2016



ÍNDICE

I.	MEMORIA DE INFORMACIÓN.	1
1	INTRODUCCIÓN.	1
1.1	Antecedentes.	1
1.2	Estructura del documento.	3
1.3	Equipo redactor.	4
1.4	Marco jurídico.	4
1.5	Tramitación del presente expediente.	5
1.5.1	Formulación del Plan Especial.	5
1.5.2	Solicitud de los informes sectoriales	5
1.5.3	Evaluación ambiental estratégica simplificada.	6
1.5.4	Informe ambiental estratégico.	7
1.5.5	Aprobación Inicial	7
1.5.6	Trámite de información pública y consultas	7
1.5.7	Informe de Puertos del Estado previo a la aprobación definitiva	9
1.6	Plan Director de Infraestructuras.	9
1.7	Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.	11
2	ORDENACIÓN Y PLANEAMIENTO URBANÍSTICO.	11
2.1	Ordenación urbanística de los puertos de interés general.	11
2.2	Objeto de los Planes Especiales de Ordenación.	13
2.3	Ámbito territorial de la modificación.	13
2.4	Modificación no cualificada u ordinaria del Plan Especial.	15
2.5	Elaboración y tramitación de la modificación del Plan Especial.	16
2.6	Contenido del Plan Especial vigente (PE SG-P).	17
2.7	Modificaciones puntuales del plan especial vigente (SG-P).	28
2.8	El Plan Especial del SG-DEL en el ámbito del puerto de Las Palmas.	30
2.9	Estudio de tráfico y alternativas para la ordenación de accesos.	31
II.	MEMORIA DE ORDENACIÓN.	33
3	JUSTIFICACIÓN.	33
3.1	Objeto de las modificaciones propuestas.	33
3.2	Descripción de las alteraciones a introducir en el plan especial.	36

3.3	Actualización del Plan Especial con las Modificaciones introducidas por la Ficha SG-P del PGO del año 2012.....	42
3.4	Medidas ambientales correspondientes al punto 8 de la Memoria Ambiental del PGO del 2012.....	46
3.5	Resumen de las superficies de las diferentes Áreas de Normativa.....	47
4	EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA.....	48
4.1	Legislación básica estatal.....	48
4.2	Legislación del Sistema de Planeamiento de Canarias	50
4.3	Antecedentes en materia de evaluación ambiental estratégica	51
4.4	Procedimiento de evaluación ambiental a aplicar.....	55
4.5	Evaluación ambiental estratégica simplificada.....	56
4.6	Incorporación e integración de las medidas ambientales recogidas en el Documento Ambiental Estratégico.....	57
5	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL ARTICULADO	60
III.	PLANOS DE ORDENACIÓN A SUSTITUIR.....	67
IV.	ANEXO I "NORMATIVA A SUSTITUIR Y LA DE SUSTITUCIÓN"	68

V.- ANEXO II: DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO.

VI.- ANEXO III: INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.

VII.- ANEXO IV: ESTUDIO DE TRÁFICO Y DESARROLLO DE ALTERNATIVAS PARA LA ORDENACIÓN DE ACCESOS AL PUERTO DE LAS PALMAS.

VIII.- ANEXO V: CONTESTACIÓN A LAS ALEGACIONES E INFORMES RECIBIDOS DURANTE LA INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTAS.

I. MEMORIA DE INFORMACIÓN.

1 INTRODUCCIÓN.

1.1 ANTECEDENTES.

El presente documento constituye una modificación puntual (no cualificada u ordinaria) del *“Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio y Zona de Actividades Logísticas del Puerto de la Luz y Las Palmas”* (OAS-04 y OAS 05), aprobado definitivamente de forma parcial según acuerdo plenario del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria en sesión celebrada el 30 de marzo de 2007, en adelante *“PE OAS-04 y OAS-05”*.

El ámbito de la presente modificación corresponde al Área Diferenciada SG-P *“PUERTO DE LAS PALMAS”*, de acuerdo con la delimitación incluida en el vigente Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, adaptación plena al TR-LOTCECNC y a las Directrices de Ordenación (Ley 19/2003), aprobado definitivamente por acuerdo de la COTMAC con fecha 29 de octubre de 2012, en adelante PGO-LPGC´12. Conviene señalar que el Área Diferenciada SG-P *“PUERTO DE LAS PALMAS”*, establecida por el vigente PGO-LPGC´12, unifica los ámbitos de ordenación diferenciada OAS-04 (*Zona de Servicios del Puerto de La Luz y Las Palmas*) y OAS-05 (*Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y Las Palmas*), que establecía el anterior PGO-LPGC del año 2005 (adaptación básica).

Sobre el mencionado PE OAS-04y05 se aprobó, por orden de 8 de noviembre de 2012 de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial, una *“Modificación de los Planes Especiales de Ordenación de la Zona de Servicio y Zona de Actividades Logísticas del Puerto de la Luz y Las Palmas (OAS-04 y OAS 05)”*.

Con posterioridad el Ayuntamiento Pleno de Las Palmas de Gran Canaria, en sesión ordinaria celebrada el día 28 de mayo de 2014, adoptó el acuerdo de Aprobación Definitiva de la *“2ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área del SG-P Puerto de Las Palmas (anterior OAS 04-05)”*.

Por lo anterior, se entiende adecuado nombrar al presente documento de modificación como *“3ª MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL ÁREA SG-P “PUERTO DE LAS PALMAS” (ANTERIOR OAS-04 y OAS-05)”*.

Con el objeto de adecuar las previsiones del PE OAS-04 y OAS-05 a la evolución de los factores económicos y del crecimiento experimentado en los últimos tiempos por el Puerto de Las Palmas se motiva, desde la Autoridad Portuaria, la variación de su contenido a través la presente modificación, en cumplimiento del Decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias.

Así, recientemente se han producido hechos relevantes en torno a la ordenación territorial y urbanística que invitan a la búsqueda de respuestas a las nuevas demandas de determinadas zonas portuarias:

- la aprobación y entrada en vigor de la "*Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios de los Puertos de Las Palmas en la isla de Gran Canaria*", aprobada definitivamente por la Orden FOM/769/2014, de 25 de abril;
- la aprobación del *Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida en el ámbito SG- DEL (anterior OAS-06)* por acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, en sesión celebrada el 25 de septiembre de 2013.

Hacen conveniente y necesaria una actualización de los contenidos y ámbito del Plan Especial y, en particular, de su estructura de viarios y accesos a la zona de servicio terrestre del puerto.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria establece una serie de Planes Territoriales Parciales que afectan a los terrenos ocupados por la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas:

- Por un lado el "**PTP1. Litoral de Levante de Las Palmas de Gran Canaria**" que se prolonga por la costa de levante de la ciudad entre el límite sur de la Base Naval y el límite sur de la Playa de La Laja y
- Por otro el "**PTP2. Frente Portuario de Las Palmas de Gran Canaria**" que ocupa terrenos portuarios y urbanos entre el lado naciente del Muelle Grande y el límite sur de la Base Naval y, por otro, el que afecta a la zona de objeto del presente plan especial.

De conformidad con la orden 28 de junio de 2011 por la que se aprueba definitivamente la Modificación Puntual del PIO de Gran Canaria, se modifica la Disposición Transitoria Segunda del PIOGC y, por tanto, se levanta la suspensión del área del Plan Especial que se encontraba afectada por el PTP-2, quedando en vigor la ordenación prevista por el Plan Especial para dicha zona con las modificaciones que se introducen posteriormente.

En cuanto a lo que se refiere a los ámbitos y funciones el PGO-LPGC'12 establece, para la zona de servicio, dos áreas diferenciadas para desarrollarse mediante Planes Especiales:

- SG-P, denominada "*Puerto de Las Palmas*" y
- SG-DEL, denominada "*Sistema General de Dotaciones y Espacio Litoral*", con las dos subáreas siguientes:
 - SG-DEL A: Tramo A (Entorno de Las Alcaravaneras-Frente Portuario) y Tramo B (Ciudad del Mar) y
 - SG-DEL B: Tramo C (Vegueta-Triana), Tramo D (Vega de San José) y Tramo E (Playa de La Laja).

A la primera área diferenciada SG-P, cuyos planes especiales de ordenación (PE OAS-04 y OAS-05) ya se encuentran aprobados, se les asigna una función específicamente portuaria, mientras en la última, el Plan General introduce actividades comerciales y de ocio, compatibles con las actividades portuarias.

En concreto, en lo que respecta al SG-P, con la aprobación del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, las determinaciones urbanísticas para "Puerto de Las Palmas" quedan establecidas "en el vigente Plan Especial de Ordenación, aprobado definitivamente de forma parcial el 30 de marzo del 2007" y "modificaciones en la Normativa del Plan Especial".

Se produce, por tanto, una discordancia entre los ámbitos geográficos de los Planes Territoriales Parciales establecidos por el Plan Insular con los OAS establecidos por el Plan General. Así el área del SG-P, que anteriormente incluía al OAS-04, seguirá parcialmente afectada por el contenido y objetivos del PTP2.

Por su parte, la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, un documento promovido por la Autoridad Portuaria y aprobado definitivamente por el Ministerio de Fomento establece un esquema general de asignación de usos sectoriales portuarios a la zona de servicio, es decir, una idea de la estructura funcional del puerto, en la que se plasman los objetivos de la Autoridad Portuaria, y se delimita la zona de servicio del Puerto de Las Palmas.

1.2 ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO.

El presente Plan Especial se compone de los siguientes documentos:

- I.- Memoria de Información.
- II.- Memoria de Ordenación.
- III.- Planos de Ordenación a sustituir.
- IV.- Anexo I: Normativa a sustituir y la de sustitución.
- V.- Anexo II: Documento Ambiental Estratégico.
- VI.- Anexo III: Informe de Sostenibilidad Ambiental.
- VII.- Anexo IV: Estudio de tráfico y desarrollo de alternativas para la ordenación de accesos al puerto de Las Palmas.
- VIII.- Anexo V: Contestación a las alegaciones e informes recibidos durante la información pública y consultas.

Los documentos legalmente vinculantes de la modificación del Plan Especial son los correspondientes Planos de Ordenación a sustituir y Anexo: Normativa a sustituir y la de sustitución.

Las Memorias de Información y Ordenación cumplen una función complementaria, de justificación de las opciones adoptadas.

El Documento Ambiental Estratégico (Anexo II) cumple la función encomendada por la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y sirve de base para la realización del procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada, que ha culminado con el correspondiente Informe Ambiental Estratégico del órgano ambiental competente (Anexo III).

1.3 EQUIPO REDACTOR.

- Presidente: Luis Ibarra Betancort.
- Director: Salvador Capella Hierro.
- Equipo Técnico:
 - Esteban del Nero Benítez, Jefe de Área de Planificación Estratégica y Gestión Portuaria.
 - José Ramón González, Jefe de División de Planeamiento Urbanístico y Planificación Ambiental.
 - Guillermo A. Holm Mateo, Responsable de Infraestructuras de Planeamiento Urbanístico y Planificación Ambiental.
 - Francisco Sánchez La O, Geógrafo - Técnico en Gestión Documental de Planeamiento Urbanístico y Planificación Ambiental.
 - Richard Gómez Melián, Responsable de Infraestructuras de Ingeniería Portuaria.

1.4 MARCO JURÍDICO.

La ordenación urbanística de la zona de servicio terrestre de los puertos de interés general, en cuyo ámbito existe una concurrencia de competencias de distintas Administraciones, se realiza de conformidad con el artículo 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TR-LPEyMM), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre:

*“1. Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística **deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales**, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, **como sistema general portuario** (...)”*

*2. Dicho sistema general portuario **se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente**, que se instrumentará de la forma siguiente:*

*a) **La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial.***

*Con carácter previo a la formulación del plan especial o instrumento equivalente que ordene la zona de servicio de un puerto, deberá encontrarse delimitada ésta mediante la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en dicho puerto, **no pudiendo extenderse las determinaciones de aquel plan más allá de la zona de servicio así delimitada.***

*b) Su **tramitación y aprobación** se realizará **de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio**, por la Administración competente en materia de urbanismo. (...)”*

En el caso de la Comunidad Autónoma de Canarias, la legislación urbanística y de ordenación del territorio corresponde con el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (en adelante TR-LOTCEC), aprobado mediante el Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, y sus correspondientes Reglamentos de desarrollo.

El artículo 37 del TR-LOTCEC dispone para los Planes Especiales de Ordenación lo siguiente:

"1. Los Planes Especiales de Ordenación desarrollarán o complementarán las determinaciones de los Planes Generales, ordenando elementos o aspectos específicos de un ámbito territorial determinado.

2. Los **Planes Especiales de Ordenación** pueden tener por objeto cualquiera de las siguientes **finalidades**:

(...)

e) **Ordenar los sistemas generales**, cuando así lo determine el Plan General.

(...)

5. Regirán para la **formulación, tramitación y aprobación** de los Planes Especiales de Ordenación las **mismas reglas establecidas para los Planes Parciales de Ordenación (...)**"

Las reglas establecidas para la formulación, tramitación y aprobación de los Planes Parciales (las mismas que para los Planes Especiales) se encuentran recogidas en el artículo 35:

"3. Los Planes Parciales de Ordenación podrán ser formulados por cualquier Administración o particular, **correspondiendo su tramitación y aprobación a los Ayuntamientos**, previo informe no vinculante de los Cabildos Insulares y de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias."

Por último, el Reglamento de Procedimiento de instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado mediante el Decreto 55/2006, de 9 mayo, establece la regulación legal y el procedimiento administrativo a aplicar en los procesos de formulación, tramitación y aprobación de los diferentes instrumentos de ordenación.

1.5 TRAMITACIÓN DEL PRESENTE EXPEDIENTE.

1.5.1 Formulación del Plan Especial.

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en sesión celebrada el 10 de noviembre de 2014, acordó la formulación del documento "3ª MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL ÁREA SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS" (ANTERIOR OAS-04 y OAS-05)". Con fecha 5 de diciembre de 2014 se solicitó al Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria el inicio del expediente de tramitación de la modificación del instrumento de ordenación urbanística, mediante oficio con RE en el Excmo. Ayto. Numero 196450.

El concejal de gobierno del Área de Ordenación del Territorio, Urbanismo, Vivienda y Aguas, del Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, acordó mediante Resolución nº 45.406, de 16 de diciembre de 2014, la incoación del expediente de tramitación de la referida modificación.

1.5.2 Solicitud de los informes sectoriales

La Autoridad Portuaria de Las Palmas solicitó informe sectorial de carretas, por la afección que supone la propuesta de sustituir el acceso planteado en el año 2007 por un nuevo acceso desde la GC-1 en el ámbito del muelle Pesquero:

- Solicitud de informe sectorial de carreteras a Dirección General de Infraestructura Viaria de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias. Registro de entrada de la solicitud en el Gobierno de Canarias el 5 de diciembre de 2014. Informe que se ha solicitado a dicha Administración como titular del dominio público de la GC-1, y que debe solicitarse preceptivamente antes de la aprobación inicial de la Modificación del Plan Especial.
- Solicitud de informe sectorial al Servicio de Obras Públicas e Infraestructuras de la Consejería de Obras Públicas e Infraestructuras, del Cabildo de Gran Canaria. Registro de entrada de la solicitud en el Cabildo el 5 de diciembre de 2014. Informe solicitado a dicha Administración a los efectos del análisis de la normativa técnica como autorizante del proyecto técnico del nuevo acceso.

El contenido de los informes sectoriales y la consideración de los mismos se analizan en el documento "*Contestación a las alegaciones e informes recibidos durante la información pública y consultas*", recogido en el Anexo V de la 3ª Modificación del Plan Especial.

1.5.3 Evaluación ambiental estratégica simplificada.

El artículo 6 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, establece el ámbito de aplicación de la evaluación ambiental estratégica de los planes, distinguiendo dos tipos de procedimientos: el procedimiento ordinario (artículo 6.1) y el procedimiento simplificado (artículo 6.2).

Las alteraciones a introducir en el instrumento de ordenación urbanística (Plan Especial SG-P) á través del presente expediente, denominado "*3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS-05)*", no reúnen los requisitos para ser considerada una evaluación ambiental estratégica ordinaria.

Conforme al contenido y características de la Modificación del Plan Especial, se consideró que el expediente se encontraba dentro de los supuestos contemplados que se debían someter a una evaluación ambiental estratégica "*simplificada*", por ser "*una modificación menor de un plan ya aprobado*". Se define modificaciones menores como aquellos "*cambios en las características de los planes o programas ya adoptados o aprobados que no constituyen variaciones fundamentales de las estrategias, directrices y propuestas o de su cronología pero que producen diferencias en los efectos previstos o en la zona de influencia*". Esta 3ª Modificación no implica en su desarrollo –de forma automática- incidencias mayores sobre el medio ambiente. Las variaciones planteadas se ejecutan en áreas netamente portuarias que no se encuentran en contacto con áreas urbanas residenciales ni espacios protegidos, y por tanto, las posibles incidencias sobre factores ambientales, ecológicos y paisajísticos serán, además de no significativas, inapreciables.

Por tal motivo, se redactó un documento ambiental estratégico, para la tramitación de la evaluación ambiental del plan ante el órgano ambiental competente del Gobierno de Canarias, conforme al procedimiento pormenorizado establecido por los artículos 29, 30 y 31 de la Ley 21/2013.

El Excmo. Ayto. remitió la documentación al órgano ambiental COTMAC/Dirección General de Ordenación del Territorio, con fecha 22 de enero de 2015, para la realización de la tramitación reglada que establece la Ley 21/2013. La solicitud de inicio del Ayuntamiento, junto con la pertinente documentación, tuvo entrada en la Consejería el día 22 de enero de 2015, días antes de la entrada en vigor de la Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de protección del territorio y de los recursos naturales, por lo que de conformidad con lo establecido en su Disposición Transitoria Séptima, al haberse iniciado con anterioridad, se debía tramitar por las reglas procedimentales anteriores: las reglas procedimentales recogidas en la Ley 21/2013.

1.5.4 Informe ambiental estratégico.

Una vez realizada la tramitación reglada que establece la Ley 21/2013 por los Servicios de la Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad, la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión celebrada el 2 de octubre de 2015, acordó, como órgano ambiental de la evaluación ambiental estratégica, la correspondiente formulación del Informe Ambiental Estratégico (IAE) de la "3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS-05)".

En dicho IAE se concluye que las modificaciones urbanísticas propuestas NO TIENEN EFECTOS SIGNIFICATIVOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE, y que las medidas ambientales contenidas en el Documento Ambiental Estratégico se deben incorporar e integrar en la Modificación que vaya a ser sometida a Aprobación Inicial por parte del ayuntamiento.

El Boletín Oficial de Canarias núm. 206, del jueves 22 de octubre de 2015, publicó el acuerdo. Se adjunta al presente documento de la 3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación, como Anexo III, dicha publicación y el correspondiente "Informe Ambiental Estratégico".

1.5.5 Aprobación Inicial

La Junta de Gobierno Local del Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, en sesión ordinaria celebrada el 19 de noviembre de 2015, acordó la Aprobación Inicial de la "3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P - Puerto de Las Palmas (anterior OAS 04/05)", así como someter la 3ª Modificación del Plan Especial al trámite de información pública y consultas.

1.5.6 Trámite de información pública y consultas

De conformidad con lo establecido en el artículo 11.2 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, y en los artículos 27.1.a) y 28.7 del Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, respectivamente, el documento de Aprobación Inicial de la "3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P - Puerto de Las

Palmas (anterior OAS 04/05)", se sometió a los trámites de información pública y al de consultas de las Administraciones Públicas.

Con fecha 9 de diciembre de 2015 se publica anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas (número 97), con el texto íntegro del acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad por el que se aprueba inicialmente el documento, informando que se somete a información pública el documento por un periodo de un (1) mes.

Con fecha 10 de diciembre de 2015 se publica anuncio en el periódico "La Provincia" con el texto del acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad por el que se aprueba inicialmente el documento, informando que se somete a información pública el documento por un periodo de un (1) mes.

La información relativa al expediente se expuso a disposición de los interesados en el Servicio de Urbanismo del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, en las oficinas de la Autoridad Portuaria de Las Palmas y en la web oficial de la entidad, www.palmasport.es.

Las Administraciones Públicas, Organismos y entidades consultadas fueron las siguientes:

Administración, Organismo o Entidad	Acuse de recibo
Gobierno de Canarias: Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias.	11/Diciembre/2015
Cabildo de Gran Canaria: Consejería de Política Territorial, Arquitectura y Paisaje. (Servicio de Planeamiento)	11/Diciembre/2015
Ministerio de Defensa: Mando Naval de Canarias.	11/Diciembre/2015

No se recibieron informes de las administraciones consultadas en el plazo legal.

Extemporáneamente, se recibe el Informe Favorable emitido por la Consejería de Política Territorial, Arquitectura y Paisaje (Servicio de Planeamiento) del Cabildo de Gran Canaria.

Durante el periodo de información pública, participación y trámites de consultas se han presentado las siguientes alegaciones e informes:

Interesados	Fecha de recepción	En plazo/Fuera de plazo
D. Felipe O. Ros Brandon En su propio nombre y derecho y en representación del partido político "Alternativa Maga Nacionalista" (AMAGA)	28/12/2015 R.E. Ayto. nº 19702	En plazo
D. Juan Carlos García Almeida	7/01/2016 R.E. Cabildo GC 14/01/2016 R.E. Ayto. nº 5047	En plazo
Dª. Magdalena Santana Vera	08/01/2016 R.E. Ayto. nº 1944	En plazo
D. Juan Manuel Román Andrades	12/01/2016 R.E. Ayto. nº 3238	Fuera de plazo
Dª. Mª del Carmen Rodríguez Armas	12/01/2016 R.E. Ayto. nº 3271	Fuera de plazo
D. Eleuterio Suárez Alemán y otros	12/01/2016 R.E. Ayto. nº 3424	Fuera de plazo

El contenido de las alegaciones y la consideración de las mismas se analizan en el documento "Contestación a las alegaciones e informes recibidos durante la

información pública y consultas", recogido en el Anexo V de la 3ª Modificación del Plan Especial.

1.5.7 Informe de Puertos del Estado previo a la aprobación definitiva

Con fecha 1 de abril de 2016, la Autoridad Portuaria de Las Palmas traslada a Puertos del Estado el contenido del documento de la 3ª Modificación del Plan Especial, al objeto de que por parte del mismo se realicen las observaciones y sugerencias que estime oportunas, tal y como establece el artículo 56 del TR-LPEyMM. Con fecha 13 de mayo de 2016 se recibe en la Autoridad Portuaria de Las Palmas informe FAVORABLE de Puertos del Estado, condicionando esta posición a que se atiendan los siguientes puntos:

- Que se elimine la mención del desarrollo de actividades manufactureras en el sub-área polivalente del Muelle de Cambulloneros que realiza la Memoria del documento, por ser una actividad que estaría dentro de los usos portuarios complementarios. Las actividades industriales a desarrollar en esta sub-área deben ser conformes al artículo 6.2 de la propia Normativa del Plan Especial, respecto los usos permitidos por el Plan de Utilización o la DEUP vigente.
- Que se mencione en el documento que en marzo de 2016 se ha excluido una serie de terrenos en el ámbito de La Isleta, por lo que dichos terrenos ya no forman parte de la zona de servicio del puerto, y que por tanto, en futuras revisiones o modificaciones del PGO/LPGC se deberá adaptar a dicha circunstancia el ámbito del Sistema General Portuario en la Ficha SG-P correspondiente.

En la versión del documento de la 3ª Modificación del Plan Especial para su aprobación definitiva, de mayo de 2016, se introducen una serie de cambios con el objeto de atender y aclarar dichas cuestiones.

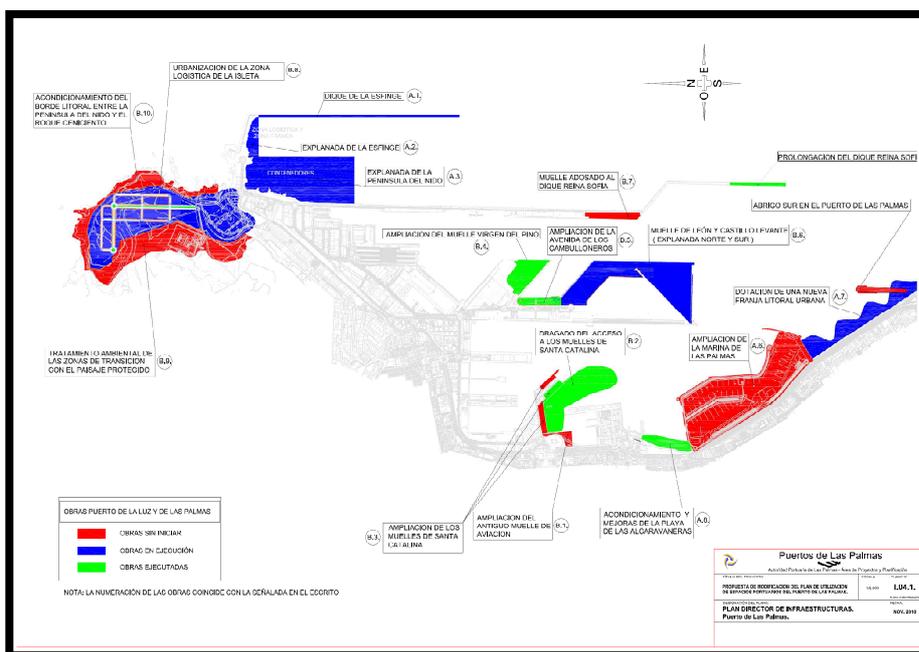
1.6 PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS.

El vigente Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Las Palmas (en adelante PDI-LP) fue ratificado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas en sesión celebrada el 13 de septiembre de 2007, y ratificado por el Consejo Rector de Puertos del Estado, en su sesión nº 156 de 3 de marzo de 2008.

En el PDI-LP se describen, de forma flexible, el modelo de desarrollo y crecimiento a largo plazo del Puerto de Las Palmas, y recoge la ampliación o realización de nuevas obras de infraestructuras, que suponen una alteración de la configuración existente. El Plan Director vigente plantea y desarrolla a grandes rasgos las actuaciones de ampliación, y se pueden agrupar de la siguiente forma:

1. Obras ligadas a consolidar al Puerto de Las Palmas como centro de trasbordos y distribución de mercancías hacia otros puertos canarios y de África, principalmente.

2. Ampliación de los muelles y terminales de contenedores en el eje de los muelles de Gran Canaria –Virgen del Pino– León y Castillo, que serán complemento de la obra ejecutada de la prolongación del dique Reina Sofía y el futuro dique semisumergido a la altura del antiguo "Muelle Las Palmas";
3. Obras ligadas a dotar al Puerto de explanadas suficientes para actividades logísticas y de almacenamiento, con disponibilidad de líneas de atraque próximas: Explanación y urbanización de los terrenos adquiridos en La Isleta, y la nueva dársena exterior de La Esfinge.
4. Obras ligadas a mejorar y completar el equipamiento interior del Puerto: mejora de las condiciones funcionales de los muelles de Santa Catalina, y ampliación del muelle adosado al dique Reina Sofía.



▲ Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Las Palmas.

Agrupándose dichas actuaciones en:

- Por un lado, aquellas que previsiblemente no tendrían incidencia más allá de los estrictos límites del Puerto, que se incluyeron en el “Plan Director de Infraestructuras Terrestres e Interiores del Puerto de La Luz”. Este documento fue sometido a un procedimiento abreviado de consultas a través del Ministerio de Medio Ambiente, y con fecha 26 de marzo de 2001, la Secretaría General de Medio Ambiente dictó Resolución declarando la innecesariedad de someter las obras previstas al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.
- Por otra parte, en el “Proyecto Básico de actuaciones para la ampliación del Puerto de La Luz”, se incluyeron aquellas actuaciones que modifican la configuración exterior del Puerto. Este documento fue sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, obteniendo la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental por resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente de 20 de diciembre de 2001.

Actualmente la Autoridad Portuaria de Las Palmas y Puertos del Estado se encuentran tramitando una Actualización del Plan Director de Infraestructuras, dedicado principalmente a definir, con mayor precisión, las obras de ampliación y configuración de la nueva dársena de La Esfinge.

1.7 DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS.

La Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (en adelante DEUP) es un instrumento que tiene por objeto inmediato definir el dominio público portuario de tierra y agua adscrito a la zona de servicio de cada Puerto.

La DEUP incluye la definición exterior e interior del dominio público portuario y los usos previstos (usos portuarios propios de la actividad del puerto, o bien, en casos específicos, usos vinculados a la interacción puerto-ciudad) para cada una de las diferentes áreas en las que se divida la zona de servicio del puerto.

A través de la DEUP se debe determinar en los puertos de titularidad estatal una zona de servicio que incluya los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, así como los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria.

El espacio de agua se subdivide en dos zonas, Zona I o interior de las aguas abrigadas y Zona II o exterior de las aguas portuarias.

La Delimitación de Espacios y Usos Portuarios vigente fue recientemente aprobada por la Orden FOM/769/2014, de 25 de abril, por la que se aprueba la modificación sustancial de la delimitación de los espacios y usos portuarios de los puertos de Las Palmas en la isla de Gran Canaria, siendo publicada en el BOE de 13 de mayo de 2014.

2 ORDENACIÓN Y PLANEAMIENTO URBANÍSTICO.

2.1 ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.

La ordenación urbanística de la zona de servicio de los puertos de interés general se realiza de acuerdo con lo establecido en el artículo 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

El contenido básico de la Ley, que debe respetar en todo caso el modelo de planeamiento urbanístico aplicable a esta zona a través de la figura de los Planes Especiales de Ordenación, es el siguiente:

- El Ministerio de Fomento determinará en los puertos de titularidad estatal una zona de servicio que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad mencionados en dicho artículo. Esta determinación se

efectuará a través de la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios. (art. 69).

De acuerdo con el art. 72.1, en el dominio público portuario sólo podrán llevarse a cabo actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios y de señalización marítima, de conformidad con lo establecido en esta Ley.

A tal efecto, tienen la consideración de usos portuarios los siguientes:

- o Usos comerciales, entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales;
- o Usos pesqueros;
- o Usos náutico-deportivos y
- o Usos complementarios o auxiliares de los anteriores, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.

En aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico.

- Los Planes Generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales como sistemas generales portuarios, a desarrollar a través de un Plan Especial, sin que puedan incluirse determinaciones que supongan una limitación, interferencia o perturbación de las competencias de explotación portuarias que corresponden a la Administración del Estado (arts. 56.1 y 56.2)
- La Autoridad Portuaria formulará dicho Plan Especial. Con carácter previo a la formulación del Plan Especial o instrumento equivalente que ordene la zona de servicio de un puerto, deberá encontrarse delimitada ésta mediante la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en dicho puerto, no pudiendo extenderse las determinaciones de aquel plan más allá de la zona de servicio así delimitada (Art. 56.2.a).

- El Plan Especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una explotación eficaz del espacio portuario, así como su desarrollo futuro y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre (art. 56.3).
- Sólo se permitirán en el espacio portuario las actividades, instalaciones o construcciones que sean acordes con los fines asignados a las actividades portuarias.

De todo lo anterior se extrae que el espacio portuario forma parte de la estructura general y orgánica del territorio y debe considerarse específicamente como sistema general de comunicación, al formar parte las instalaciones y obras vinculadas al sistema portuario de los elementos integrantes de aquél, de acuerdo con lo establecido en el art. 25.1.b) del Reglamento de Planeamiento.

Entre los efectos que ello produce está la necesidad de subrayar la independencia entre sistemas generales y clasificación del suelo y la necesidad de considerar tal espacio portuario como sistema general de comunicaciones de dominio público estatal, no integrado en una clase concreta de suelo.

2.2 OBJETO DE LOS PLANES ESPECIALES DE ORDENACIÓN.

Los Planes Especiales de Ordenación son instrumentos de planeamiento urbanístico que desarrollan o complementan las determinaciones de los Planes Generales, ordenando elementos o aspectos específicos de un ámbito territorial determinado, de conformidad con el art. 37 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (D.L. 1/2000, de 8 de mayo, en adelante TR-LOTCEC).

Como se mencionaba antes, la legislación estatal de los puertos de interés general determina la planificación y consideración urbanística de la zona de servicio de los puertos mediante el Capítulo I y II, respectivamente, del Título III del libro primero del TR-LPEyMM, estableciendo en su art. 56 que los planes generales y demás instrumentos de ordenación deben calificar la zona de servicio de los puertos estatales como sistema general portuario y no pueden incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria, debiendo ser desarrollados a través de un plan especial o instrumento equivalente.

El plan especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.

2.3 ÁMBITO TERRITORIAL DE LA MODIFICACIÓN.

El ámbito de la presente propuesta de Modificación Puntual corresponde al Área Diferenciada SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS", de acuerdo con la delimitación incluida en el PGO-LPGC'12 y que unifica los ámbitos de ordenación diferenciada OAS-04 (*Zona de Servicios del Puerto de La Luz y Las Palmas*) y OAS-05 (*Zona de*

Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y Las Palmas) que establecía el anterior PGO-LPGC.

Así, según las fichas expresadas para los Ámbitos de Ordenación Diferenciada del PGO-LPGC'05, la "Zona de Servicio del Puerto de la Luz y de Las Palmas" (OAS-04) tenía una superficie de 220,11Ha y la "Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y de Las Palmas" (OAS-05) una superficie de 103,55Ha, lo que suponía un total de 323,66Ha.

No obstante, la cartografía actualizada en el año 2013, incorporando los rellenos ejecutados durante los últimos años, así como los previstos en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios vigente en el momento de la redacción de esta modificación, indica que el ámbito de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas dentro de las Áreas Diferenciadas del "Puerto de Las Palmas" (SG-P) (anteriormente OAS-04 y OAS-05) consta de una superficie de 4.172.048 m² (417,20Ha).

Así mismo, si bien en este documento se mantienen dentro del ámbito territorial de la modificación, en próximas revisiones o modificaciones del PGO/LPGC habría que excluir los terrenos desafectados en la Zona de La Isleta tras la reciente aprobación de la nueva Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, mediante la Orden FOM/371/2016, de 9 de marzo.



▲ Vista General actual del Puerto de Las Palmas.

El estado actual del Área Diferenciada SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS", respecto a la descripción gráfica y documental reflejada en el PE OAS-04y05, se ha modificado en los siguientes aspectos:

- Se han ejecutado los rellenos y el martillo del Pantalán de Cory;
- Se ha ejecutado la prolongación del Dique Reina Sofía;
- Se han ejecutado el cierre sur, el contradique de cierre y la pavimentación de la explanada del Muelle León y Castillo;
- Se ha ejecutado la 1º fase de la Urbanización Logística de la Isleta;

- Se ha ejecutado la 2º fase del dique de la Esfinge;
- Se ha habilitado la explanada en el arranque Reina Sofía con un vial tras el espaldón y nuevas galerías;
- Se encuentran en ejecución los rellenos de la Península del Nido y trasera del Muelle Reina Sofía;
- Se encuentra en finalizada la 1º fase de la urbanización de los rellenos de la Esfinge;
- Se encuentra en ejecución la 3º fase del dique de la Esfinge;

El ámbito del Área Diferenciada SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS" forma parte del dominio público portuario terrestre de titularidad estatal afecto al puerto de Las Palmas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 67 del TR-LPEyMM y el mencionado y vigente PUEP del año 2001.

2.4 MODIFICACIÓN NO CUALIFICADA U ORDINARIA DEL PLAN ESPECIAL.

Con el objeto de adecuar las previsiones del PE OAS-04y05 a la evolución de los factores económicos y de desarrollo del puerto se formula, desde la Autoridad Portuaria de las Palmas, la alteración de su contenido a través la presente modificación, en cumplimiento del Decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias.

El PE OAS-04y05 fue aprobado definitivamente de forma parcial según acuerdo plenario del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria en sesión celebrada el 30 de marzo de 2007. Posteriormente se realizó una modificación (primera) aprobada definitivamente por orden de 8 de noviembre de 2012 de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial (B.O.C. número 253 de 28.12.2012). Y recientemente, el Ayuntamiento Pleno de Las Palmas de Gran Canaria, en sesión ordinaria celebrada el día 28 de mayo de 2014, adoptó el acuerdo de Aprobación Definitiva de la "2ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área del SG-P Puerto de Las Palmas (anterior OAS 04-05)".

La propuesta de variación del contenido del mencionado PE OAS-04y05 que nos atañe, no se encuentra dentro de los supuestos susceptibles de ser considerada como "revisión" o "revisión parcial" de acuerdo a lo establecido respectivamente en los artículos 56 y 57 del Decreto 55/2006. Por consiguiente, la no inclusión de la misma en dichos supuestos, requiere que el presente documento de variación se tramite como "modificación".

En cumplimiento del artículo 59 del mismo Decreto 55/2006, la presente propuesta de modificación es considerada como una "modificación no cualificada u ordinaria", ya que no afecta a zonas verdes o espacios libres y no incrementa el volumen edificable establecido por el planeamiento vigente.

2.5 ELABORACIÓN Y TRAMITACIÓN DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL.

El art. 56 del TR-LPEyMM, en relación con la legislación urbanística aplicable, establece el mecanismo de elaboración, tramitación y aprobación de los Planes Especiales de Ordenación de la Zona de Servicio de los puertos del Estado, que puede resumirse en los siguientes:

1. Atribución a la Autoridad Portuaria de las facultades de formulación del Plan Especial.
2. Sometimiento a la legislación urbanística del procedimiento de tramitación y aprobación.
3. Tramitación y aprobación por la Administración competente en materia de urbanismo.
4. Concluida la tramitación, y con carácter previo a la aprobación definitiva por el órgano competente, informe de la Autoridad Portuaria y de Puertos del Estado, para que se pronuncien sobre los aspectos de su competencia.
5. Aprobación definitiva por la Administración urbanística competente, salvo el supuesto excepcional de que el informe de la Autoridad Portuaria fuera negativo y el desacuerdo se extendiera durante seis meses desde la emisión de dicho informe.

A su vez, el art. 54 del Decreto 55/2006 establece que el procedimiento para la modificación de los instrumentos de ordenación, tales como la presente modificación del plan especial, "(...) se llevará a cabo por el mismo procedimiento establecido para su aprobación en este Reglamento, (...)".

Por consiguiente nos remitimos al art. 84 del Decreto 55/2006 donde se establece el procedimiento de para la tramitación de los Planes Especiales de Ordenación:

"Artículo 84. Procedimiento.

1. Los Planes Especiales de Ordenación podrán ser formulados por cualquier Administración Pública o por los particulares que tengan un interés legítimo, y podrán desarrollar Planes Generales de Ordenación, Planes Territoriales de Ordenación o Planes y Normas de Espacios Naturales Protegidos.
2. Deberán recabarse, además los informes que resulten preceptivos en virtud de competencias sectoriales reguladas por su legislación específica.
3. La aprobación inicial y definitiva de los Planes Especiales de Ordenación corresponde al Ayuntamiento. Cuando la ordenación que se pretenda afecte a más de un término municipal, deberá tramitarse mediante Plan Territorial Especial de Ordenación.
4. Deberá cumplirse el trámite de información pública. Con carácter previo a la aprobación definitiva el Ayuntamiento solicitará, acompañando propuesta de resolución de las alegaciones e informes que, en su caso, se hubieren formulado, informe al Cabildo Insular correspondiente y a la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias. Dichos informes se entenderán emitidos en sentido favorable si no fueren remitidos en el plazo de un mes, a contar desde el día siguiente a la recepción de su solicitud.
5. Serán de aplicación las reglas contenidas en los apartados 5, 6 y 7 del artículo 83 de este Reglamento."

En el presente caso, la elaboración y formulación de la modificación corresponde a la Autoridad Portuaria de Las Palmas. A tenor de lo establecido en el art. 37.5 en

relación con el 35.3 del TR-LOTCENC y el art. 84 del Decreto 55/2006, corresponde al Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria su tramitación y aprobación inicial, previo informe no vinculante del Cabildo Insular y de la COTMAC.

Para la tramitación de la presente modificación no se requiere, en ningún caso, la fase de Avance, tal y como se recoge en el punto del art. 58 del Decreto 55/2006.

Previamente a la aprobación definitiva corresponderá emitir a la Autoridad Portuaria y a Puertos del Estado el informe vinculante a que se hace referencia en el art. 56.2.c) del TR-LPEyMM.

Corresponde al Pleno del Ayuntamiento la aprobación definitiva cuya copia, debidamente diligenciada del documento aprobado definitivamente, será debidamente notificada, con carácter previo a su publicación, a la Consejería de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias competente en materia de ordenación del territorio.

2.6 CONTENIDO DEL PLAN ESPECIAL VIGENTE (PE SG-P).

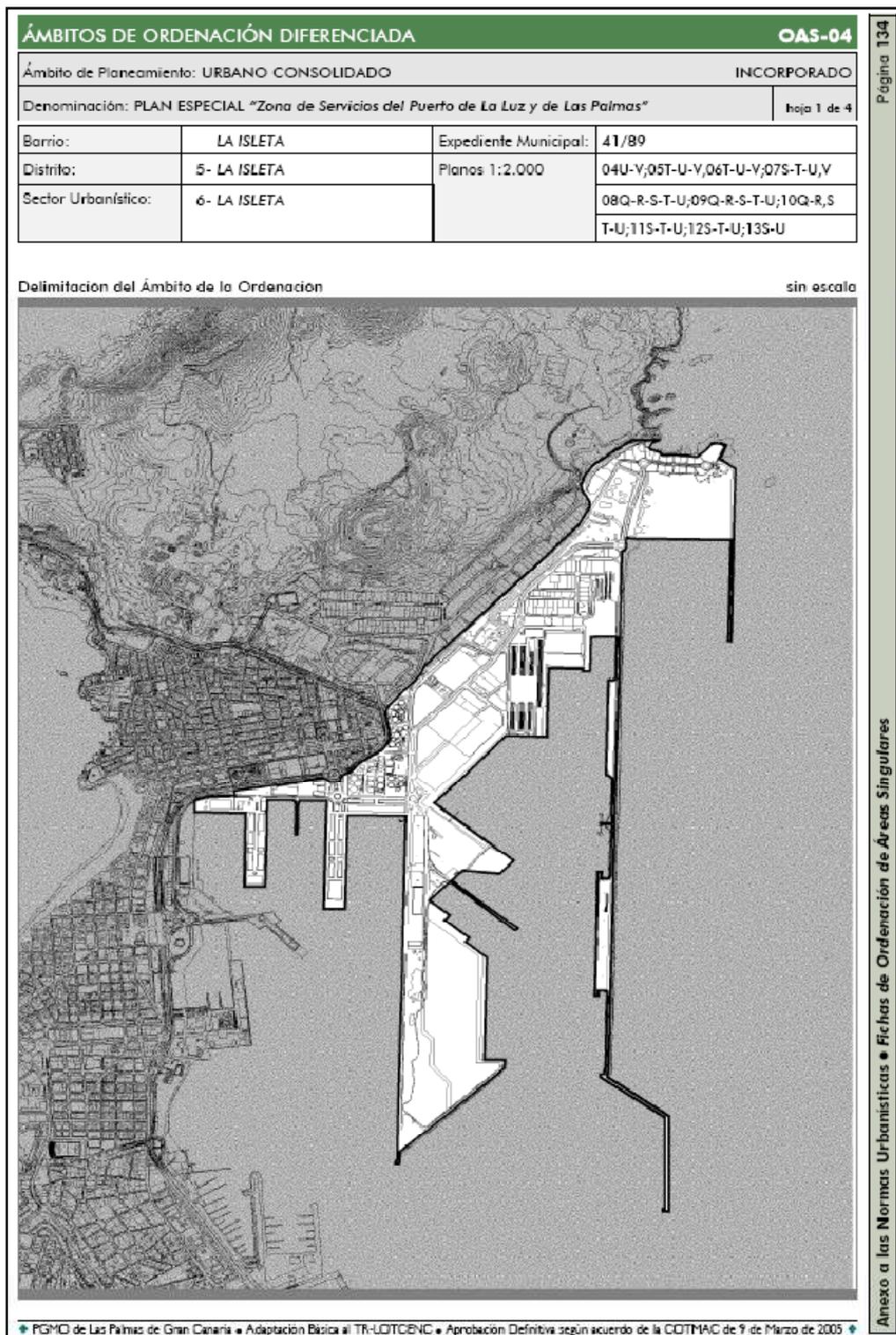
A continuación se hace un repaso del contenido y los hitos más importantes durante la tramitación y aprobación de los vigentes Planes Especiales de Ordenación OAS-04 y OAS-05 (actualmente incluidos en el Área Diferenciada SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS").

Tramitación y aprobación.

Los ámbitos de ordenación diferenciada OAS-04 (Zona de Servicios del Puerto de La Luz y Las Palmas) y OAS-05 (Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y Las Palmas) que establecía el PGO-LPGC'05, forman parte del dominio público portuario terrestre adscrito al Puerto de Las Palmas.

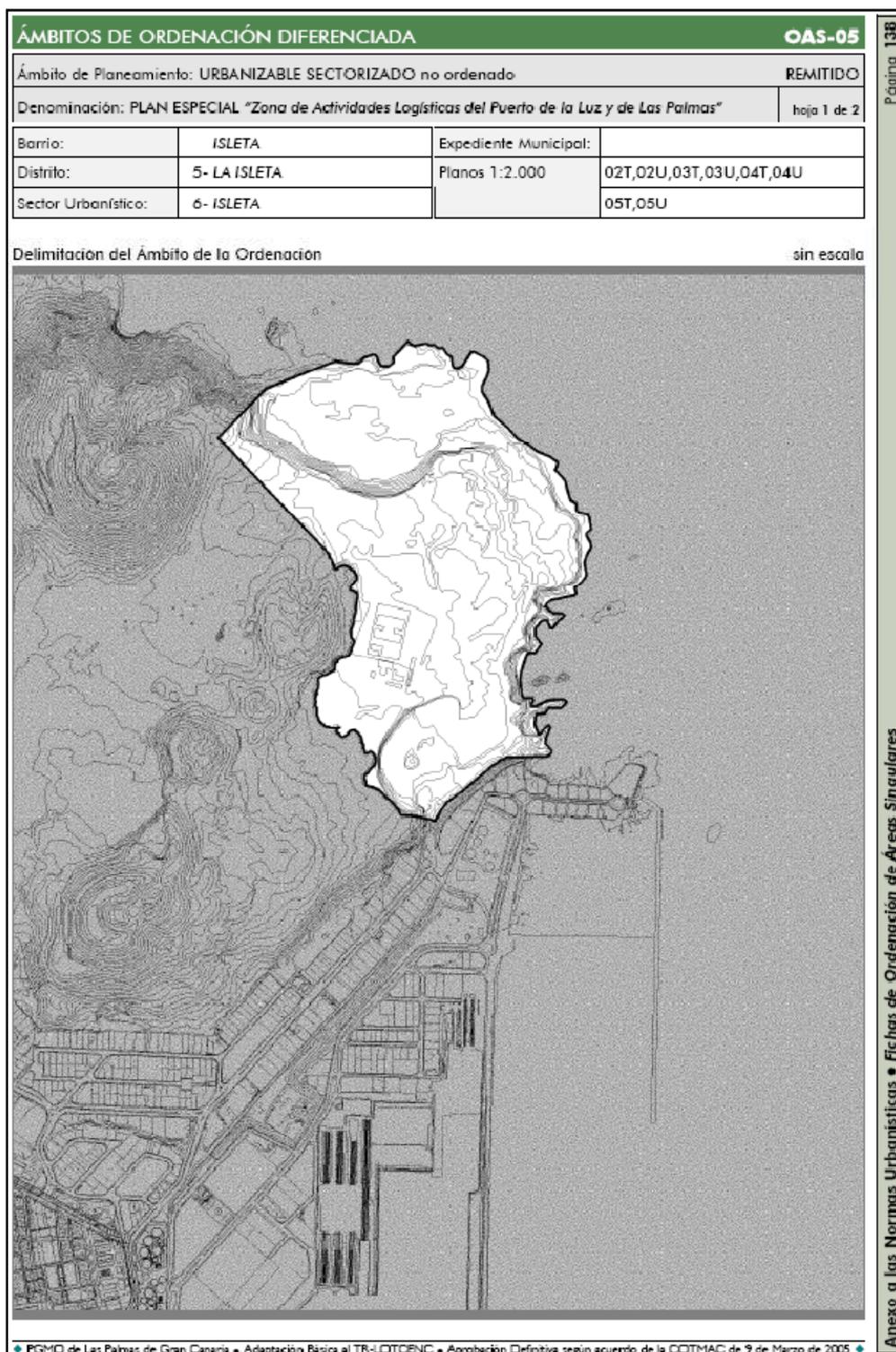
El ámbito OAS-04 cuenta con una superficie delimitada de 220,11 Ha, a la que se le han ido añadiendo nuevas superficies producto de los rellenos y explanadas portuarias ejecutadas posteriormente a su aprobación.

Esta área tiene como finalidad un tratamiento pormenorizado urbanístico de una superficie ocupada históricamente por infraestructuras portuarias, a la que se pretende otorgar un marco de desarrollo adecuado a los escenarios del mercado portuario internacional y además ordenar su vínculo espacial con la ciudad.



▲ Ficha del Ámbito de Ordenación Diferenciada "Zona de Servicios del Puerto de La Luz y Las Palmas (OAS-04) del extinto PGO-LPGC'05.

El ámbito OAS-05 cuenta con una superficie delimitada de 103,5 Ha, en el tramo costero oriental de La Isleta, conectado de modo territorial con el Puerto de La Luz y Las Palmas.



▲ Ficha del Ámbito de Ordenación Diferenciada "Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y Las Palmas (OAS-05) del extinto PGO-LPGC '05.

Su planteamiento urbanístico surge como respuesta a la entrada en vigor de la Ley 11/1999, de 13 de mayo, de Modificación Puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias, mediante la cual se clasifica el ámbito como Suelo Urbanizable destinado a albergar el crecimiento del Puerto hacia el norte, redelimitándose al efecto el Paisaje Protegido de La Isleta. Esta área representa una pieza específica destinada a ordenar el desarrollo de la nueva zona logística del Puerto

de La Luz, definida institucionalmente como un pilar básico en la modernización y competitividad futura del mismo.

Ambos ámbitos se vincularon por la relevancia e integración en el tratamiento que tiene uno sobre el otro y fueron considerados como de carácter estratégico o estructurante para el Municipio, siendo informado positivamente por la COTMAC en sesión celebrada el 19 de junio de 2006, al constituir el recinto portuario uno de los motores fundamentales de la estructura económica de la ciudad y el conjunto insular.

Al producirse la entrada en vigor de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, así como el Reglamento de Procedimiento de instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo, la Autoridad Portuaria de Las Palmas solicitó a la COTMAC la innecesariedad de la tramitación de la evaluación ambiental sobre los Planes Especiales de Ordenación OAS-04 y OAS-05.

Por acuerdo de la COTMAC, en sesión celebrada con fecha de 6 de febrero de 2007, se acordó declarar inviable, por innecesaria, de conformidad con lo previsto en la Disposición Transitoria Primera, número 2 de la Ley 9/2006, la tramitación ambiental de dichos Planes Especiales, posibilitando la continuación de la tramitación del expediente.

Los Planes Especiales de Ordenación de la "Zona de Servicio del Puerto de la Luz y de Las Palmas" (OAS-04) y "Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y de Las Palmas" (OAS-05), que se tramitaron conjuntamente, obtuvieron aprobación definitiva parcial en sesión plenaria del Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria celebrada el 30 de marzo de 2007, siendo publicado en el BOC nº 179, del 6 de septiembre de 2007 y en el BOP número 85 del viernes 29 de junio de 2007. El ámbito incluido en el Plan Territorial Parcial 2 (PTP-2) del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria se mantenía en suspenso.

Con la aprobación del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, adaptación plena al TR-LOTCENC y a las Directrices de Ordenación (Ley 19/2003), aprobado definitivamente por acuerdo de la COTMAC con fecha 29 de octubre de 2012, se modificaron los ámbitos de ordenación diferenciada OAS-04 (Zona de Servicios del Puerto de La Luz y Las Palmas) y OAS-05 (Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y Las Palmas), pasando a ser una única Área Diferenciada denominada SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS".

Según se extrae del PGO-LPGC'12 el Área Diferenciada SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS" cuenta con una superficie delimitada de 3.872.656 m² (387,26 Ha). No obstante, la cartografía actualizada en el año 2013, incorporando los rellenos ejecutados o en ejecución, indica que el ámbito de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas dentro del Área Diferenciada "Puerto de Las Palmas" (SG-P) (anteriormente OAS-04 y OAS-05) consta de una superficie de 4.172.048 m² (417,20 Ha). De esta manera se concluye que existe una diferencia de 29,94 Ha entre la cartografía actualizada y la reflejada en el PGO-LPGC'12.

Como se observa en el cuadro de Relación de Sistemas Generales del PGO-LPGC'12 el Área Diferenciada denominada SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS" se subdivide en 2 sub-áreas diferenciadas denominadas:

- SG-P A para la "Zona de Servicios del Puerto de Las Palmas" (anteriormente OAS-04) y
- SG-P B para la "Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Las Palmas" (anteriormente OAS-05).

SISTEMA GENERAL DOTACIONAL SUPRAMUNICIPAL							
DENOMINACIÓN	CODIGO	SECCIONES	CALIFI.	CLASIFICACION Y CATEGORÍA DEL SUELO	SUPF.TOTAL SG. (m2)	SUPF.SUBSG. (m2)	
FRENTE MARÍTIMO	SG-DEL	SG-DEL A	FRENTE MARÍTIMO	DOTACIONAL	SUELO URBANO/ Consolidado	1.501.263 m2	819.496 m2
		SG DEL B			SUELO URBANO/ Consolidado		681.767 m2
		SUELO RÚSTICO					
PUERTO DE LAS PALMAS	SG-P	SG-P A	ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS		3.872.655 m2		
		SG-P B	ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS DEL PUERTO DE LAS PALMAS			SUELO URBANIZABLE/ Sectorizado Ordenado	
TOTAL					5.373.920 m2		

▲ Cuadro de Relación de Sistemas Generales. PGO-LPGC '12.

Según se recoge en la ficha del Área Diferenciada denominada SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS" las determinaciones específicas urbanísticas son "las establecidas en el vigente Plan Especial de Ordenación, aprobado definitivamente de forma parcial el 30 de marzo del 2007" y las que establecen las modificaciones en la Normativa del Plan Especial, en concreto las aclaraciones de los artículos 32.2 y 40.4,42 y 43, las cuales se desarrollan en las hojas anexas de las determinaciones específicas del propio SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS".

Además se añade que "con la finalidad de optimizar las comunicaciones del puerto con otros puntos de la isla y del archipiélago se introduce el uso intercambiador aéreo* en todas aquellas áreas normativas en que exista como uso permitido el de transporte terrestre y/o marítimo como complemento de éstos."

"Asimismo, atendiendo a la conveniencia de promover actividades acordes con el desarrollo de energías sostenibles y sin perjuicio de lo regulado en su caso, mediante ordenanzas municipales, se incorpora el uso de producción y almacenamiento de cualquier categoría de energía considerada como renovable o sostenible. Los niveles de producción y volumen de las mismas deberán tener en consideración lo que al respecto establezca la legislación y planes correspondientes."

También se resuelve que "de conformidad con la Disposición Transitoria Segunda, de la orden 28 de junio de 2011 por la que se aprueba definitivamente la Modificación Puntual del PIO de Gran Canaria, se levanta la suspensión del área del Plan Especial que se encontraba afectada por el PTP-2 quedando en vigor la ordenación prevista por el Plan Especial para dicha zona con las modificaciones que se introducen en esta ficha. (art.43)".

La misma ficha añade que "los terrenos emergidos en la Zona de Servicios del Puerto, producto de los rellenos y obras de infraestructuras previstos en el Plan Director de Infraestructuras, adquirirán, en el momento de su finalización, los usos y determinaciones de los terrenos colindantes con igual destino, salvo que se indicara de forma contraria en el Plan Especial".

ÁREAS DIFERENCIADAS		SG-P
Denominación: "PUERTO DE LAS PALMAS"	hoja 1 de 5	
Tipo de Sistema General: Portuario	Superficie del área: 323,66 Ha	
Clase de suelo: Suelo Urbano, Suelo Urbanizable		
Categoría de suelo: Suelo Urbano Consolidado, Suelo Urbanizable Sectorizado Ordenado		
Instrumento de ordenación: Plan Especial [Existente]		
Sector urbanístico: 06 La Isleta		
Hojas RS/GS:		

DELIMITACIÓN DEL ÁREA



▲ Ficha del Área Diferenciada "Puerto de Las Palmas" (SG-P). PGO-LPGC'12. Página 1 de 5.

ÁREAS DIFERENCIADAS		SG-P
Denominación: "PUERTO DE LAS PALMAS"	hoja 2 de 5	
DETERMINACIONES PARA LA GESTIÓN		
Titularidad del suelo: Estatal		
Obtención: * *		
Organismo/s actuante/s: Autoridad Portuaria de Las Palmas		
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN		
Edificabilidad máxima:	Ocupación máxima:	Altura máxima:
Superficie del área ordenada: 3.872.656 m ²	Superficie de Espacios Libres:	
Calificación:	Superficie Dotaciones: 3.872.656 m ²	
Instrumento de ejecución:	Superficie Viario:	
Uso principal: Sevicios Portuarios		
Usos Compatibles: Espacio Libre, Industrial, Intercambiador, Transporte marítimo		
ORDENACIÓN FORMENORIZADA	DETERMINACIONES ESPECÍFICAS	
	<p>Las determinaciones urbanísticas para el Puerto de Las Palmas será las establecidas en el vigente Plan Especial de Ordenación, aprobado definitivamente de forma parcial el 30 de marzo del 2007.</p> <p>Se establecen una serie de modificaciones en la Normativa del Plan Especial, en concreto se introducen unas aclaraciones en los artículos 32.2 y 40.4, 42 Y 43, las cuales se desarrollan en las hojas anexas de determinaciones específicas.</p> <p>Con la finalidad de optimizar las comunicaciones del puerto con otros puntos de la isla y del archipiélago se introduce el uso de Intercambiador aéreo* en todas aquellas áreas normativas en que exista como uso permitido el de transporte terrestre y/o marítimo como complemento de éstos.</p> <p>Asimismo, atendiendo a la conveniencia de promover actividades acordes con el desarrollo de energías sostenibles y sin perjuicio de lo regulado en su caso, mediante ordenanzas municipales, se incorpora el uso de producción y almacenamiento de cualquier categoría de energía considerada como renovable o sostenible. Los niveles de producción y volumen de las mismas deberán tener en consideración lo que al respecto establezca la legislación y planes correspondientes.</p>	
OBSERVACIONES		
<p>*La autorización para la localización del uso intercambiador aéreo en una determinada parcela deberá tener en cuenta el modelo de desarrollo urbanístico del ámbito de manera que, en ningún caso, el cono de vuelo condicione la posible futura localización de edificios en altura.</p> <p>De conformidad con la Disposición Transitoria Segunda, de la Orden 28 de junio de 2011 por la que se aprueba definitivamente la Modificación Puntual del PIO de Gran Canaria, se levanta la suspensión en el área del Plan Especial que se encontraba afectada por el PTP-2 quedando en vigor la ordenación prevista por el Plan Especial para dicha zona con las modificaciones que se introducen en esta ficha. (Art.4.3).</p> <p>Los terrenos emergidos en la Zona de Servicios del Puerto, producto de rellenos y obras de infraestructuras previstos en el Plan Director de Infraestructuras, adquirirán, en el momento de su finalización, los usos y determinaciones de los terrenos colindantes con igual destino, salvo que se indicara de forma contraria en el Plan Especial.</p> <p>Las actuaciones a realizar deberán ajustarse a lo dispuesto en la Ley 22/1998 de Costas y su Reglamento General, Real Decreto 1471/89 y el Real Decreto 1112/92, en especial, lo relativo a servidumbres de Tránsito y acceso al mar, paseos marítimos, colectores y depuradoras de aguas residuales, según los artículos 24, 25, 27, 28 y 44.</p> <p>* * Según artículo 137 del TR-LOTENC y artículo 141 del Reglamento de Gestión y Ejecución, Decreto 183/2004.</p>		

▲ Ficha del Área Diferenciada "Puerto de Las Palmas" (SG-P). PGO-LPGC'12. Página 2 de 5.

ÁREAS DIFERENCIADAS		SG-P
Denominación:	"PUERTO DE LAS PALMAS"	hoja 3 de 5
ANEXO DETERMINACIONES ESPECÍFICAS		
<p>Se modifica el artículo 32.2 del Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicios del Puerto de la Luz y de Las Palmas con el fin de clarificar ciertos aspectos de la normativa relativa al Edificio sede de la Capitanía Marítima y el Centro Coordinador de Servicios Portuarios en el Puerto de Las Palmas y a la parcela donde se localiza.</p> <p>Son dos los objetivos principales que se ponen de manifiesto en la ordenación de ese conjunto edificatorio:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Potenciar la relación que se establece entre los edificios catalogados y las edificaciones propuestas. -Potenciar la transversalidad y liberación del suelo interior para permitir la conexión visual y peatonal con el mar, con el fin de mejorar la calidad del espacio público. <p>La normativa del Plan Especial vigente se modifica, por tanto, en su artículo 32.2. Parcela Protegida, quedando como se transcribe.</p> <p>Art.32.2. Parcela Protegida.</p> <p>A.- Definición de la Parcela Protegida.</p> <p>Es la que actualmente se encuentra ocupada por los tinglados (naves) entre los edificios Protegidos, estableciéndose unas determinaciones básicas para la inserción de las edificaciones futuras que alberguen el programa de necesidades de la Autoridad Portuaria, potenciando visualmente la horizontalidad de conjunto a modo de basamento.</p> <p>B.- Edificio de Oficinas.</p> <p>Para la definición del área de movimiento de las edificaciones propuestas se establecen los siguientes parámetros de alineación y retranqueo.</p> <p>1. Alineaciones de la parcela:</p> <ul style="list-style-type: none"> - En la calle Tomás Quevedo Ramírez la alineación resultante es la línea que une los planos de fachada de las edificaciones catalogadas. - En el Muelle Primo de Rivera la alineación resultante es la línea que une los planos de la fachada de las edificaciones catalogadas. <p>2. Retranqueos sobrerassante con respecto a las edificaciones catalogadas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 20 metros del Edificio Central A (Autoridad Portuaria) - 10 metros de los Edificios Laterales B <p>Bajo rasante se podrá edificar la totalidad de la parcela protegida.</p> <p>La altura de las edificaciones propuestas no podrá superar la altura del Edificio Central A (Autoridad Portuaria)</p>		
<p>El diagrama superior muestra un plano de fachada con tres edificios etiquetados como B, A y B. Entre los edificios B y A se indica un 'Área de Movimiento del edificio de Oficinas'. Se muestran líneas de alineación para 'CALLE TOMÁS QUEVEDO RAMÍREZ' y 'MUELLE PRIMO DE RIVERA'. Se indican retranqueos de 20 metros desde el edificio A y 10 metros desde los edificios B. El diagrama inferior muestra un plano de alzado que ilustra la horizontalidad del conjunto a modo de basamento, con los edificios B y A representados como bloques de diferentes alturas.</p>		

▲ Ficha del Área Diferenciada "Puerto de Las Palmas" (SG-P). PGO-LPGC'12. Página 3 de 5.

ÁREAS DIFERENCIADAS		SG-P
Denominación:	"PUERTO DE LAS PALMAS"	hoja 4 de 5
ANEXO DETERMINACIONES ESPECÍFICAS		
<p>Se modifica el artículo 40.4 de la Normativa del Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicios del Puerto de la Luz y de Las Palmas con el fin de ampliar el uso pomenorizado "Almacén especial y los tres tipos de industria" que ahora se limita a la subárea C, a todo el Área Normativa An1.</p> <p>La normativa del Plan Especial vigente se modifica, por tanto, en su artículo 40.4. Condiciones de uso, quedando como se transcribe.</p> <p>Artículo 40. Normas Particulares para el Área de Almacenaje y Logística (An1). (...)</p> <p>4. Condiciones de uso</p> <p>Usos pomenorizados permitidos en todas las sub-áreas:</p> <ul style="list-style-type: none"> Pequeña industria Pequeño almacén, almacén en general y logístico y, en particular, silos de graneles alimenticios. Talleres de automoción y reparación Pequeño comercio. Local de oficina. Espacio libre y equipamiento en todas sus categorías. Servicios públicos en todas sus categorías Transporte y red viaria, en todas sus categorías Establecimientos para consumo de bebidas y comidas, en su tipo I Almacén especial y las tres categorías de industria. Logístico Instalaciones técnicas portuarias. <p>Se modifica el artículo 42.6 de la Normativa del Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicios del Puerto de la Luz y de Las Palmas referente a la intención de trasladar los depósitos de combustibles situados en el Área Normativa "AN3-TO", quedando como se transcribe.</p> <p>Artículo 42. Normas Particulares para el Área de Terciario Oficinas (AN3-TO). (...)</p> <p>6. Condiciones de desarrollo y proyecto</p> <p>Sin renunciar al objetivo del traslado de los depósitos de combustible par dar paso a usos terciarios y administrativos, la norma descrita en este capítulo no será de aplicación, aún cuando se haya finalizado el periodo concesional de las actuales instalaciones, en tanto la actividad portuaria de bunkering sea considerada estratégica para mantener la posición de liderazgo del Puerto de Las Palmas en su entorno.</p> <p>No obstante las previsiones del Plan Especial sobre la futura ubicación de los depósitos de combustible sitios en la explanada Tomás Quevedo, de la zona de servicio del Puerto de La Luz, los titulares de las concesiones administrativas que amparan o amparasen dichos depósitos podrán continuar ejerciendo su actividad industrial en su actual ubicación y ejecutar, previa autorización de la Autoridad Portuaria, las obras que exija el mantenimiento operativo de las actuales instalaciones, debido a la obsolescencia de las mismas o a caso fortuito o fuerza mayor y para atender, en cada caso, la demanda de la actividad industrial. Cuando la estrategia portuaria lo aconseje o permita, para la remodelación terciaria del área de las petrolíferas, cuya realización no se prevé a corto plazo, pero que puede verse impulsada por las transformaciones en marcha en su entorno o por la necesidad de proceder a la construcción del nuevo acceso al puerto, y con el objeto de lograr la máxima integración entre esta área y su entorno urbano, se desarrollará un concurso de ideas, formalizado en un Estudio de Detalle, para el que la Autoridad Portuaria elaborará el correspondiente programa y sus objetivos.</p> <p>En el caso de que el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria llegado el momento, decidiera incluir en su Plan Estratégico la posibilidad de intervención en el área antes de la finalización del periodo concesional (2022) esto sólo podría hacerse tras una revisión y modificación sustancial de la concesión, teniendo siempre derecho el concesionario a la indemnización estipulada por ley y al abono de los gastos que origine su traslado.</p>		

▲ Ficha del Área Diferenciada "Puerto de Las Palmas" (SG-P). PGO-LPGC'12. Página 4 de 5.

ÁREAS DIFERENCIADAS		SG-P
Denominación: "PUERTO DE LAS PALMAS"	hoja 5 de 5	
ANEXO DETERMINACIONES ESPECÍFICAS		
<p>Se modifica el artículo 43 (AN3-PC) de la Normativa del Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicios del Puerto de la Luz y de Las Palmas en los puntos 2, 4 y 6 de dicho artículo quedando como se transcribe a continuación:</p> <p>Artículo 43. Normas Particulares para el Área Terciaria de Puerto-Ciudad (AN3-PC). (...)</p> <p>2. Alineaciones y condiciones de parcelación.</p> <p>Delimitación: Las parcelas quedarán delimitadas por las alineaciones exteriores de manzana y por las divisiones internas que establezca la Autoridad Portuaria, en ambos casos, en proyectos de construcción y concesiones. La parcelación reflejada en los planos es puramente indicativa.</p> <p>Parcela mínima: 200m2.</p> <p>(...)</p> <p>4. Condiciones de Uso.</p> <p>Usos pormenorizados permitidos: Todos los actualmente existentes de almacenamiento y pesqueros. Pequeño comercio. Establecimientos para consumo de bebidas y comidas. Terciario/Administrativo Local de Oficina Espacio Libre y equipamiento en todas sus categorías. Servicios Públicos en todas sus categorías. Transporte Marítimo, estación marítima y garaje o aparcamiento Náutico-deportivos Logístico Instalaciones Técnicas Portuarias.</p> <p>(...)</p> <p>6. Condiciones de desarrollo y proyecto. Podrán desarrollarse mediante dos procedimientos:</p> <p>A.- Directamente, procediendo a la delimitación de parcelas. Las indicadas en el plano u otras, mediante la estructura que proporciona el viario indicativo previsto en el plano nº2, de Red Viaria y Equipamientos del presente Plan Especial. B.- Mediante la realización de proyectos de obras ordinarias de urbanización, en el que se defina, parcial o globalmente, un nuevo viario que sirva de referencia para la parcelación y el otorgamiento de concesiones.</p>		

▲ Ficha del Área Diferenciada "Puerto de Las Palmas" (SG-P). PGO-LPGC'12. Página 5 de 5.

Determinaciones y condicionantes urbanísticos.

La ordenación en el PE OAS-04y05 vigente se adoptó utilizando como instrumentos básicos de ordenación de la zona de servicio el Esquema Director y la Calificación del Suelo.

Se entiende por Esquema Director el conjunto de elementos que definen la estructura funcional de la zona de servicio y sus conexiones con el exterior, y está constituido por las áreas funcionales -ámbito de la zona de servicio que se destina genéricamente a una actividad específica-; los accesos y las principales infraestructuras de transporte; y los recintos con regímenes administrativos singulares.

La calificación del suelo en el Plan Especial se entiende como el conjunto de determinaciones que definen la ordenación de la zona de servicio y le asignan usos, estableciéndolos a través de:

- a) La definición de la red viaria y los equipamientos.
- b) La delimitación de las Áreas de Normativa.
- c) Las Normas Particulares para cada área de normativa.

La calificación del suelo se define mediante el plano de Red Viaria y Equipamientos (Plano nº 2), en el que figuran las alineaciones que delimitan la red viaria y los equipamientos, y el plano de Áreas de Normativa (Plano nº 3), en el que se delimitan éstas. Las disposiciones urbanísticas generales de la zona de servicio y las particulares para cada Área de Normativa se recogen en el Título II de las Normas Urbanísticas del PE OAS-04y05.

Áreas funcionales

A efectos del Plan Especial de Ordenación vigente, se entiende por área funcional el ámbito de la zona de servicio que se destina genéricamente a una actividad específica. Constituye, por tanto, la expresión del objetivo funcional al que se orientan el conjunto de las infraestructuras, edificios e instalaciones del área.

Normas Particulares

Se denominan Normas Particulares al conjunto de determinaciones del Plan Especial de Ordenación que son de aplicación específica para cada una de las áreas de normativa delimitadas en el plano nº 3, de Normativa.

Las Normas Particulares se configuran mediante los siguientes instrumentos:

- a).** Las condiciones de parcelación, en las que pueden establecerse magnitudes o dimensiones mínimas de las parcelas susceptibles de concesión en el área.
- b).** Las condiciones de edificación, en las que pueden concretarse los valores o contenidos de los parámetros de edificabilidad, porcentajes de ocupación de suelo por la edificación, altura máxima, tipología y condiciones estéticas de la edificación permitida en el área.
- c).** Las condiciones de uso, en las que se detallan los usos pormenorizados permitidos en cada área.

- d). Las condiciones de acceso y estacionamiento, en las que se establecen las dotaciones mínimas de plazas de estacionamiento obligadas en edificios, parcelas o el conjunto del área y se dan indicaciones sobre la red viaria.
- e). Condiciones de tramitación y desarrollo, en las que se precisan los procedimientos a seguir para el desarrollo de las actuaciones previstas en un área o, en su caso, la forma de modificar la ordenación propuesta.

2.7 MODIFICACIONES PUNTUALES DEL PLAN ESPECIAL VIGENTE (SG-P).

Además de las modificaciones en la Normativa del Plan Especial establecidas directamente desde el Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, adaptación plena al TR-LOTCECNC y a las Directrices de Ordenación (Ley 19/2003) que se han mencionado en el apartado anterior, han sido aprobadas otras modificaciones puntuales del Plan Especial.

Modificación de los Planes Especiales de Ordenación de la Zona de Servicio y Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y de Las Palmas (OAS-04 y OAS-05)

Aprobada definitivamente por Orden de 8 de noviembre de 2012 de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias modificaba la normativa de la siguiente forma:

- La introducción de los apartados 6 y 7 en el Artículo 13 "*Obras a efectuar por los concesionarios en la zona de servicios*":

"6. Como medida cautelar, para garantizar el menor impacto posible de futuras concesiones e incluso el posterior desarrollo de la actividad, la Autoridad Portuaria exigirá, en cumplimiento de la Ley 48/2003, que en cada proyecto básico se incluya además de la descripción de las actividades a desarrollar, características de las obras e instalaciones a realizar- los posibles efectos medioambientales y, en su caso, estudio de impacto ambiental, que determinará la viabilidad ambiental del proyecto y en consecuencia de su ejecución o no.

7. Aquellos proyectos que se recojan en la Ley 11/1990, de 13 de julio, de Prevención del Impacto Ecológico y en el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, deben ser sometidos a las mismas."

- La introducción en el apartado 4 del artículo 40 "*Normas Particulares para el Área de Almacenaje y Logística (AN.1)*" del uso de Almacén especial y las tres categorías de industria para la subárea A:

"4. Condiciones de uso.

Usos pormenorizados permitidos en todas las subáreas:

- *Pequeña industria*
- *Pequeño almacén, almacén en general y logístico y, en particular, silos de graneles alimenticios.*
- *Talleres de automoción y reparación.*
- *Pequeño comercio.*
- *Local de oficina.*
- *Espacio libre y equipamiento en todas sus categorías.*
- *Servicios públicos en todas sus categorías.*
- *Transporte y red viaria, en todas sus categorías.*

- Establecimientos para consumo de bebidas y Comidas, en su tipo I.
- Almacén especial y las tres categorías de industria, en las subáreas A y C.
- Logístico.
- Instalaciones técnicas portuarias."

2ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área de Ordenación del Area SG-P: Puerto de Las Palmas (anterior OAS-04 y OAS-05)

Aprobada definitivamente por acuerdo del Ayuntamiento Pleno, en sesión ordinaria celebrada el día 28 de mayo de 2014, modificando la normativa de la siguiente forma:

- Introducción del artículo 39bis con el siguiente contenido:

"Artículo 39bis. Uso pormenorizado Náutico - Deportivo.

Se refiere a todas aquellas actividades relacionadas con los servicios técnicos, administrativos, comerciales, de ocio, etc..., demandados por las instalaciones náutico-deportivas y sus usuarios, ya sean embarcaciones menores o grandes yates, como embarcaciones asimilables en sus características a las de servicios portuarios, embarcaciones turísticas, etc..., incluidos los correspondientes a instalaciones para taller, reparación o custodia de embarcaciones tales como varaderos, marinas secas, etc...

Las instalaciones que pretendan desarrollar actividades de taller y reparación se considerarán, específicamente para el Área Terciaria de Puerto-Ciudad (AN3-PC), como usos autorizables y sólo se admitirá su implantación previo sometimiento a Estudio de Incidencia Ambiental, de conformidad con el Artículo 5.2.5 de las Normas Urbanísticas de Ordenación Estructural de la Adaptación Plena del PGO.

El peticionario interesado en desarrollar en dicho ámbito una instalación dedicada parcial o totalmente a las actividades de taller y reparación deberá realizar, previamente al otorgamiento de la concesión por parte de la Autoridad Portuaria, la tramitación de este procedimiento. Con tal fin, presentará ante la Autoridad Portuaria el proyecto y el correspondiente estudio de incidencia ambiental, el cual será tramitado ante el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria de conformidad con lo dispuesto en la Normativa del PGO."

- La adición del punto 7 en el artículo 41 con el siguiente contenido:

"Artículo 41. Normas Particulares para el Área de Almacenaje descubierto (AN2).

(...)

7.- Condiciones especiales del sub-área polivalente del Muelle de Gran Canaria.

Los terrenos incluidos dentro del sub-área polivalente poseen, como usos pormenorizados, los propios permitidos para el Área de Almacenaje Descubierto (AN2) y además se permiten los usos pormenorizados de Industria y Almacén en todas sus categorías."

- La adición del término *"Industria en todas sus categorías (particularmente todas las relacionadas con las actividades portuarias como reparaciones, desguace, etc...)"* en el punto 4 del artículo 45, que queda con la siguiente redacción:

"Artículo 45. Normas Particulares para el Área de Graneles (AN5).

(...)

4.- Condiciones de uso:

- *Usos pormenorizados permitidos:*

- Local de oficina.
- Almacén, en todas sus categorías.
- Espacio libre y equipamiento en todas sus categorías.
- Servicios públicos en todas sus categorías.
- Logístico.
- Instalaciones técnicas portuarias.
- Maniobra y manipulación de mercancías.
- Industria, en todas sus categorías (particularmente todas las relacionadas con las actividades portuarias como reparaciones, desguace, etc...)“.

La supresión de los términos “concesión” y “...,en los espacios señalizados, aparcamiento.” del primer párrafo del punto 2 del artículo 47, añadiendo “o actividades relacionadas con el tránsito de mercancías” en el mismo, quedando con la siguiente redacción:

“Artículo 47. Normas Particulares para la Red Viaria (NRV).

(...)

Condiciones de parcelación y edificación.

Los terrenos comprendidos en los ámbitos de carácter vinculante no podrán ser objeto de parcelación o edificación y se destinarán permanentemente para el uso de circulación y/o actividades relacionadas con el tránsito de mercancías.“

- La supresión del término “darse en concesión” en el segundo párrafo del punto 2 del artículo 47, que queda con la siguiente redacción:

“Los terrenos comprendidos en los ámbitos de carácter no vinculante podrán parcelarse y edificarse, en los términos que señale la normativa que les sea de aplicación, en el momento en el que la Autoridad Portuaria acuerde su cambio de destino.“

Consecuencia de lo anterior se modificaban y sustituían los siguientes planos de Ordenación:

- 01.- Esquema Director
- 02.- Red Viaria y Equipamientos
- 03.- Normativa

2.8 EL PLAN ESPECIAL DEL SG-DEL EN EL ÁMBITO DEL PUERTO DE LAS PALMAS.

Si bien la modificación que se propone afecta, en su totalidad, al ámbito del SG-P del PGO de Las Palmas de Gran Canaria, podemos encontrar el origen de su justificación en la aprobación definitiva del *Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida en el ámbito SG- DEL (anterior OAS-06)* por acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, en sesión celebrada el 25 de septiembre de 2013 (B.O.P. Las Palmas núm. 157, de 6 de diciembre de 2013; B.O. de Canarias núm. 239, de 12 de diciembre de 2013).

La aprobación definitiva del mencionado Plan Especial permite la reactivación portuaria y urbanística en una zona del Puerto de Las Palmas cuyo planeamiento había sido suspendido por el PGO de Las Palmas de Gran Canaria en el año 2001. Se admiten ahora nuevos usos y actividades que, en la mayoría de los casos, permiten compatibilizar la explotación portuaria del ámbito con el uso ciudadano.

Por otra parte, el SG-DEL y el SG-P permanecen unidos y deben mantener su capacidad de gestión conjunta mientras que, por otro lado, necesitan un tratamiento independiente.

Las nuevas circunstancias de esta zona del puerto de Las Palmas obligan a un replanteamiento del funcionamiento del resto de la Zona de Servicio (el SG-P), no sólo en lo que respecta a la reordenación de las actividades portuarias sino, también, en sus conexiones internas y accesos con el exterior.

La nueva ordenación de esta parte de la zona portuaria favorece la localización de nuevos nodos generadores y atractores de desplazamiento que se sumen a los ya existentes. Así al muelle de Cruceros, que continúa aumentando el número de escalas anuales, y al Centro Comercial El Muelle, que ha ampliado su oferta comercial, habrá que añadir el nuevo acuario en tramitación, que estima la visita de unos 300.000 visitantes al año (si bien, muchos de ellos accederán en transporte discrecional).

Se estima que, en un escenario futuro, en el cual se incluyese la puesta en servicio del acuario se aumentaría el tráfico en unos 450 v/h (300 plazas de aparcamiento y un coeficiente de 1,5 por otros movimientos que se pudieran general en la zona) en la Avenida de los Consignatarios en la franja horaria entre las 8 de la mañana y las 8 de la noche, aumentando el tráfico en un 30%.

2.9 ESTUDIO DE TRÁFICO Y ALTERNATIVAS PARA LA ORDENACIÓN DE ACCESOS.

En congruencia con lo anterior, y en previsión de la nueva situación prevista para el Puerto de Las Palmas, la Autoridad Portuaria de Las Palmas ha encargado un "*Estudio de Tráfico y Desarrollo de Alternativas para la Ordenación de Accesos al Puerto de La Luz y de Las Palmas*", que se adjunta a este Plan Especial como Anexos informativos.

El estudio consta de 5 trabajos o partes, adjuntándose al presente documento los cuatro primeros como anexos de la Modificación del Plan Especial. Los estudios o trabajos son los siguientes:

- Estudio previo. Descripción del estado actual.
- Análisis de movilidad interior.
- Estudio de las alternativas de acceso.
- Estudio de viabilidad de nuevos accesos con GC-1.
- Documento de ordenación.

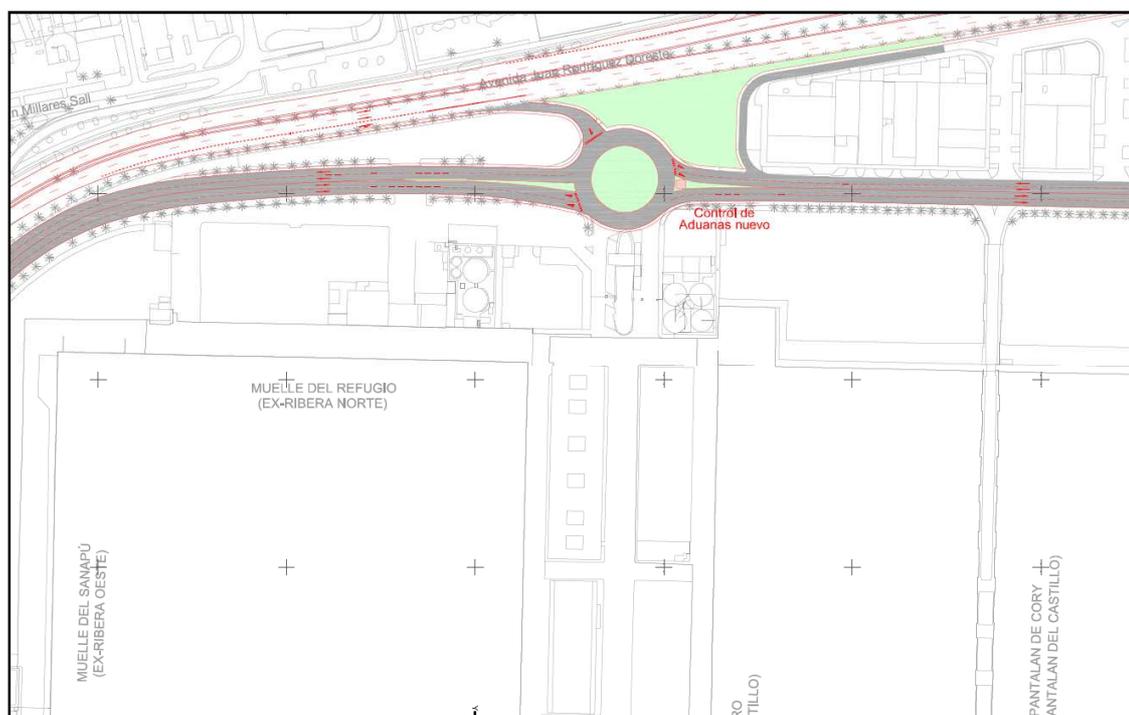
Tras varias alternativas el estudio concluye aportando una solución a los accesos tanto por el entorno de Santa Catalina – Ámbito 1 (SG-DEL) como por el entorno del Muelle Pesquero – Ámbito 2 (SG-P). Este último acceso constituye el eje principal de la Modificación del Plan Especial que ahora se propone.

La alternativa seleccionada para el Ámbito 2 presenta una nueva salida desde la GC-1 con destino el entorno del muelle Pequero y circulación hacia el sur (sin paso por aduanas) o hacia el norte (con paso por aduana).

Con esta solución los vehículos de tráfico no portuario podrían entrar por este punto hasta su destino en el muelle de Sanapú (Acuario, p.e.) mientras que los vehículos que acceden al recinto portuario (al ámbito SG-P) también podrían hacer uso de esta nueva entrada, liberando de tráfico la glorieta de Belén María.

Esta solución mantiene la glorieta existente en la Avenida de los Consignatarios (con algún ajuste geométrico que se deba realizar para mejorar los radios y la longitud del ramal de salida desde la GC-1) y también se basa en el nacimiento de un tercer carril en el tronco de la GC-1, poco después del final del cambio de sentido subterráneo (Pérez Muñoz) situado en el entorno del istmo de La Isleta.

Al contar esta alternativa con una salida desde la GC-1, el tráfico no portuario tiene un nuevo acceso que complementaria al de Santa Catalina; lo mismo ocurre con el tráfico portuario (sobre todo el ligero) el cual podría liberar de carga a la glorieta de Belén María.



Croquis de la Alternativa 2

II. MEMORIA DE ORDENACIÓN

3 JUSTIFICACIÓN.

3.1 OBJETO DE LAS MODIFICACIONES PROPUESTAS.

Las modificaciones a realizar sobre el "Plan Especial de Ordenación del Área SG-P Puerto de Las Palmas (anterior OAS-04 y OAS 05)", tienen los siguientes objetivos:

Accesibilidad y conexiones terrestres.

- a) Mejorar la accesibilidad del transporte terrestre al puerto de Las Palmas, facilitando la conexión del sistema general portuario (SG-P) y del sistema general de dotaciones del espacio litoral (SG-DEL) con el sistema general viario (GC-1).
- b) Proponer una alternativa viable técnica y económicamente (a corto y medio plazo) al planteamiento contemplado en el vigente Plan Especial de realizar un nuevo acceso viario al puerto de Las Palmas por el entorno del Área Funcional AN3-TO.
- c) Mantener la continuidad en las conexiones viarias dentro del ámbito de la Zona de Servicio del puerto de Las Palmas, permitiendo y facilitando la gestión conjunta de todos los ámbitos de normativa, tanto los incluidos en el SG-P, como los incluidos en el SG-DEL.
- d) Separar los accesos a las distintas zonas del puerto de Las Palmas, atendiendo a sus especificidades y demandas. Eliminando del acceso por la Glorieta de Belén María los tráficós terrestres que no están vinculados estrictamente con la actividad portuaria comercial.
- e) Contemplar los cambios en la red viaria necesarios para la nueva delimitación del recinto aduanero portuario que se ejecute, cuyo control de accesos deberá desplazarse de su actual posición en el entorno del Muelle de Sanapú, a su futura localización en el entorno del Muelle Pesquero.
- f) Mantener la accesibilidad interior a los diferentes muelles, parcelas y concesiones administrativas existentes en la zona afectada por el nuevo acceso desde la GC-1.

Modificaciones destinadas a favorecer la actividad portuaria.

Desde el año 2007 (año en que se aprobó definitivamente de forma parcial el vigente PE OAS-04y05) han surgido en el puerto de Las Palmas nuevas vías de diversificación de actividades y de comercio portuario.

Así, en los últimos años el Puerto de Las Palmas ha experimentado un desarrollo que constituye una realidad multifuncional y polivalente con importantes efectos en la cadena logística y la vida de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Esto ha ocasionado que áreas de actividad y usos planteadas inicialmente para un determinado uso exclusivo hayan quedado obsoletas o inadecuadas para dichas actividades, siendo posible utilizar dichas superficies para establecer nuevas actividades, como fue el caso de las explanadas del Muelle de Gran Canaria, que está dentro del Área de Normativa "Almacenaje Descubierta (AN2)".

En la actualidad, los servicios y las actividades comerciales y logísticas han evolucionado para, de alguna manera, incluir diferentes procesos que le aporten mayor eficiencia y eficacia no sólo económica sino, sobre todo, ambiental.

De esta forma, ya no se entiende, por ejemplo, un almacén sin, al menos, alguna fase de embalaje, manipulación o transporte. De la misma forma servicios que anteriormente se llevaban a cabo mediante procesos independientes ahora no se conciben si no van asociados, en el mismo lugar, a las siguientes fases de su cadena de producción.

La Autoridad Portuaria de Las Palmas ha constatado esta circunstancia a través de las más recientes solicitudes de ocupación del dominio público portuario.

El vigente PE OAS-04y05 establece o permite en determinadas áreas de normativa la ubicación de instalaciones destinadas a servicios públicos y almacenamiento que, en determinadas circunstancias precisarán de algunas etapas que podrían asimilarse a alguno de los tipos de industria.

Como se comentó anteriormente, las nuevas tendencias observadas desde la Autoridad Portuaria -resultado de las peticiones y solicitudes de ocupación del dominio público portuario presentadas- a lo que se suma la evidente colmatación del Área de Normativa AN1 precisan que se revisen los usos permitidos, por ejemplo, en el Muelle de Cambulloneros, en el AN-1, a fin de dar cabida a nuevas instalaciones.

De esta forma, sin desvirtuar el significado de "*actividad portuaria comercial*" establecido en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, se hace necesario incluir la terminología utilizada en el planeamiento urbanístico para dar cabida a este tipo de usos y actividades. Autorizar y adaptar el planeamiento urbanístico de la zona de servicio del Puerto de Las Palmas se hace imprescindible para incluir la clase "*Industria y Almacén en todas sus categorías*" en dicho ámbito.

Por otro lado, y con la finalidad de dar cabida a industrias y almacenes que estén en relación directa con la actividad comercial portuaria de intercambio de mercancías en el interface tierra-mar, la Autoridad Portuaria entiende que, en este caso, conviene que el espacio incorpore una parte de lo que hasta ahora sería Zona de Maniobra y, por lo tanto, se propone la implantación de una sub-área polivalente dentro del Área de Almacenaje Descubierta (AN2) donde se permitan expresamente, además de los usos ya establecidos en el AN2, los usos Clase Industria y Almacén en todas sus categorías en el ámbito representado en el plano de ordenación O3.

Con posterioridad a la formulación del documento de noviembre de 2014 de la 3ª *Modificación del Plan Especial de Ordenación*, se ha comprobado, desde el punto de

vista de la gestión y explotación del dominio público portuario, que no resulta razonable ni justificado que la zona de maniobra del Muelle de Cambulloneros se mantenga con un ancho de 50 metros y la alineación sur con un ancho de 40 metros. En la actualidad no se justifica dicho ancho de zona de maniobra o muelle, ya que esa es la anchura que normalmente corresponde con las terminales de contenedores por sus específicas necesidades operativas, y en ninguna de las dos alineaciones existen terminales de contenedores adyacentes, ni está previsto que vayan a implantarse en dicha líneas de muelles.

Por el contrario, existen otros usos portuarios asociados con la carga y descarga de buques atracados en las dos alineaciones de muelle mencionadas, que en estos momentos demandan el mejor aprovechamiento de las explanadas situadas junto a los mismos, ampliando la superficie susceptible de ser otorgada en régimen de concesión administrativa, y desde ese punto de vista resulta conveniente ajustar la anchura de sus correspondientes zonas de maniobra, reduciéndola hasta 20 m, que es la que se considera realmente necesaria para realizar las operativas que son previsibles en la actualidad.

Dicha reducción del ancho de zona maniobra para el Muelle de Cambulloneros a una franja de 20 metros fue acordada mediante Resolución del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en sesión celebrada el 21 de enero de 2015 (anuncio publicado en el BOP del miércoles 4 de febrero de 2015), encomendando a los servicio técnicos de la Autoridad Portuaria para que introdujeran dichos cambios de la zona de muelles en los instrumentos de ordenación de la zona de servicio del puerto de Las Palmas, motivo por el cual se introduce dicho cambio en este documento, previamente a la aprobación inicial del mismo.

Por lo anterior, se propone la incorporación en la explanada anexa al Muelle de Cambulloneros, en el área de normativa "Almacenaje Descubierta (AN2)", del uso permitido pormenorizado de "Industrial y Almacenaje en todas sus categorías", y reducir la zona de maniobra a 20 metros, en toda su longitud, tanto de la alineación Cambulloneros como de la de Cambulloneros Sur.

Actualizaciones y/o adaptaciones correspondientes en la normativa del documento del Plan Especial de Ordenación del SG-P.

Independientemente de lo anterior, en la Adaptación Plena al TR-LOTCEC y las Directrices de Ordenación (Ley 19/2003) del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, aprobado definitivamente por Acuerdo de la COTMAC de 29 de octubre de 2012, se establecieron (Ficha del Área Diferenciada SG-P) una serie de modificaciones de los art. 32, 40, 42 y 43 de la Normativa del Plan Especial de Ordenación del SG-P, que tras la aprobación definitiva del PGO se incorporaban directamente a la ordenación urbanística.

Además de las modificaciones directas sobre el articulado del Plan Especial, se ha recogido en la normativa de ordenación urbanística otras disposiciones y determinaciones generales relacionadas con el uso de intercambiador aéreo en el SG-P, el desarrollo de energías sostenibles, el levantamiento de la suspensión del área que

se encontraba afectada por el PTP-2, y los usos que adquieren los terrenos emergidos de la zona de servicio del puerto.

En definitiva, se propone que en este expediente se introduzcan las actualizaciones y/o adaptaciones correspondientes en la normativa del documento del Plan Especial de Ordenación del SG-P, a fin de que se incorporen en el documento las modificaciones vigentes desde el año 2012.

Por otro lado, la aprobación y entrada en vigor de la "*Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios de los Puertos de Las Palmas en la isla de Gran Canaria*", aprobada definitivamente por la Orden FOM/769/2014, de 25 de abril, y publicada en el BOE núm. 116 de 13 de mayo de 2014, y el expediente de modificación de la misma, cuyo procedimiento ya está en curso en su fase final para aprobación definitiva, supone un nuevo escenario que debe ser tenido en cuenta a la hora de ordenar urbanísticamente la zona.

3.2 DESCRIPCIÓN DE LAS ALTERACIONES A INTRODUCIR EN EL PLAN ESPECIAL.

En función de los objetivos anteriores, el documento de formulación de la "*3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS 05)*", plantea introducir los siguientes cambios en la ordenación urbanística del ámbito, que afectan principalmente al vial principal en un tramo de la Avda. de Los Consignatarios, los viales secundarios del entorno del Muelle Pesquero y las áreas funcionales AN3-PC y AN1-B del Plan Especial de Ordenación vigente:

a). Modificaciones del Viario Principal de conexión interior entre el SG-DEL y el SG-P. Nuevo acceso desde la GC-1:

La propuesta se desarrolla en torno a la rotonda existente en la Avda. de Los Consignatarios frente al acceso al Muelle Pesquero que divide el vial para separar el tráfico rodado cuyo destino sea una u otra zona del Puerto (SG-P y SG-DEL), según sea el caso.

Desde la GC-1, mediante un carril de desaceleración, se provee un vial de entrada al puerto cuya finalidad principal es permitir el acceso al SG-DEL desde su extremo norte eliminando la necesidad de llegar hasta la entrada de Belén María y, por lo tanto, descongestionando este tramo.

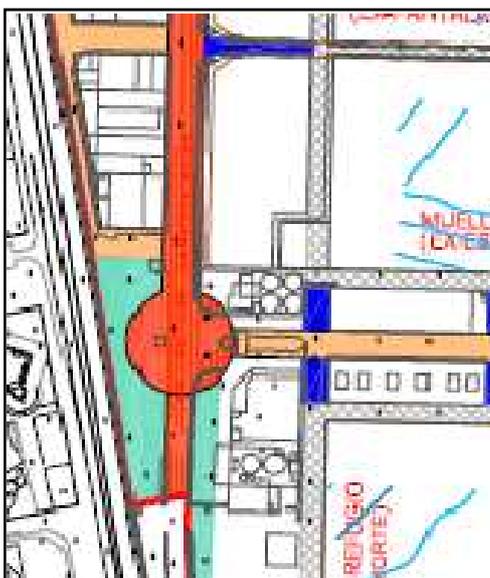
b). Modificaciones de los viales secundarios y las áreas funcionales AN3-PC y AN1-B:

La propuesta tiene en cuenta que gran parte del Área Funcional AN3-PC y todo el Área Funcional AN1-B continuarán manteniendo sus actividades portuarias comerciales y complementarias y, por lo tanto, precisan permanecer dentro del recinto de control aduanero portuario.



▲ Estado actual de la zona afectada por las modificaciones del viario

Esta circunstancia hace necesaria una nueva estructura de viarios secundarios que mantengan el acceso a los muelles, a las parcelas y las concesiones existentes, así como el retorno hacia el Puerto Comercial sin necesidad de traspasar el control aduanero.



▲ Estructura de viarios según la vigente 2ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del SG-P (anterior OAS-04)

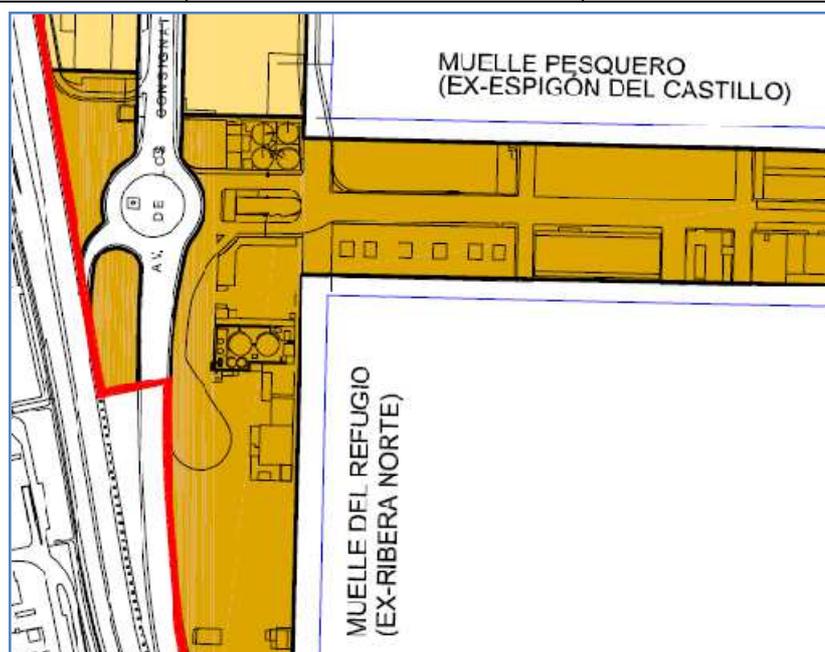


▲ Modificación de la estructura viaria propuesta en esta Modificación del PEO-SG-P.

La restructuración de viarios modifica sensiblemente las superficies de las distintas Áreas de Normativa afectadas, y además obliga a un traslado de algunas de las plazas de estacionamiento público, si bien su ubicación no tiene carácter vinculante en el plan especial.

De esta forma las superficies de las Áreas de Normativa afectadas varían de la siguiente forma:

Área de Normativa	Actual (m2)	Propuesta (m2)
A.N.3-PC	62.104	61.176



Detalle del área de normativa afectada

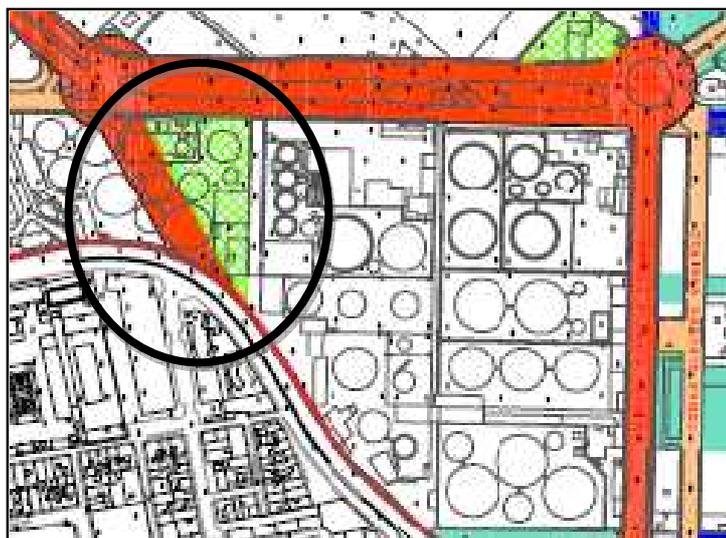
**c). Eliminación del nuevo acceso previsto en el vigente Plan Especial.
Modificación del Área de Normativa AN3-TO:**

Se elimina, atendiendo a las necesidades de seguridad y control portuario, su correcto funcionamiento y evitando la multiplicidad de controles, el nuevo sistema de accesos propuesto por el Plan Especial de Ordenación vigente en el entorno del Área de Normativa AN3-TO, que será sustituido a todos los efectos por los que se propone en esta Modificación. La superficie de los viarios que son eliminados y que eran destinados a este acceso se incluyen en el Área de Normativa AN3-TO.



▲ Situación del acceso que se sustituye por la nueva propuesta.

En consecuencia, se elimina el espacio destinado a Servicios Generales que se sitúa, en el Plan Especial vigente, junto al mencionado acceso. Esta zona de Servicios Generales se justificaba en la necesidad de reservar espacio para servicios de emergencia en previsión de que la conexión con la Avda. Doctor Juan Rodríguez Pérez precisara la ocupación de terrenos anexos a la mencionada vía y el traslado de instalaciones al interior de la Zona de Servicio



▲ Detalle del acceso previsto y área de Servicios Generales que se sustituyen.

La eliminación del acceso y la zona de Servicios Generales modifican sensiblemente la superficie del Área de Normativa AN3-TO, variando la misma de la siguiente forma:

Área de Normativa	Superficie actual (m2)	Superficie propuesta (m2)
A.N.3-TO	96.568	100.538

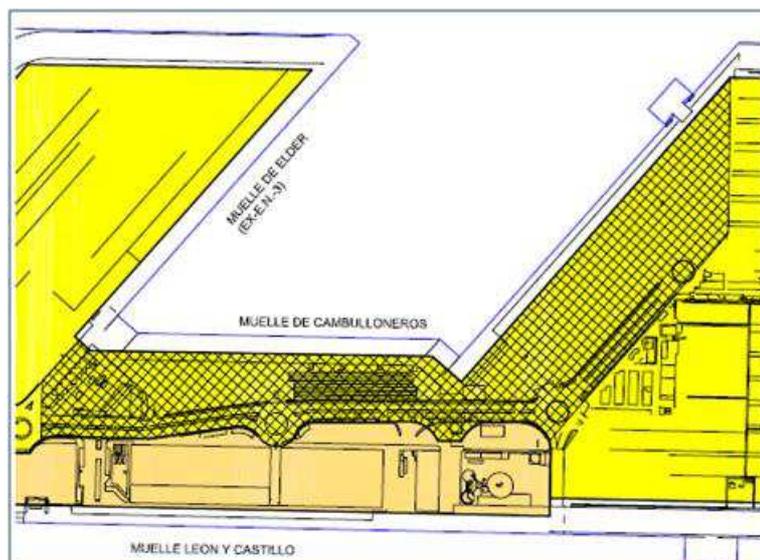


Detalle del área de normativa afectada

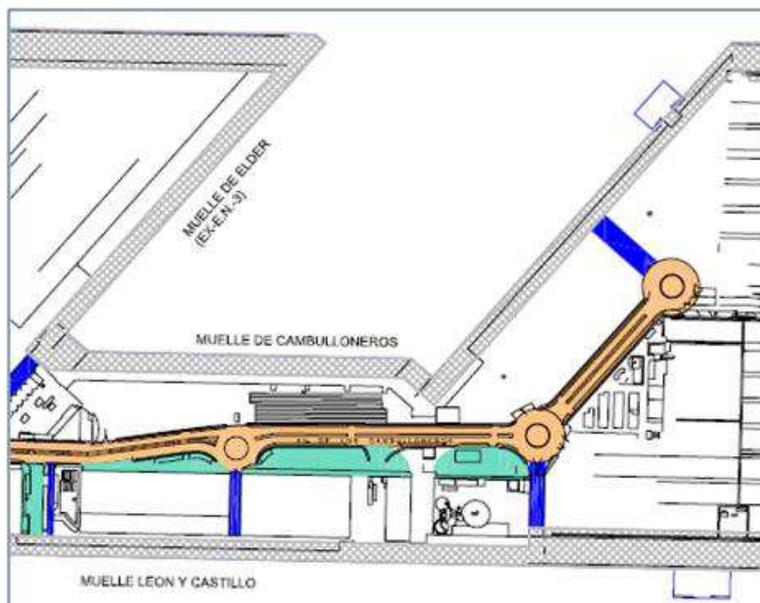
d). Modificaciones destinadas a favorecer la actividad portuaria.

Con la finalidad de dar cabida a industrias y almacenes que deban estar en relación directa con las operativas portuarias de intercambio tierra-mar (carga/descarga de materias primas y/o mercancía elaborada), se hace necesaria la existencia de un espacio de explanada con este uso que se sitúe adyacente a la propia Zona de Maniobra, con reducción simultánea de la anchura de ésta que se entiende excesiva para los tráficos potenciales previstos. Con ello se facilitan las actividades import/export y el transbordo internacional.

Se propone la ampliación de una sub-área polivalente dentro del Área de Almacenaje Descubierta (AN2) –ya vigente al haberse incorporado mediante la 2ª modificación de este Plan- donde se permitan expresamente, además de los usos ya establecidos en el AN2, los usos Clase Industria y Almacén en todas sus categorías (tal y como refleja el plano de ordenación nº3). A la superficie de esta sub-área ya existente en el muelle de Gran Canaria (entre las calles Union Castle y la Avda de las Petrolíferas) se propone la incorporación de una adicional ubicada en una franja paralela al Muelle de Cambulloneros para la que se amplían los usos pormenorizados, ocupando una superficie de 85.370 m². (sombreada con trama en la imagen siguiente). En total entre las dos áreas la superficie suma 155.370 m².



Detalle del ámbito afectado, según plano de áreas de normativa. Área de Normativa AN2 y subárea polivalente (en tramado) en la zona del Muelle de Cambulloneros



Detalle de la zona de muelle, según plano de red viaria y equipamientos. En trama, zona de maniobra o de muelle, en Cambullonero,s que pasa a tener un ancho de 20 metros con esta Modificación

De igual manera, al reducirse la superficie de la Zona de Maniobra (zona de muelles en el plan especial), se incrementa en 20.326 m² la superficie destinada al Área de Normativa Almacenaje Descubierta (sombreada en amarillo en la imagen anterior). En total, la superficie del Área de Normativa AN2 alcanzaría los 825.838 m² en el ámbito de este Plan Especial.

Área de Normativa	Superficie actual (m2)	Superficie propuesta (m2)
A.N.2 *	805.512	825.838

3.3 ACTUALIZACIÓN DEL PLAN ESPECIAL CON LAS MODIFICACIONES INTRODUCIDAS POR LA FICHA SG-P DEL PGO DEL AÑO 2012.

En la Adaptación Plena al TR-LOTCEC y las Directrices de Ordenación (Ley 19/2003) del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria aprobado definitivamente por Acuerdo de la COTMAC de 29 de octubre de 2012, se establecieron (Ficha del Área Diferenciada SG-P) una serie de modificaciones de los art. 32, 40, 42 y 43 de la Normativa del Plan Especial de Ordenación del SG-P, que tras la aprobación definitiva del PGO se incorporaban directamente a la ordenación urbanística. Además se establecían una serie de observaciones y determinaciones aplicables al conjunto total del ámbito de ordenación. Se propone que en este expediente se introduzcan las actualizaciones y/o adaptaciones correspondientes en la normativa del documento del Plan Especial de Ordenación del SG-P, a fin de que se incorporen en el documento las modificaciones que, de facto, ya son vigentes desde el año 2012.

a) Se modifica el artículo 32.2 del Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicios del Puerto de la Luz y de Las Palmas con el fin de clarificar ciertos aspectos de la normativa relativa al Edificio sede de la Capitanía Marítima y el Centro Coordinador de Servicios Portuarios en el Puerto de Las Palmas y a la parcela donde se localiza. Son dos los objetivos principales que se ponen de manifiesto en la ordenación de ese conjunto edificatorio:

-Potenciar la relación que se establece entre los edificios catalogados y las edificaciones propuestas.

-Potenciar la transversalidad y liberación del suelo interior para permitir la conexión visual y peatonal con el mar, con el fin de mejorar la calidad del espacio público. La normativa del Plan Especial vigente se modifica, por tanto, en su artículo 32.2. Parcela Protegida, quedando como se transcribe:

“Art.32.2. Parcela Protegida.

A.- Definición de la Parcela Protegida.

Es la que actualmente se encuentra ocupada por los tinglados (naves) entre los edificios Protegidos, estableciéndose unas determinaciones básicas para la inserción de las edificaciones futuras que alberguen el programa de necesidades de la Autoridad Portuaria, potenciando visualmente la horizontalidad de conjunto a modo de basamento.

B.- Edificio de Oficinas.

Para la definición del área de movimiento de las edificaciones propuestas se establecen los siguientes parámetros de alineación y retranqueo.

1. Alineaciones de la parcela:

- En la calle Tomás Quevedo Ramírez la alineación resultante es la línea que une los planos de fachada de las edificaciones catalogadas.

- En el Muelle Primo de Rivera la alineación resultante es la línea que une los planos de la fachada de las edificaciones catalogadas.

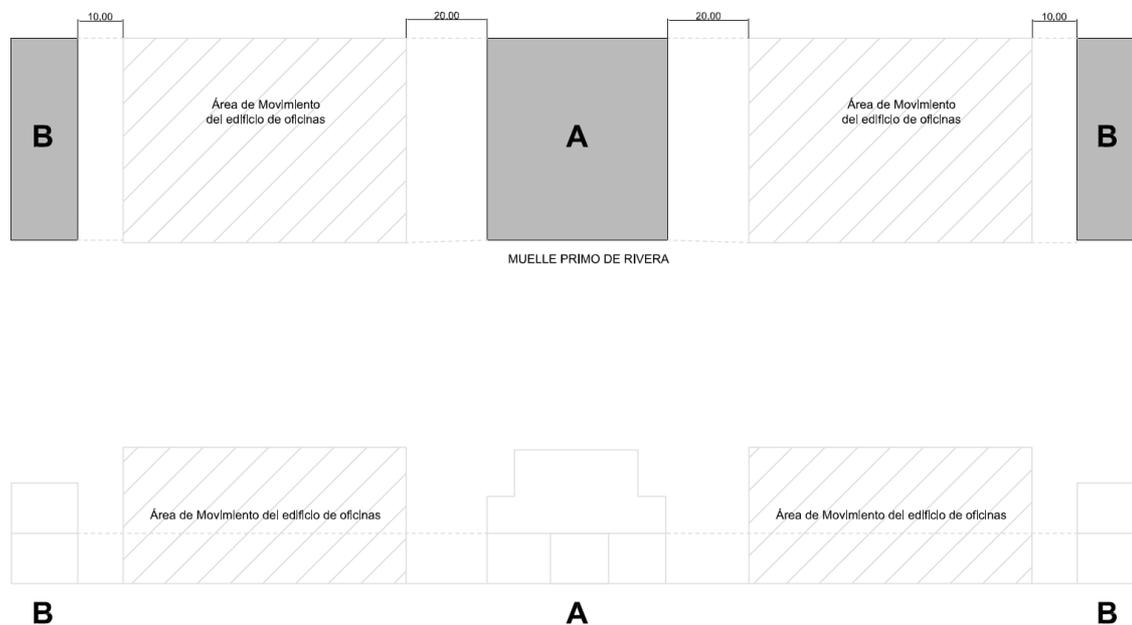
2. Retranqueos sobrerante con respecto a las edificaciones catalogadas:

- 20 metros del Edificio Central A (Autoridad Portuaria)

- 10 metros de los Edificios Laterales B

Bajo rasante se podrá edificar la totalidad de la parcela protegida.

La altura de las edificaciones propuestas no podrá superar la altura del Edificio Central A (Autoridad Portuaria)"



b) Se modifica el artículo 40.4 de la Normativa del Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicios del Puerto de la Luz y de Las Palmas con el fin de ampliar el uso pormenorizado "Almacén especial y los tres tipos de industria" que ahora se limita a la subárea C, a todo el Área Normativa AN1.

La normativa del Plan Especial vigente se modifica, por tanto, en su artículo 40.4. Condiciones de uso, quedando como se transcribe:

"Artículo 40. Normas Particulares para el Área de Almacenaje y Logística (An1).

(...)

4. Condiciones de uso

Usos pormenorizados permitidos en todas las sub-áreas:

Pequeña industria

Pequeño almacén, almacén en general y logístico y, en particular, silos de graneles alimenticios.

Talleres de automoción y reparación

Pequeño comercio.

Local de oficina.

Espacio libre y equipamiento en todas sus categorías.

Servicios públicos en todas sus categorías

Transporte y red viaria, en todas sus categorías

*Establecimientos para consumo de bebidas y comidas, en su tipo I
Almacén especial y las tres categorías de industria.
Logístico
Instalaciones técnicas portuarias".*

c) Se modifica el artículo 42.6 de la Normativa del Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicios del Puerto de la Luz y de Las Palmas referente a la intención de trasladar los depósitos de combustibles situados en el Área Normativa "AN3-TO", quedando como se transcribe:

"Artículo 42. Normas Particulares para el Área de Terciario Oficinas (AN3-TO).

(...)

6. Condiciones de desarrollo y proyecto

Sin renunciar al objetivo del traslado de los depósitos de combustible par dar paso a usos terciarios y administrativos, la norma descrita en este capítulo no será de aplicación, aún cuando se haya finalizado el periodo concesional de las actuales instalaciones, en tanto la actividad portuaria de bunkering sea considerada estratégica para mantener la posición de liderazgo del Puerto de Las Palmas en su entorno.

No obstante las previsiones del Plan Especial sobre la futura ubicación de los depósitos de combustible sitios en la explanada Tomás Quevedo, de la zona de servicio del Puerto de La Luz, los titulares de las concesiones administrativas que amparan o amparen dichos depósitos podrán continuar ejerciendo su actividad industrial en su actual ubicación y ejecutar, previa autorización de la Autoridad Portuaria, las obras que exija el mantenimiento operativo de las actuales instalaciones, debido a la obsolescencia de las mismas o a caso fortuito o fuerza mayor y para atender, en cada caso, la demanda de la actividad industrial.

Cuando la estrategia portuaria lo aconseje o permita, para la remodelación terciaria del área de las petrolíferas, cuya realización no se prevé a corto plazo, pero que puede verse impulsada por las transformaciones en marcha en su entorno o por la necesidad de proceder a la construcción del nuevo acceso al puerto, y con el objeto de lograr la máxima integración entre esta área y su entorno urbano, se desarrollará un concurso de ideas, formalizado en un Estudio de Detalle, para el que la Autoridad Portuaria elaborará el correspondiente programa y sus objetivos.

En el caso de que el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria llegado el momento, decidiera incluir en su Plan Estratégico la posibilidad de intervención en el área antes de la finalización del periodo concesional (2022) esto sólo podría hacerse tras una revisión y modificación sustancial de la concesión, teniendo siempre derecho el concesionario a la indemnización estipulada por ley y al abono de los gastos que origine su traslado."

d) Se modifica el artículo 43 (AN3-PC) de la Normativa del Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicios del Puerto de la Luz y de Las Palmas en los puntos 2, 4 y 6 de dicho artículo, quedando como se transcribe a continuación:

“Artículo 43. Normas Particulares para el Área Terciaria de Puerto-Ciudad (AN3-PC).

(...)

2. Alineaciones y condiciones de parcelación.

Delimitación: Las parcelas quedarán delimitadas por las alineaciones exteriores de manzana y por las divisiones internas que establezca la Autoridad Portuaria, en ambos casos, en proyectos de construcción y concesiones. La parcelación reflejada en los planos es puramente indicativa.

Parcela mínima: 200m2.

(...)

4. Condiciones de Uso.

Usos pormenorizados permitidos:

Todos los actualmente existentes de almacenamiento y pesqueros.

Pequeño comercio.

Establecimientos para consumo de bebidas y comidas.

Terciario/Administrativo

Local de Oficina

Espacio Libre y equipamiento en todas sus categorías.

Servicios Públicos en todas sus categorías.

Transporte Marítimo, estación marítima y garaje o aparcamiento

Náutico-deportivos

Logístico

Instalaciones Técnicas Portuarias.

(...)

6. Condiciones de desarrollo y proyecto.

Podrán desarrollarse mediante dos procedimientos:

A.- Directamente, procediendo a la delimitación de parcelas. Las indicadas en el plano u otras, mediante la estructura que proporciona el viario indicativo previsto en el plano nº2, de Red Viaria y Equipamientos del presente Plan Especial.

B.- Mediante la realización de proyectos de obras ordinarias de urbanización, en el que se defina, parcial o globalmente, un nuevo viario que sirva de referencia para la parcelación y el otorgamiento de concesiones.”

e) Además se incorporan a la normativa del propio instrumento de ordenación urbanística algunas de las observaciones que se recogen en la hoja 2 de la ficha del Área Diferenciada SG-P “PUERTO DE LAS PALMAS”, del vigente Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, aprobado en el año 2012:

- *Con la finalidad de optimizar las comunicaciones del puerto con otros puntos de la isla y del archipiélago se introduce el uso de intercambiador aéreo en todas*

aquellas áreas normativas en que exista como uso permitido el de transporte terrestre y/o marítimo como complemento de éstos.

- La autorización para la localización del uso intercambiador aéreo en una determinada parcela deberá tener en cuenta el modelo de desarrollo urbanístico del ámbito de manera que, en ningún caso, el cono de vuelo condicione la posible futura localización de edificios en altura.
- Asimismo, atendiendo a la conveniencia de promover actividades acordes con el desarrollo de energías sostenibles y sin perjuicio de lo regulado en su caso, mediante ordenanzas municipales, se incorpora el uso de producción y almacenamiento de cualquier categoría de energía considerada como renovable o sostenible. Los niveles de producción y volumen de las mismas deberán tener en consideración lo que al respecto establezca la legislación y planes correspondientes
- De conformidad con la Disposición Transitoria Segunda, de la Orden 28 de junio de 2011 por la que se aprueba definitivamente la Modificación Puntual del PIO de Gran Canaria, se levanta la suspensión en el área del Plan Especial que se encontraba afectada por el PTP-2 quedando en vigor la ordenación prevista por el Plan Especial para dicha zona con las modificaciones que se introducen en esta ficha. (Art.43).
- Los terrenos emergidos en la Zona de Servicios del Puerto, producto de rellenos y obras de infraestructuras previstos en el Plan Director de Infraestructuras, adquirirán, en el momento de su finalización, los usos y determinaciones de los terrenos colindantes con igual destino, salvo que se indicara de forma contraria en el Plan Especial.

Sin embargo, no se incorpora la observación genérica que aparece en la ficha del PGO de LPGC relacionada con la compatibilidad de las actuaciones a realizar según lo dispuesto en la Ley 22/1998 de Costas y su Reglamento General, ya que la totalidad del ámbito de actuación del Plan Especial de la ficha SG-P es zona de servicio de un puerto de interés general del estado, y como tal, dominio público portuario, regulándose dichos terrenos de dominio público estatal por su legislación específica portuaria, que es actualmente el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Siendo la legislación de costas y su reglamento legislaciones aplicables supletoriamente en el ámbito del plan especial de ordenación, solo en aquellos casos no regulados por el derecho específico del dominio público portuario estatal.

3.4 MEDIDAS AMBIENTALES CORRESPONDIENTES AL PUNTO 8 DE LA MEMORIA AMBIENTAL DEL PGO DEL 2012.

Tal y como se indica en el punto 6 de los Antecedentes del Acuerdo de Aprobación inicial de la "3ª Modificación del PEO del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS 04/05)", y conforme al Informe Ambiental Estratégico, para la Aprobación Definitiva deben formar parte de la normativa las medidas ambientales reflejadas en el punto 8 de la Memoria Ambiental del PGO/LPGC, aprobado definitivamente en el año 2012, que guarden relación y sean aplicables a la 3ª Modificación del Plan.

3.5 RESUMEN DE LAS SUPERFICIES DE LAS DIFERENTES ÁREAS DE NORMATIVA.

Según la cartografía actualizada al año 2015, para la redacción de la presente modificación, incorporando los rellenos en ejecución y los previstos en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios aprobada en el año 2014, se obtiene que el ámbito de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas dentro de las Áreas Diferenciadas del "Puerto de Las Palmas" (SG-P) consta de una superficie aproximada de 417,20 Ha. Se observa un cierto desfase con la superficie expresada en la ficha del Área Diferenciada "SG-P" del vigente PGO-LPGC del año 2012: 387,26 Ha, debido posiblemente a errores en la cartografía o bien en la delimitación de los nuevos rellenos en ejecución en la Dársena de La Esfinge.

En la superficie del Área Diferenciada SG-P, ámbito de aplicación éste Plan Especial de Ordenación, cabe distinguir entre la superficie de las Áreas de Normativa, la superficie de la Red Viaria Principal, y la superficie de la zona de maniobra o de Muelles, que como se ha explicado, contabilizan en su conjunto 417,20 Ha.

A continuación se expone un cuadro comparativo entre las superficies de las Áreas de Normativa, según la superficie en planos del Plan Especial de Ordenación vigente (que corresponde con el plano de ordenación nº 3 aprobado en la 2ª Modificación del Plan Especial) y la superficie del plano del Plan Especial de Ordenación propuesto en la presente 3ª Modificación. Se distingue entre superficies actuales, futuros rellenos a incorporar a dicha área de normativa, y el total, así como la diferencia entre la 2ª y la 3ª Modificación:

AREAS DE NORMATIVA	SUPERFICIE PLANOS PE SG-P VIGENTE (2ª Modificación 2014)			SUPERFICIE PLANOS PE SG-P PROPUESTA (3ª Modificación)			Diferencia
	ACTUALES	RELLENOS	TOTALES	ACTUALES	RELLENOS	TOTALES	2ª Modificación - 3ª Modificación
AN1	1.511.143	228.499	1.739.642	1.511.143	228.499	1.739.642	
AN1A	451.119		451.119	451.119		451.119	0
AN1B	159.246		159.246	159.246		159.246	0
AN1C	900.778	228.499	1.129.277	900.778	228.499	1.129.277	0
AN2	805.512		805.512	825.838		825.838	20.326
AN2 Polivalente	70.000		70.000	155.370		155.370	85.370
AN2	735.512		735.512	670.468		670.468	
AN3	158.672		158.672	161.714		161.714	
AN3TO	96.568		96.568	100.538		100.538	3.970
AN3PC	62.104		62.104	61.176		61.176	-928
AN4	208.469		208.469	208.469		208.469	0
AN5	50.815	21.808	72.623	50.815	21.808	72.623	0
AN6	547.825		547.825	547.825		547.825	0
	3.282.436	250.307	3.532.743	3.305.804	250.307	3.556.111	20.326

▲ Cuadro comparativo entre las superficies de las áreas de normativa incluidas en el plano del PE SG-P vigente (según la 2ª Modificación) y en el plano del PE SG-P propuesto (según la 3ª Modificación) y las superficies de las mismas con los nuevos rellenos según la cartografía de la DEUP vigente.

4 EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA.

4.1 LEGISLACIÓN BÁSICA ESTATAL

En el BOE del 11 de diciembre de 2013, se publicó la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Mediante esta Ley se reúne en un único texto el régimen jurídico de la evaluación de planes y proyectos, y establece un conjunto de disposiciones comunes que aproximan y facilitan la aplicación de ambas regulaciones. Por tanto, se unifica en una sola norma dos disposiciones: la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente y el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos y modificaciones posteriores al citado texto refundido. Además, con esta nueva Ley 21/2013 se pretende armonizar los diferentes procedimientos administrativos autonómicos, con el fin de simplificar los trámites, reducir las cargas administrativas que soportan las empresas, y evitar diferencias injustificadas en los niveles de exigencia medioambiental de las Comunidades Autónomas.

La parte concerniente a la evaluación ambiental estratégica (evaluación de planes) supone el cumplimiento y seguimiento de la Directiva 2001/42/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. En general, el procedimiento de evaluación ambiental estratégica se basa en la larga experiencia obtenida en la evaluación de impacto ambiental de proyectos, que se incorporó a nuestro derecho interno con el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio.

La Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) o evaluación ambiental de planes y programas es un instrumento de prevención para integrar los aspectos ambientales en la toma de decisiones de planes públicos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, bien directamente a través de propias determinaciones, bien porque establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental.

En la Ley 21/2013 se diseñan dos **tipos de procedimientos** para la Evaluación Ambiental Estratégica:

- El procedimiento ordinario.
- El procedimiento simplificado.

El ámbito de aplicación de la **EAE "ordinaria"** (artículo 6.1) es sobre todos aquellos planes y sus modificaciones que se adopten o aprueben por una Administración pública y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria, cuando:

- a) Establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental y se refieran a la agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo terrestre, utilización del medio

marino, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo; o bien,

- b) Requieran una evaluación por afectar a espacios Red Natura 2000.
- c) Los sometidos a una EAE "simplificada" cuando así lo decida caso por caso el órgano ambiental en el informe ambiental estratégico.
- d) Los sometidos a una EAE "simplificada", cuando así lo determine el órgano ambiental, a solicitud del promotor.

Los planes serán objeto de una **EAE "simplificada"** (artículo 6.2), en los siguientes casos:

- a) Las modificaciones menores de los planes, entendiendo como modificaciones menores los *"cambios en las características de los planes o programas ya adoptados o aprobados que no constituyen variaciones fundamentales de las estrategias, directrices y propuestas o de su cronología pero que producen diferencias en los efectos previstos o en la zona de influencia"*
- b) Los planes que establezcan el uso, a nivel municipal, de zonas de reducida extensión.
- c) Los planes que, estableciendo un marco para la autorización en el futuro de proyectos, no cumplan demás requisitos mencionados en el apartado de la EAE "ordinaria".

La EAE ordinaria de los planes se someterá al procedimiento reglado establecido en los artículos 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 y 25 de la Ley 21/2013, que incluye solicitud de inicio (elaboración del Documento Inicial Estratégico), consultas, elaboración del documento de alcance, elaboración del Estudio Ambiental Estratégico, información pública y consultas, análisis técnico y concluye con la correspondiente Declaración Ambiental Estratégica.

La EAE simplificada de los planes se someterá al procedimiento reglado establecido en los artículos 29, 30 y 31, que incluye solicitud de inicio (Documento Ambiental Estratégico), consultas, análisis técnico y concluye con el correspondiente Informe Ambiental Estratégico.

En el Informe Ambiental Estratégico se tendrá en cuenta los criterios establecidos en el anexo V de la Ley 21/2013, que, a modo de resumen, son los siguientes:

1. Características del plan, y en particular:
 - Medida en la que establece un marco para proyectos y actividades, por su ubicación, naturaleza, dimensiones, funcionamiento o por su relación con la asignación de recursos.
 - Medida en que influye en otros planes, incluidos los que estén jerarquizados.
 - Pertinencia del plan para la integración de consideraciones ambientales, con el objeto, en particular, de promover el desarrollo sostenible.
 - Problemas ambientales significativos relacionados con el plan.

- Pertinencia del plan a la hora de implantar la legislación en materia de medio ambiente, como los relacionados con la gestión de residuos y de los recursos hídricos.
2. Características de los efectos y del área afectada, en particular:
- Probabilidad, duración, frecuencia y reversibilidad.
 - El carácter acumulativo.
 - El carácter transfronterizo.
 - Los riesgos para la salud humana o el medio ambiente.
 - Magnitud y alcance espacial.
 - El valor y la vulnerabilidad del área a causa de:
 - Las características naturales especiales.
 - Los efectos en el patrimonio cultural.
 - La superación de valores límite de calidad ambiental.
 - La explotación intensiva del suelo.
 - Los efectos en áreas o paisajes con rango de protección reconocidos.

4.2 LEGISLACIÓN DEL SISTEMA DE PLANEAMIENTO DE CANARIAS

La Comunidad Autónoma de Canarias introdujo la Evaluación Ambiental Estratégica y los aspectos relacionados con la Ley 9/2006 a través de ciertos artículos del Decreto 55/2006, por el que se aprueba la modificación del Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, siendo posteriormente modificado parcialmente mediante el Decreto 30/2007, de 5 de febrero. Los artículos que regulan el procedimiento de evaluación ambiental estratégica son el 24, el 25, el 26 y el 27.

En dicho Reglamento, que regula el procedimiento administrativo para la elaboración y aprobación de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística de Canarias, se establecen los procedimientos para asegurar que la evaluación ambiental siempre se realice durante el proceso de elaboración de los planes o programas y antes de su aprobación.

Según lo dispuesto por el Reglamento, el órgano ambiental de los procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias sería la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias -COTMAC-, de conformidad con el artículo 25 del Reglamento, por lo que corresponde a éste órgano asumir el papel decisorio acerca de la evaluación ambiental.

Sin embargo, la Ley 21/2013 (ley básica estatal, cuya entrada en vigor se ha producido el 12 de diciembre de 2013, al día siguiente de la publicación en el BOE, en aplicación de la disposición final décima), ha introducido una serie de cambios y modificaciones sobre la evaluación ambiental estratégica, que como legislación básica estatal afecta de igual manera a los planes e instrumentos de ordenación recogidos en el Sistema de Planeamiento de Canarias.

La disposición derogatoria única de la Ley 21/2013, establece que la Ley 9/2006, al igual que todas las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a la ley 21/2013, quedan derogadas. No obstante, en el apartado 2º de la misma disposición derogatoria única se establece para las normativas de las respectivas Comunidades Autónomas lo siguiente:

"2. La derogación de las normas previstas en el apartado anterior, en su condición de normativa básica y respecto de las Comunidades Autónomas se producirá, en todo caso, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de la presente ley. No obstante, si antes de que concluya este plazo, las Comunidades Autónomas aprueban nuevos textos normativos adaptados a esta ley, la derogación prevista en el apartado anterior se producirá en el momento en que las nuevas normas autonómicas entren en vigor."

Específicamente, la Ley 21/2013 trata la entrada en vigor de la propia Ley respecto la normativa autonómica de desarrollo en la disposición final undécima:

"Sin perjuicio de su aplicación a las evaluaciones ambientales competencia de la Administración General del Estado desde el momento de su entrada en vigor, a efectos de lo dispuesto en las disposiciones derogatoria y finales séptima y novena, y de la aplicación de la presente Ley como legislación básica, las Comunidades Autónomas que dispongan de legislación propia en materia de evaluación ambiental deberán adaptarla a lo dispuesto en esta Ley en el plazo de un año desde su entrada en vigor, momento en el que, en cualquier caso, serán aplicables los artículos de esta Ley, salvo los no básicos, a todas las Comunidades Autónomas. No obstante, las Comunidades Autónomas podrán optar por realizar una remisión en bloque a esta ley, que resultará de aplicación en su ámbito territorial como legislación básica y supletoria."

Por consiguiente, teniendo en cuenta las siguientes cuestiones:

- a) Que la Comunidad Autónoma de Canarias, a fecha de la redacción del presente instrumento de ordenación, no ha adaptado su normativa de desarrollo de la ley de evaluación ambiental de planes a la legislación básica estatal establecida por la Ley 21/2013.
- b) Que con fecha del próximo 12 de diciembre de 2014 quedarán derogados automáticamente aquellos preceptos, artículos y disposiciones autonómicas que no se hayan adaptado a la nueva Ley 21/2013.

Se considera necesario, por tanto, que sobre la presente "3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS-05)" se realice una evaluación ambiental estratégica conforme al procedimiento y tramitación recogida en la Ley 21/2013, por encontrarse incluida en el ámbito de aplicación de la misma.

4.3 ANTECEDENTES EN MATERIA DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

Antes de entrar a valorar y determinar la aplicación y el tipo de evaluación ambiental estratégica a la que se debería someter el presente expediente de la "3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS-05)", resulta relevante una descripción de los distintos procedimientos de evaluación ambiental estratégica a los que se han sometido la

ordenación urbanística del ámbito territorial SG-P "Puerto de Las Palmas". Así se puede distinguir el Plan Especial de Ordenación "originario" del ámbito SG-P (anterior OAS-04/05) aprobado en el año 2007, las dos modificaciones puntuales anteriores realizadas sobre dicho Plan Especial y el Plan General de Ordenación del Municipio, como expedientes de ordenación urbanística que han tenido un determinado procedimiento y evaluación ambiental durante su tramitación, o bien una exclusión o inviabilidad de la misma, como se explicará a continuación pormenorizadamente y en orden cronológico.

Planes Especiales de Ordenación OAS-04 y OAS-05.

Durante el transcurso de la tramitación de los Planes Especiales de Ordenación "Zona de Servicio del Puerto de la Luz y de Las Palmas" (OAS-04) y "Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y de Las Palmas" (OAS-05), que se tramitaron conjuntamente, se produjo la entrada en vigor de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, así como el Reglamento de Procedimiento de instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo.

Por tal motivo, se solicitó a la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC), la innecesariedad de la tramitación de la evaluación ambiental sobre los Planes Especiales de Ordenación OAS-04 y OAS-05.

Por acuerdo de la COTMAC, en sesión celebrada con fecha 6 de febrero de 2007, se acordó declarar inviable, por innecesaria, de conformidad con lo previsto en la Disposición Transitoria Primera, número 2 de la Ley 9/2006, la tramitación ambiental de dichos Planes Especiales, posibilitando la continuación de la tramitación del expediente.

Los Planes Especiales de Ordenación OAS-04 y OAS-05 obtuvieron aprobación definitiva parcial en sesión plenaria del Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria celebrada el 30 de marzo de 2007.

1ª Modificación de los Planes Especiales de Ordenación OAS-04 y OAS-05.

Con fecha 23 de diciembre de 2009 (RE: 223294), la Autoridad Portuaria de Las Palmas solicitó al Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria el inicio del expediente para la Modificación de los Planes Especiales de Ordenación "Zona de Servicio del Puerto de La Luz y Las Palmas" (OAS-04) y "Zona de Actividades Logísticas del Puerto de la Luz y de Las Palmas" (OAS-05), así como la exclusión del procedimiento de evaluación ambiental.

El Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, con fecha de 11 de junio de 2010, solicitó la exclusión del procedimiento de evaluación ambiental a la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC) para la Modificación de los Planes Especiales de Ordenación "Zona de Servicio del Puerto de La Luz y Las Palmas" (OAS-04) y "Zona de Actividades Logísticas del Puerto de la Luz y de Las Palmas" (OAS-05), adjuntando la documentación técnica y administrativa del expediente.

El Pleno de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión celebrada el 28 de diciembre de 2010, acordó informar favorablemente y excluir del procedimiento de evaluación ambiental el expediente

"Modificación de los Planes Especiales de Ordenación de la Zona de Servicio y Zona de Actividades Logísticas del Puerto de la Luz y de Las Palmas (OAS-04 y OAS-05)", de conformidad con el artículo 24.2 b) del Reglamento de Procedimiento de los instrumentos de ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo, condicionado a la subsanación de las siguientes consideraciones técnicas:

a) *Debido que la instalación de futuras industrias, especialmente aquellas que implican emisión de contaminantes, ya sea por vía aérea o marina, puede general impactos sobre la población y el entorno ecológico de la ciudad de Las Palmas de G.C., así como en el Paisaje Protegido de la Isleta se deberá exigir la justificación de la ausencia de impactos por parte de las mismas. La nueva normativa indica que "para los terrenos incluidos dentro del Área de Protección del Paisaje Protegido de La Isleta, se exigirá la inclusión en el proyecto básico que sirva de base para el otorgamiento de la concesiones, de la descripción de los posibles efectos ambientales y, en su caso, del estudio de impacto ambiental".*

b) *Por su parte en la página 17 se comenta que: "como medida cautelar, para garantizar el menor impacto posible de futuras concesiones e incluso el posterior desarrollo de la actividad, la Autoridad Portuaria exigirá, en cumplimiento de la Ley 48/2003, que en cada proyecto básico se incluya –además de la descripción de las actividades a desarrollar, características de las obras e instalaciones a realizarlos posibles efectos medioambientales y, en su caso, estudio de impacto ambiental, que determinará la viabilidad ambiental del proyecto y en consecuencia de su ejecución o no". En la normativa se debe incorporar la segunda indicación, es decir, la de la página 17, ya que la contenida en la normativa se considera incompleta. Asimismo, se debe indicar que aquellos proyectos que se recojan en la Ley 11/1990, de 13 de julio, de prevención del impacto ecológico y en el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, deben ser sometidos a las mismas".*

Dicha 1ª Modificación fue aprobada definitivamente por Orden de 8 de noviembre de 2012 de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias.

Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, adaptación plena al TR-LOTCEC y a las Directrices de Ordenación (Ley 19/2003).

Como se comentó en la introducción, el ámbito correspondiente a la presente modificación de Plan Especial de Ordenación corresponde al Área Diferenciada SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS", del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, adaptación plena al TR-LOTCEC y a las Directrices de Ordenación (Ley 19/2003), aprobado definitivamente por acuerdo de la COTMAC con fecha 29 de octubre de 2012.

Dicha tramitación de la Adaptación Plena del Plan General de Ordenación se sometió a un procedimiento de evaluación ambiental estratégica, conforme a la Ley 9/2006 y al Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias.

Como resultado de tal evaluación ambiental, la COTMAC, en sesión celebrada el 25 de febrero de 2011, acordó la aprobación de la Memoria Ambiental del documento de Adaptación Plena del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, conforme a lo regulado en el artículo 27 punto 1ºe) del Decreto 55/2006, de 9 de mayo,

del Reglamento de Procedimientos de los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias.

Por lo anterior, se constata que el documento jerárquicamente prevalente (urbanísticamente) al Plan Especial de Ordenación del Área Diferenciada SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS", esto es: el Plan General de Ordenación de las Palmas de Gran Canaria vigente, se ha sometido a un procedimiento de evaluación ambiental estratégica en el cual se han tenido en cuenta todas las afecciones ambientales incluidas en su territorio municipal, incluido las existentes en el sistema general portuario.

2ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS-05).

En junio de 2013 la Autoridad Portuaria formuló el documento "2ª MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL ÁREA SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS" (ANTERIOR OAS-04 y OAS-05)" y solicitó al Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, el inicio del expediente de tramitación de la modificación del instrumento de ordenación urbanística, mediante oficio con RE 87597. El concejal de gobierno del Área de Ordenación del Territorio, Urbanismo, Vivienda y Aguas, del Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, acordó mediante Resolución nº 20994/2013, de 21 de junio de 2013, la incoación del expediente de tramitación de la referida modificación.

Dicha modificación del plan especial sobre el Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS-05), desarrollaba determinaciones de un plan prevalente sometido a un procedimiento de evaluación ambiental (Adaptación Plena del PGO de LPGC) y no implicaba cambios sustanciales, ni tampoco una mayor incidencia sobre el medioambiente, pudiendo ser considerada una modificación de carácter menor, ante lo cual se entendió que cumplía con todos los requisitos necesarios establecidos por el Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias para que se solicitara su exclusión del procedimiento de evaluación ambiental.

Por tal motivo, con fecha 19 de julio de 2013, el Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria solicitó a la Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias la exclusión del trámite de evaluación ambiental de la Modificación del Plan Especial de Ordenación del SG-P "Puerto de Las Palmas".

En aplicación de lo establecido por el artículo 24.4 del Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión celebrada el 24 de febrero de 2014, adoptó el Acuerdo de excluir del procedimiento de Evaluación Ambiental la "2ª Modificación del Plan Especial de Ordenación SG-P Puerto de Las Palmas".

Dicha 2ª Modificación fue aprobada definitivamente por acuerdo del Ayuntamiento Pleno, en sesión ordinaria celebrada el día 28 de mayo de 2014.

4.4 PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL A APLICAR.

El artículo 6 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, establece el ámbito de aplicación de la evaluación ambiental estratégica de los planes, distinguiendo dos tipos de procedimientos: el procedimiento ordinario (artículo 6.1) y el procedimiento simplificado (artículo 6.2):

“1. Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes y programas, así como sus modificaciones, que se adopten o aprueben por una Administración pública y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Ministros o del Consejo de Gobierno de una comunidad autónoma, cuando:

a) Establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental y se refieran a la agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo terrestre, utilización del medio marino, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo; o bien,

b) Requieran una evaluación por afectar a espacios Red Natura 2000 en los términos previstos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

c) Los comprendidos en el apartado 2 cuando así lo decida caso por caso el órgano ambiental en el informe ambiental estratégico de acuerdo con los criterios del anexo V.

d) Los planes y programas incluidos en el apartado 2, cuando así lo determine el órgano ambiental, a solicitud del promotor.

2. Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica simplificada:

a) Las modificaciones menores de los planes y programas mencionados en el apartado anterior.

b) Los planes y programas mencionados en el apartado anterior que establezcan el uso, a nivel municipal, de zonas de reducida extensión.

c) Los planes y programas que, estableciendo un marco para la autorización en el futuro de proyectos, no cumplan los demás requisitos mencionados en el apartado anterior.”

Las alteraciones a introducir en el instrumento de ordenación urbanística (Plan Especial SG-P) á través del presente expediente, denominado “3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P “Puerto de Las Palmas” (anterior OAS-04 y OAS-05)”, no reúne los requisitos para ser considerada una evaluación ambiental estratégica ordinaria.

Sin embargo, sí se puede considerar incluida en las modificaciones que deben ser objeto de una evaluación ambiental estratégica simplificada, por el siguiente motivo:

a) Por ser una modificación menor de un plan ya aprobado, el Plan Especial de Ordenación del ámbito SG-P (anterior OAS-04 y OAS-05).

Según el artículo 5.2.f) de la Ley 21/2013, se define modificaciones menores como aquellos “cambios en las características de los planes o programas ya adoptados o aprobados que no constituyen variaciones fundamentales de las estrategias, directrices y propuestas o de su cronología pero que producen diferencias en los efectos previstos o en la zona de influencia”.

En virtud de tal definición, y teniendo en cuenta los cambios y alteraciones que se pretenden realizar sobre la ordenación urbanística del ámbito, se puede considerar que las mismas no ejercerán un cambio en el modelo de desarrollo del ámbito, ni podrán establecer un cambio en las directrices generales de la ordenación.

Ciertamente, la Modificación del Plan Especial no introduce nuevas determinaciones, cambios o propuestas que puedan suponer nuevas afecciones ambientales en el entorno.

De tal carácter (menor) es la variación del contenido del mencionado PE OAS-04y05 que nos atañe, que no es susceptible de ser considerada como una "revisión" o "revisión parcial", de acuerdo a lo establecido respectivamente en los artículos 56 y 57 del Reglamento de Procedimientos. Ni tan siquiera se considera como una "modificación cualificada", al no incluirse dentro de los supuestos del Reglamento de Procedimientos, teniendo la consideración de "modificación no cualificada u ordinaria", por tratarse de una modificación parcial de carácter menor.

Esta modificación no implica en su desarrollo –de forma automática- incidencias mayores sobre el medio ambiente. Las variaciones planteadas se ejecutan en áreas netamente portuarias que no se encuentran en contacto con áreas urbanas residenciales ni espacios protegidos, y por tanto las posibles incidencias sobre factores ambientales, ecológicos y paisajísticos serán, además de no significativas, inapreciables.

Aparte de la justificación de escoger el procedimiento simplificado por ser una modificación menor, es conveniente tener presentes los antecedentes habidos durante la tramitación ambiental:

- Primero. Del propio plan especial de ordenación, cuya tramitación ambiental fue declarada innecesaria por el organo ambiental.
- Segundo. De las modificaciones realizadas sobre el vigente plan especial de ordenación, que fueron exoneradas de realizar el procedimiento de evaluación ambiental estratégica.
- Tercero. La propia evaluación ambiental estratégica realizada sobre el Plan General de Ordenación Municipal de Las Palmas de Gran Canaria, instrumento prevalente (urbanísticamente) respecto la ordenación urbanística del área diferenciada SG-P.

4.5 EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA.

De conformidad con lo anteriormente expuesto, esta 3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P se sometió a un procedimiento reglado de evaluación ambiental estratégica simplificada, conforme a la tramitación establecida por la Ley estatal 21/2013, de evaluación ambiental, actuando como órgano ambiental la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC).

La COTMAC, en sesión celebrada el 2 de octubre de 2015, acordó la correspondiente formulación del Informe Ambiental Estratégico (IAE) de la "3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS-05)".

En dicho IAE se concluye que las modificaciones urbanísticas propuestas NO TIENEN EFECTOS SIGNIFICATIVOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE, y que las medidas ambientales contenidas en el Documento Ambiental Estratégico se deben incorporar e integrar en la Modificación que vaya a ser sometida a Aprobación Inicial por parte del ayuntamiento.

El Boletín Oficial de Canarias núm. 206, del jueves 22 de octubre de 2015, publicó el acuerdo. Se adjunta al presente documento de la 3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación, como Anexo III, dicha publicación y el correspondiente "Informe Ambiental Estratégico".

4.6 INCORPORACIÓN E INTEGRACIÓN DE LAS MEDIDAS AMBIENTALES RECOGIDAS EN EL DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO.

Conforme al acuerdo del órgano ambiental, COTMAC, por el que se formuló el Informe Ambiental Estratégico sobre esta *Modificación del Plan Especial del Área SG-P*, se integran e incorporan las medidas ambientales reflejadas en el Documento Ambiental Estratégico (DAE) redactado (Anexo II del presente documento).

Según se recoge en el punto 8 de la DAE, las principales medidas ambientales previstas para prevenir, reducir y corregir los posibles efectos negativos que produzcan la ejecución de actuaciones y obras amparadas por la 3ª Modificación del plan especial del SG-P son, en resumen, las siguientes:

- Realización de campañas informativas con todo el personal de obras acerca del seguimiento ambiental y el cumplimiento de los objetivos ambientales.
- La ejecución de obras y actuaciones en la zona contigua con el exterior del ámbito SG-P se realizarán con especial protección del medio colindante al Ámbito del SG-P, teniendo en cuenta los elementos singulares exteriores (Castillo de La Luz, por ejemplo), las afecciones a la red viaria GC-1 y extremando la precaución en la vía interior portuaria.
- Trasplante y conservación de las Phoenix canariensis (palmera canaria), que deben ser tratados adecuadamente, garantizando la conservación de estas palmeras y realizados por personal especializado y siguiendo pautas que eviten la pérdida de los mismos.
- Mantenimiento adecuado de la maquinaria a utilizar en las obras, evitando la emisión a la atmósfera de gases, emisión de ruidos, y otros contaminantes por utilización de maquinaria obsoleta o en mal estado. Respecto el ruido la maquinaria deberá cumplir los niveles de potencia acústica.
- Gestión adecuada de los residuos y vertidos que se produzcan, evitando labores de mantenimiento de maquinaria en obra, gestionando los residuos y sobrantes que se generen durante la ejecución de la obra, e instalando contenedores para su correcta clasificación.

Además, según se recoge en el punto 9 de la DAE, las principales medidas ambientales previstas para el seguimiento ambiental de la ejecución de actuaciones y

obras amparadas por la 3ª Modificación del plan especial del SG-P son, en resumen, las siguientes:

- Redacción de un Programa de Vigilancia Ambiental (PVA), previamente a la ejecución de las obras que se realicen amparadas por la presente Modificación del Plan Especial, en el cual se diferenciarán las distintas etapas de las obras.
- Seguimiento de los parámetros de control e indicadores de impacto que se determinen por el PVA, que como mínimo serán los que establece el DAE:

Parámetro de control.	Indicador de impacto.
Protección del sosiego público.	Estudio de ruidos. Tráfico de maquinaria pesada.
Protección de la calidad del aire.	Estudio cuantitativo de las inmisiones de polvo.
Conservación del medio	Educación ambiental (campaña informativa). Restauración ambiental al finalizar las labores de obra.
Conservación de la calidad del aire.	Emisiones de polvo, ruidos y gases.
Protección paisajística.	Mantenimiento de las instalaciones Encuestas y sondeos.
Conservación de las zonas verdes.	Mantenimiento de las plantaciones.

- Comprobación de la realización de las campañas informativas.
- Comprobación de la protección del ámbito exterior, los elementos culturales, Seguimiento de los parámetros de control e indicadores de impacto (Castillo de la Luz, declarado Monumento Histórico Artístico) y los accesos viarios.
- Control de emisiones de polvo, gases y ruido.
- Verificación y control de la gestión de residuos y vertidos.
- Acondicionamiento y estado final del ámbito de actuación de obras.

Por otro lado, tal y como se dice en el Informe Ambiental Estratégico de la COTMAC, se integran e incorporan las medidas ambientales reflejadas en el punto 8 de la Memoria Ambiental del PGO de Las Palmas de Gran Canaria, aprobado definitivamente en el año 2012, que guarden relación y sean aplicables a la 3ª Modificación del Plan Especial, encontrándose las siguientes:

- Mejora en el tratamiento y accesibilidad de calzadas, aceras y zonas públicas, empleando métodos comunes de ajardinamiento y cualificación paisajística, mediante utilización de especies adaptadas a las condiciones ambientales existentes y el limitado consumo hídrico, con preferente de especies de sombra.
- Mejora del firme de los viales, acondicionamiento de las aceras con el fin de aumentar su sección para la instalación de alcorques, siempre atendiendo a la adecuada accesibilidad.
- Tratamiento edificatorio con tipologías de destacada calidad arquitectónica, integración paisajística y luminosidad de interiores.
- Óptima integración paisajística de las actuaciones en los entornos definidos por su patrimonio histórico y arquitectónico, en especial áreas monumentales, espacios libres y rincones singulares.

- Uso de materiales y de elementos técnicos que minimicen la contaminación lumínica y la alteración del paisaje nocturno.

5 PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL ARTICULADO

Habida cuenta de todo lo anterior, en la presente "3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS-05)" se propone la siguiente redacción para el articulado de la Normativa vigente del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anteriormente denominado Planes Especiales de Ordenación de la "Zona de Servicio del Puerto de la Luz y de Las Palmas" (OAS-04) y "Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y de Las Palmas" (OAS-05):

El apartado A y B del artículo 32.2. se actualiza al texto normativo actualmente vigente tras la entrada en vigor del PGO del año 2012, que introdujo una serie de modificaciones directas sobre el SG-P:

Art.32.2. Parcela Protegida.(...)

A.- Definición de la Parcela Protegida.

Es la que actualmente se encuentra ocupada por los tinglados (naves) entre los edificios Protegidos, estableciéndose unas determinaciones básicas para la inserción de las edificaciones futuras que alberguen el programa de necesidades de la Autoridad Portuaria, potenciando visualmente la horizontalidad de conjunto a modo de basamento.

B.- Edificio de Oficinas.

Para la definición del área de movimiento de las edificaciones propuestas se establecen los siguientes parámetros de alineación y retranqueo.

1. Alineaciones de la parcela:

- En la calle Tomás Quevedo Ramírez la alineación resultante es la línea que une los planos de fachada de las edificaciones catalogadas.

- En el Muelle Primo de Rivera la alineación resultante es la línea que une los planos de la fachada de las edificaciones catalogadas.

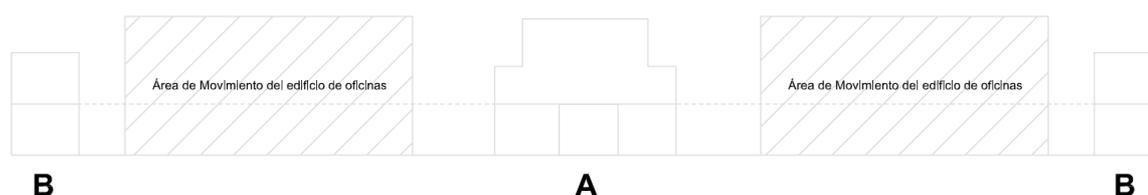
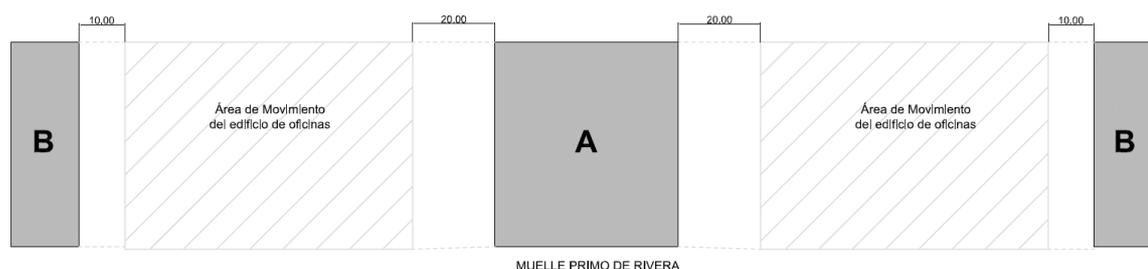
2. Retranqueos sobrerasante con respecto a las edificaciones catalogadas:

- 20 metros del Edificio Central A (Autoridad Portuaria)

- 10 metros de los Edificios Laterales B

Bajo rasante se podrá edificar la totalidad de la parcela protegida.

La altura de las edificaciones propuestas no podrá superar la altura del Edificio Central A (Autoridad Portuaria)"



Se añade el artículo 39 tris, que incorpora en un nuevo artículo una serie de determinaciones generales para el conjunto del ámbito SG-P, las cuales están vigentes desde que el PGO del 2012 introdujera una serie de modificaciones directas sobre el SG-P:

Artículo 39 tris. Determinaciones específicas derivadas del PGO de Las Palmas

Con la finalidad de optimizar las comunicaciones del puerto con otros puntos de la isla y del archipiélago se introduce el uso de intercambiador aéreo en todas aquellas áreas normativas en que exista como uso permitido el de transporte terrestre y/o marítimo como complemento de éstos.

La autorización para la localización del uso intercambiador aéreo en una determinada parcela deberá tener en cuenta el modelo de desarrollo urbanístico del ámbito de manera que, en ningún caso, el cono de vuelo condicione la posible futura localización de edificios en altura.

Asimismo, atendiendo a la conveniencia de promover actividades acordes con el desarrollo de energías sostenibles y sin perjuicio de lo regulado en su caso, mediante ordenanzas municipales, se incorpora el uso de producción y almacenamiento de cualquier categoría de energía considerada como renovable o sostenible. Los niveles de producción y volumen de las mismas deberán tener en consideración lo que al respecto establezca la legislación y planes correspondientes

De conformidad con la Disposición Transitoria Segunda, de la Orden 28 de junio de 2011 por la que se aprueba definitivamente la Modificación Puntual del PIO de Gran Canaria, se levanta la suspensión en el área del Plan Especial que se encontraba afectada por el PTP-2 quedando en vigor la ordenación prevista por el Plan Especial para dicha zona con las modificaciones que se introducen en esta ficha. (Art.43).

Los terrenos emergidos en la Zona de Servicios del Puerto, producto de rellenos y obras de infraestructuras previstos en el Plan Director de Infraestructuras, adquirirán, en el momento de su finalización, los usos y determinaciones de los terrenos colindantes con igual destino, salvo que se indicara de forma contraria en el Plan Especial.

Así mismo en este nuevo artículo 39.Tris se integran e incorporan las medidas ambientales reflejadas en el punto 8 de la Memoria Ambiental del PGO de Las Palmas de Gran Canaria, aprobado definitivamente en el año 2012, que guarden relación y sean aplicables a la 3ª *Modificación del Plan Especial*, encontrándose las siguientes:

Medidas ambientales reflejadas en el punto 8 de la Memoria Ambiental del PGO de Las Palmas de Gran Canaria, aprobado definitivamente en el año 2012

- Mejora en el tratamiento y accesibilidad de calzadas, aceras y zonas públicas, empleando métodos comunes de ajardinamiento y cualificación paisajística, mediante utilización de especies adaptadas a las condiciones ambientales existentes y el limitado consumo hídrico, con preferente de especies de sombra.
- Mejora del firme de los viales, acondicionamiento de las aceras con el fin de aumentar su sección para la instalación de alcorques, siempre atendiendo a la adecuada accesibilidad.
- Tratamiento edificatorio con tipologías de destacada calidad arquitectónica, integración paisajística y luminosidad de interiores.
- Óptima integración paisajística de las actuaciones en los entornos definidos por su patrimonio histórico y arquitectónico, en especial áreas monumentales, espacios libres y rincones singulares.
- Uso de materiales y de elementos técnicos que minimicen la contaminación lumínica y la alteración del paisaje nocturno.

Se suprime “, en la subárea C” del punto 4 y se elimina el punto 7 en el artículo 40, actualizando el texto del artículo a la normativa vigente tras la entrada en vigor del PGO del año 2012, que introdujo una serie de modificaciones directas sobre el SG-P:

Artículo 40. Normas Particulares para el Área de Almacenaje y Logística (AN1) (...)

4. Condiciones de uso

Usos pormenorizados permitidos en todas las sub-áreas:

Pequeña industria

Pequeño almacén, almacén en general y logístico y, en particular, silos de graneles alimenticios.

Talleres de automoción y reparación

Pequeño comercio.

Local de oficina.

Espacio libre y equipamiento en todas sus categorías.

Servicios públicos en todas sus categorías

Transporte y red viaria, en todas sus categorías
 Establecimientos para consumo de bebidas y comidas,
 en su tipo I
 Almacén especial y las tres categorías de industria, ~~en la~~
~~subárea C.~~
 Logístico
 Instalaciones técnicas portuarias.

(...)

~~7. Condiciones de Aprobación Provisional.~~

~~La Aprobación Provisional de este Plan Especial, según acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno Local del Excmo. Ayto. de Las Palmas de Gran Canaria de treinta de marzo de dos mil seis, mantiene en suspenso el ámbito que se encuentra incluido en el Plan Territorial Parcial (PTP2) del Plan Insular de Ordenación entre los que se encuentran los terrenos de la Subárea B entre la línea imaginaria coincidente con el límite naciente del Muelle Grande y la línea imaginaria coincidente con el límite naciente del Muelle Pesquero.~~

Con el objeto de ampliar la sub-área polivalente en el Área de Normativa AN2, que es uno de los objetos de la presente 3ª Modificación del Plan Especial, se suprime el término "del Muelle de Gran Canaria", en el punto 7 del artículo 41:

Artículo 41. Normas Particulares para el Área de Almacenaje descubierto (AN2) (...)

7. Condiciones especiales del sub-área polivalente ~~del Muelle de Gran Canaria.~~

Los terrenos incluidos dentro del sub-área polivalente poseen, como usos pormenorizados, los propios permitidos para el Área de Almacenaje descubierto (AN2) y además se permiten los usos pormenorizados de Industria y Almacén en todas sus categorías.

Se actualiza el punto 6 del artículo 42 al texto normativo actualmente vigente tras la entrada en vigor del PGO del año 2012, que introdujo una serie de modificaciones directas sobre el SG-P, quedando como se transcribe:

Artículo 42. Normas Particulares para el Área de Terciario Oficinas (AN3-TO) (...)

6. Condiciones de desarrollo y proyecto

~~Sin renunciar al objetivo del traslado de los depósitos de combustible para dar paso a usos terciarios y administrativos, la norma descrita en este capítulo no será de aplicación, aún cuando se haya finalizado el periodo concesional de las actuales instalaciones, en tanto la actividad portuaria de bunkering sea considerada estratégica para mantener la posición de liderazgo del Puerto de Las Palmas en su entorno.~~

~~No obstante las previsiones del Plan Especial sobre la futura ubicación de los depósitos de combustible sitios en la explanada Tomás Quevedo, de la zona de servicio del Puerto de La Luz, los titulares de las~~

concesiones administrativas que amparan o amparasen dichos depósitos podrán continuar ejerciendo su actividad industrial en su actual ubicación y ejecutar, previa autorización de la Autoridad Portuaria, las obras que exija el mantenimiento operativo de las actuales instalaciones, debido a la obsolescencia de las mismas o a caso fortuito o fuerza mayor y para atender, en cada caso, la demanda de la actividad industrial.

Cuando la estrategia portuaria lo aconseje o permita, para la remodelación terciaria del área de las petrolíferas, cuya realización no se prevé a corto plazo, pero que puede verse impulsada por las transformaciones en marcha en su entorno, y con el objeto de lograr la máxima integración entre esta área y su entorno urbano, se desarrollará un concurso de ideas, formalizado en un Estudio de Detalle, para el que la Autoridad Portuaria elaborará el correspondiente programa y sus objetivos.

En el caso de que el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria llegado el momento, decidiera incluir en su Plan Estratégico la posibilidad de intervención en el área antes de la finalización del periodo concesional (2022) esto sólo podría hacerse tras una revisión y modificación sustancial de la concesión, teniendo siempre derecho el concesionario a la indemnización estipulada por ley y al abono de los gastos que origine su traslado

Se actualizan los puntos 2, 4 y 6 del artículo 43, al texto normativo actualmente vigente, tras la entrada en vigor del PGO del año 2012, que introdujo una serie de modificaciones directas sobre el SG-P. Además se suprime el punto 7 del artículo, por el levantamiento de la suspensión sobre el ámbito del PTP-2, quedando como se transcribe:

Art.43. Normas Particulares para el Área Terciaria de Puerto-Ciudad (AN3-PC).

(...)

2. Alineaciones y condiciones de parcelación

Delimitación: Las parcelas quedarán delimitadas por las alineaciones exteriores de manzana y por las divisiones internas que establezca la Autoridad Portuaria, en ambos casos, en proyectos de construcción y concesiones. La parcelación reflejada en los planos es puramente indicativa.

Parcela mínima: 200m².

(...)

4. Condiciones de uso:

Usos pormenorizados permitidos:

Todos los actualmente existentes de almacenamiento y pesqueros.

Pequeño comercio.

Establecimientos para consumo de bebidas y comidas.

Terciario/Administrativo

Local de Oficina

Espacio Libre y equipamiento en todas sus categorías.
Servicios Públicos en todas sus categorías.
Transporte Marítimo, estación marítima y garaje o aparcamiento
Náutico-deportivos
Logístico
Instalaciones Técnicas Portuarias.

(...)

6. Condiciones de desarrollo y proyecto

Podrán desarrollarse mediante dos procedimientos:

A.- Directamente, procediendo a la delimitación de parcelas. Las indicadas en el plano u otras, mediante la estructura que proporciona el viario indicativo previsto en el plano nº2, de Red Viaria y Equipamientos del presente Plan Especial.

B.- Mediante la realización de proyectos de obras ordinarias de urbanización, en el que se defina, parcial o globalmente, un nuevo viario que sirva de referencia para la parcelación y el otorgamiento de concesiones.

7. Condiciones de Aprobación Provisional.

~~*La Aprobación Provisional de este Plan Especial, según acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno Local del Excmo. Ayto. de Las Palmas de Gran Canaria de treinta de marzo de dos mil seis, mantiene en suspenso el ámbito que se encuentra incluido en el Plan Territorial Parcial (PTP2) del Plan Insular de Ordenación entre los que se encuentran todos los terrenos incluidos en este Área de Normativa (AN3-PC).*~~

Conforme al objeto y la motivación de la presente 3ª Modificación del Plan Especial, se suprime uno de los párrafos del punto 4 "Condiciones técnicas" del artículo 47 "Normas Particulares para la Red Viaria (NRV)", referido al nuevo acceso al puerto de Las Palmas por Belén María que se planteaba en el Plan Especial aprobado en el año 2007:

Artículo 47. Normas Particulares para la Red Viaria (NRV)

(...)

4. Condiciones técnicas

(...)

~~*La remodelación del acceso de Belén María, una vez construido o simultáneamente a la construcción del nuevo acceso al puerto en la Avenida Alcalde Juan Rodríguez Doroste, se realizará mediante el correspondiente proyecto y la tramitación de un Estudio de Detalle.*~~

(...)

Conforme al objeto y la motivación de la presente 3ª Modificación del Plan Especial, se suprime uno de los párrafos del punto 1 "Ámbito" del artículo 48 "Normas Particulares para Equipamientos y Servicios (NEQ)", referido al nuevo acceso al puerto de Las Palmas por Belén María que se planteaba en el Plan Especial aprobado en el año 2007:

Artículo 48. Normas Particulares para Equipamientos y Servicios (NEQ) (...)

1. Ámbito

(....)

Servicios generales

Las Estaciones de servicio

Servicios de emergencia.

Edificio polivalente de servicios (a empresas, bancarios, de emergencia, restauración. etc), a localizar en la punta de la manzana definida tras el desmonte del área de DISA.

Centro de Servicios de La Isleta

Edificio del Consorcio del depósito Franco

Las básculas

Los transformadores

Las casetas de bombas y tuberías

En Las Palmas de Gran Canaria, a mayo de 2016

División de Planificación Urbanística
y Planificación Ambiental

D. José Ramón González Morales

Área de Planificación y Gestión

Director de la Autoridad Portuaria

D. Esteban Del Nero Benítez

D. Salvador Capella Hierro

III. PLANOS DE ORDENACIÓN A SUSTITUIR.

Los planos de ordenación de los vigentes Planes Especiales de Ordenación de la "Zona de Servicio del Puerto de la Luz y de Las Palmas" (OAS-04) y "Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y de Las Palmas" (OAS-05), se sustituyen al completo, debido a los cambios introducidos:

- Plano de Ordenación nº1 "Esquema Director"
- Plano de Ordenación nº2 "Red Viaria y Equipamientos" y
- Plano de Ordenación nº3 "Normativa"

IV. ANEXO I "NORMATIVA A SUSTITUIR Y LA DE SUSTITUCIÓN"

Se anexa al presente documento las páginas a sustituir y las de sustitución pertenecientes al **Artículo 32, 40, 41, 42, 43, 47 y 48** de la Normativa del Plan Especial de Ordenación del SG-P (anterior Plan Especiales de Ordenación de la "Zona de Servicio del Puerto de la Luz y de Las Palmas" (OAS-04) y "Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y de Las Palmas" (OAS-05)).

Además, se incorpora el **Artículo 39 tris**.



30 MAR 2007

La/El Secretario/a

2.- Parcela protegida.

Se establecen una serie de determinaciones tanto para el elemento de cierre de parcela que hace las veces de basamento relacionando visualmente los edificios protegidos, como al elemento edificado que albergará prácticamente todo el programa de actividades. (Gráfico 1)

A.- Cierre de parcela.

Tanto por lo establecido en la ficha del Catálogo en cuanto a la relación arquitectónica de los 3 cuerpos (autarquía, simetría, volumen), como por la realidad física y visual del conjunto, donde las relaciones entre los edificios se establecen a partir de la imagen de basamento que le confiere la actual fachada de las naves que se localizan entre ellos, el proyecto deberá contemplar un elemento de unión que refuerce y potencie esta idea de conjunto (elemento cierre de parcela).

Este nuevo elemento de relación no podrá superar la altura de cornisa de las actuales naves, con una crujía máxima de 5 mts. y pudiendo retranquearse hasta un máximo de 3 mts. de la alineación hacia el Muelle Primo de Rivera.

Este elemento podrá adosarse, o no, a los edificios protegidos. En el caso que no se adose, la separación a estos no podrá ser mayor de 10 mts.

B.- Edificio de oficinas.

Se establece un área de movimiento de la edificación que se conforma a partir de los siguientes retranqueos:

20 mts. del edificio central (A)

15 mts. del edificio lateral (B)

10 mts. del la alineación oficial al Muelle Primo de Rivera

La altura del edificio no podrá superar la altura del edificio central (A).



2.- Parcela protegida.

A.- Definición de la Parcela Protegida.

Es la que actualmente se encuentra ocupada por los tinglados (naves) entre los edificios Protegidos, estableciéndose unas determinaciones básicas para la inserción de las edificaciones futuras que alberguen el programa de necesidades de la Autoridad Portuaria, potenciando visualmente la horizontalidad de conjunto a modo de basamento.

B.- Edificio de Oficinas.

Para la definición del área de movimiento de las edificaciones propuestas se establecen los siguientes parámetros de alineación y retranqueo.

1. Alineaciones de la parcela:

- En la calle Tomás Quevedo Ramírez la alineación resultante es la línea que une los planos de fachada de las edificaciones catalogadas.
- En el Muelle Primo de Rivera la alineación resultante es la línea que une los planos de la fachada de las edificaciones catalogadas.

2. Retranqueos sobre rasante con respecto a las edificaciones catalogadas:

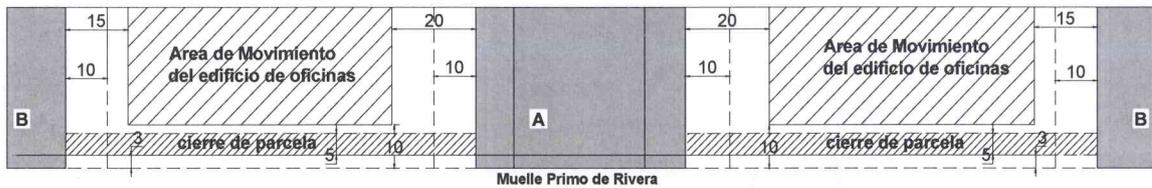
- 20 metros del Edificio Central A (Autoridad Portuaria)
- 10 metros de los Edificios Laterales B

Bajo rasante se podrá edificar la totalidad de la parcela protegida.

La altura de las edificaciones propuestas no podrá superar la altura del Edificio Central A (Autoridad Portuaria)



Gráfico 1. Esquema de intervención



3.- Usos de la manzana.

Uso cualificado: Administración pública y/o Oficinas.

Uso complementario: Transporte y comunicaciones en la categoría de:

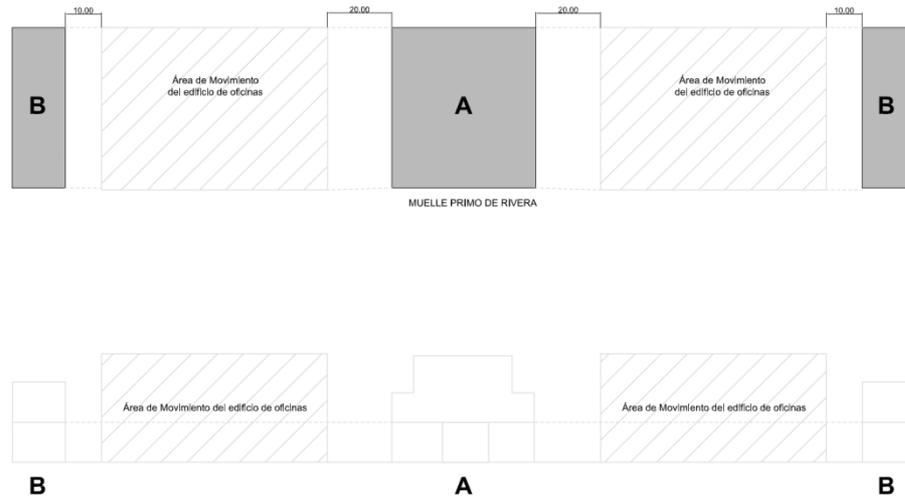
-Transporte Marítimo, Terciario-recreativo Tipo I y Pequeño Almacén.

Uso vinculado:

Transporte y comunicaciones en la categoría de Garaje-Aparcamiento dentro del área de movimiento de la edificación.

La zona que queda fuera del área de movimiento de la edificación se destinará a espacios libres y peatonales.





3.- Usos de la manzana.

Uso cualificado: Administración pública y/o Oficinas.

Uso complementario: Transporte y comunicaciones en la categoría de:

-Transporte Marítimo, Terciario-recreativo Tipo I y Pequeño Almacén.

Uso vinculado:

Transporte y comunicaciones en la categoría de Garaje-Aparcamiento dentro del área de movimiento de la edificación.

La zona que queda fuera del área de movimiento de la edificación se destinará a espacios libres y peatonales.



Artículo 39 tris. Determinaciones específicas derivadas del PGO de Las Palmas.

- Con la finalidad de optimizar las comunicaciones del puerto con otros puntos de la isla y del archipiélago se introduce el uso de intercambiador aéreo en todas aquellas áreas normativas en que exista como uso permitido el de transporte terrestre y/o marítimo como complemento de éstos.

La autorización para la localización del uso intercambiador aéreo en una determinada parcela deberá tener en cuenta el modelo de desarrollo urbanístico del ámbito de manera que, en ningún caso, el cono de vuelo condicione la posible futura localización de edificios en altura.

- Asimismo, atendiendo a la conveniencia de promover actividades acordes con el desarrollo de energías sostenibles y sin perjuicio de lo regulado en su caso, mediante ordenanzas municipales, se incorpora el uso de producción y almacenamiento de cualquier categoría de energía considerada como renovable o sostenible. Los niveles de producción y volumen de las mismas deberán tener en consideración lo que al respecto establezca la legislación y planes correspondientes

- De conformidad con la Disposición Transitoria Segunda, de la Orden 28 de junio de 2011 por la que se aprueba definitivamente la Modificación Puntual del PIO de Gran Canaria, se levanta la suspensión en el área del Plan Especial que se encontraba afectada por el PTP-2 quedando en vigor la ordenación prevista por el Plan Especial para dicha zona con las modificaciones que se introducen en esta ficha. (Art.43).

- Los terrenos emergidos en la Zona de Servicios del Puerto, producto de rellenos y obras de infraestructuras previstos en el Plan Director de Infraestructuras, adquirirán, en el momento de su finalización, los usos y determinaciones de los terrenos colindantes con igual destino, salvo que se indicara de forma contraria en el Plan Especial.

Medidas ambientales reflejadas en el punto 8 de la Memoria Ambiental del PGO de Las Palmas de Gran Canaria, aprobado definitivamente en el año 2012:

- Mejora en el tratamiento y accesibilidad de calzadas, aceras y zonas públicas, empleando métodos comunes de ajardinamiento y cualificación paisajística, mediante utilización de



especies adaptadas a las condiciones ambientales existentes y el limitado consumo hídrico, con preferente de especies de sombra.

- Mejora del firme de los viales, acondicionamiento de las aceras con el fin de aumentar su sección para la instalación de alcorques, siempre atendiendo a la adecuada accesibilidad.
- Tratamiento edificatorio con tipologías de destacada calidad arquitectónica, integración paisajística y luminosidad de interiores.
- Óptima integración paisajística de las actuaciones en los entornos definidos por su patrimonio histórico y arquitectónico, en especial áreas monumentales, espacios libres y rincones singulares.
- Uso de materiales y de elementos técnicos que minimicen la contaminación lumínica y la alteración del paisaje nocturno.





de estos proyectos, así como los paramentos de aquellos que se localicen en el borde de la urbanización con el paraje protegido, deberán cuidar especialmente su integración en texturas y colores con el entorno natural. En su caso, la Autoridad portuaria podrá exigirles cambios en este sentido, en el proyecto, o la realización de acondicionamientos que minimicen su impacto visual.

4. Condiciones de uso

Usos pormenorizados permitidos en todas las sub-áreas:

- Pequeña industria
- Pequeño almacén, almacén en general y logístico y, en particular, silos de graneles alimenticios.
- Talleres de automoción y reparación
- Pequeño comercio
- Local de oficina
- Espacio libre y equipamiento en todas sus categorías.
- Servicios públicos en todas sus categorías
- Transporte y red viaria, en todas sus categorías
- Establecimientos para consumo de bebidas y comidas, en su tipo I,
- Almacén especial y las tres categorías de industria, en la subárea C.
- Logístico
- Instalaciones técnicas portuarias

Usos permitidos en la subárea C:

- Todos los industriales, incluida la producción de energía
- Almacenaje de todo tipo de graneles

Para los terrenos incluidos dentro del Área de Protección del Paisaje Protegido de La Isleta, se exigirá



de estos proyectos, así como los paramentos de aquellos que se localicen en el borde de la urbanización con el paraje protegido, deberán cuidar especialmente su integración en texturas y colores con el entorno natural. En su caso, la Autoridad portuaria podrá exigirles cambios en este sentido, en el proyecto, o la realización de acondicionamientos que minimicen su impacto visual.

4. Condiciones de uso

Usos pormenorizados permitidos en todas las sub-áreas:

Pequeña industria
Pequeño almacén, almacén en general y logístico y, en particular, silos de graneles alimenticios.
Talleres de automoción y reparación
Pequeño comercio.
Local de oficina.
Espacio libre y equipamiento en todas sus categorías.
Servicios públicos en todas sus categorías
Transporte y red viaria, en todas sus categorías
Establecimientos para consumo de bebidas y comidas, en su tipo I
Almacén especial y las tres categorías de industria.
Logístico
Instalaciones técnicas portuarias".

Usos permitidos en la subárea C:

Todos los industriales, incluida la producción de energía
Almacenaje de todo tipo de graneles

Para los terrenos incluidos dentro del Área de Protección del Paisaje Protegido de La Isleta, se exigirá



De igual manera se actuará en los terrenos resultantes de las obras del entorno del Pantalán de Cory, si bien, la zona de muelles será de 12 metros como en los muelles colindantes.

7. Condiciones de Aprobación Provisional.

La Aprobación Provisional de este Plan Especial, según acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno Local del Excmo. Ayto. de Las Palmas de Gran Canaria de treinta de marzo de dos mil seis, mantiene en suspenso el ámbito que se encuentra incluido en el Plan Territorial Parcial (PTP2) del Plan Insular de Ordenación entre los que se encuentran los terrenos de la Subárea B entre la línea imaginaria coincidente con el límite naciente del Muelle Grande y la línea imaginaria coincidente con el límite naciente del Muelle Pesquero.



De igual manera se actuará en los terrenos resultantes de las obras del entorno del Pantalán de Cory, si bien, la zona de muelles será de 12 metros como en los muelles colindantes.



6. Condiciones de tramitación y desarrollo

En el caso de que los proyectos actuales de rellenos, recogidos en el presente Plan Especial para el entorno del dique de León y Castillo, deban modificarse, a los rellenos que resulten de los proyectos que realmente se construyan se les aplicarán las normas previstas en este artículo, manteniendo como zona de muelles una banda de cuarenta metros de anchura medidos desde el cantil.

7. Condiciones especiales del sub-área polivalente del Muelle de Gran Canaria.

Los terrenos incluidos dentro del sub-área polivalente poseen, como usos pormenorizados, los propios permitidos para el Área de Almacenaje descubierto (AN2) y además se permiten los usos pormenorizados de *Industria y Almacén en todas sus categorías*.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

28 MAY-2014

I./a El Secretario/a
General del Pleno



6. Condiciones de tramitación y desarrollo

En el caso de que los proyectos actuales de rellenos, recogidos en el presente Plan Especial para el entorno del dique de León y Castillo, deban modificarse, a los rellenos que resulten de los proyectos que realmente se construyan se les aplicarán las normas previstas en este artículo, manteniendo como zona de muelles una banda de cuarenta metros de anchura medidos desde el cantil.

7. Condiciones especiales del sub-área polivalente.

Los terrenos incluidos dentro del sub-área polivalente poseen, como usos pormenorizados, los propios permitidos para el Área de Almacenaje descubierto (AN2) y además se permiten los usos pormenorizados de *Industria y Almacén en todas sus categorías*.





La actual sede de la Autoridad Portuaria, una vez trasladada a la nueva área terciaria, podría remodelarse para estación marítima.

Logístico

Instalaciones técnicas portuarias

5. Condiciones de acceso y aparcamiento

Se garantizará una plaza de estacionamiento por cada 25 m² de superficie construida, que podrán localizarse en superficie, en edificio o en subterráneo.

Este criterio básico de 1 plaza de aparcamiento por cada 25 m² de edificación se entenderá solo aplicable a aquellas edificaciones con uso genérico de terciario y oficinas. Para el caso de oficinas, computarán a efectos de estos cálculos solo aquellos espacios destinados efectivamente a esos usos excluyendo, por tanto, los destinados a servicios complementarios tales como salas de juntas, salón de actos, biblioteca, comedor, etc

Sin embargo, en estas áreas de normativa se admiten usos logísticos y de instalaciones técnicas portuarias, en cuyo caso particular, el criterio básico será el de habilitar una plaza cada 150 m² de edificación y añadir una plaza más por cada 50m² suplementarios, a partir de los primeros 50 m², destinados a oficinas aplicando los siguientes coeficientes reductores:

- Parcelas hasta 1.000 m², el criterio básico se multiplicara por un coeficiente igual a 1;
- Parcelas entre 1.000 y 5.000 m², se aplicará un coeficiente igual a 0,75 al criterio básico;
- Parcelas mayores de 5.000, el coeficiente reductor será de 0,6 aplicado al criterio básico.

6. Condiciones de desarrollo y proyecto

Para la remodelación terciaria del área de las petrolíferas, cuya realización no se prevé a corto plazo, pero que puede verse impulsada por las transformaciones en marcha en su entorno o por la necesidad de proceder a la construcción del nuevo acceso al puerto, y con objeto de lograr la máxima integración entre esta área y su entorno urbano, se



La actual sede de la Autoridad Portuaria, una vez trasladada a la nueva área terciaria, podría remodelarse para estación marítima.

Logístico

Instalaciones técnicas portuarias

5. Condiciones de acceso y aparcamiento

Se garantizará una plaza de estacionamiento por cada 25 m² de superficie construida, que podrán localizarse en superficie, en edificio o en subterráneo.

Este criterio básico de 1 plaza de aparcamiento por cada 25 m² de edificación se entenderá solo aplicable a aquellas edificaciones con uso genérico de terciario y oficinas. Para el caso de oficinas, computarán a efectos de estos cálculos solo aquellos espacios destinados efectivamente a esos usos excluyendo, por tanto, los destinados a servicios complementarios tales como salas de juntas, salón de actos, biblioteca, comedor, etc

Sin embargo, en estas áreas de normativa se admiten usos logísticos y de instalaciones técnicas portuarias, en cuyo caso particular, el criterio básico será el de habilitar una plaza cada 150 m² de edificación y añadir una plaza más por cada 50m² suplementarios, a partir de los primeros 50 m², destinados a oficinas aplicando los siguientes coeficientes reductores:

- Parcelas hasta 1.000 m², el criterio básico se multiplicara por un coeficiente igual a 1;
- Parcelas entre 1.000 y 5.000 m², se aplicará un coeficiente igual a 0,75 al criterio básico;
- Parcelas mayores de 5.000, el coeficiente reductor será de 0,6 aplicado al criterio básico.

6. Condiciones de desarrollo y proyecto

Sin renunciar al objetivo del traslado de los depósitos de combustible para dar paso a usos terciarios y administrativos, la norma descrita en este capítulo no será de aplicación, aún cuando se haya finalizado el periodo concesional de las actuales instalaciones, en tanto la actividad portuaria de bunkering sea considerada estratégica para mantener la posición de



desarrollará un concurso de ideas, formalizado en un Estudio de Detalle, para el que la Autoridad Portuaria elaborará el correspondiente programa y sus objetivos.

No obstante las previsiones del Plan Especial sobre la futura ubicación de los depósitos de combustible sites en la Explanada Tomás Quevedo, de la zona de servicio del Puerto de La Luz, los titulares de las concesiones administrativas que amparan dichos depósitos podrán continuar ejerciendo su actividad industrial en su actual ubicación y ejecutar durante dicho periodo de tiempo, y previa autorización de la Autoridad Portuaria, las obras que exija el mantenimiento operativo de las actuales instalaciones, debido a la obsolescencia de las mismas o a caso fortuito o fuerza mayor y para mantener la actividad industrial en el volumen de almacenamiento existente en el momento de la aprobación del Plan Especial.

En el caso de que el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria llegado el momento, decidiera incluir en su Plan Estratégico la posibilidad de intervención en el área antes de la finalización del periodo concesional (2022) esto sólo podría hacerse tras una revisión y modificación sustancial de la concesión, teniendo siempre derecho el concesionario a la indemnización estipulada por ley y al abono de los gastos que origine su traslado.



liderazgo del Puerto de Las Palmas en su entorno.

No obstante las previsiones del Plan Especial sobre la futura ubicación de los depósitos de combustible sites en la explanada Tomás Quevedo, de la zona de servicio del Puerto de La Luz, los titulares de las concesiones administrativas que amparan o amparasen dichos depósitos podrán continuar ejerciendo su actividad industrial en su actual ubicación y ejecutar, previa autorización de la Autoridad Portuaria, las obras que exija el mantenimiento operativo de las actuales instalaciones, debido a la obsolescencia de las mismas o a caso fortuito o fuerza mayor y para atender, en cada caso, la demanda de la actividad industrial.

Cuando la estrategia portuaria lo aconseje o permita, para la remodelación terciaria del área de las petrolíferas, cuya realización no se prevé a corto plazo, pero que puede verse impulsada por las transformaciones en marcha en su entorno, y con el objeto de lograr la máxima integración entre esta área y su entorno urbano, se desarrollará un concurso de ideas, formalizado en un Estudio de Detalle, para el que la Autoridad Portuaria elaborará el correspondiente programa y sus objetivos.

En el caso de que el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria llegado el momento, decidiera incluir en su Plan Estratégico la posibilidad de intervención en el área antes de la finalización del periodo concesional (2022) esto sólo podría hacerse tras una revisión y modificación sustancial de la concesión, teniendo siempre derecho el concesionario a la indemnización estipulada por ley y al abono de los gastos que origine su traslado



Artículo 43. Normas Particulares para el Area Terciaria de Puerto-Ciudad (AN3-PC)

1. *Ámbito y superficie*

Ámbito: el señalado en el Plano nº 3 de Normativa
Superficie: 85.100 m²



2. *Alineaciones y condiciones de parcelación*

Se redactará un proyecto unitario para el conjunto del área.

3. *Condiciones de edificación*

Edificabilidad máxima : 2,2 m²/m².
Ocupación máxima del suelo por la edificación: 50%
La altura será libre

4. *Condiciones de uso:*

Usos pormenorizados permitidos: Todos los actualmente existentes de almacenamiento y pesqueros.
Pequeño comercio
Establecimientos para consumo de bebidas y comidas.
Local de oficina
Espacio libre y equipamiento en todas sus categorías.
Servicios públicos en todas sus categorías
Transporte marítimo, estación marítima y garaje o aparcamiento.
Náutico-deportivos
Logístico
Instalaciones técnicas portuarias



Artículo 43. Normas Particulares para el Área Terciaria de Puerto-Ciudad (AN3-PC)

1. *Ámbito y superficie*

Ámbito: el señalado en el Plano nº 3 de Normativa

Superficie: 85.100 m²

2. *Alineaciones y condiciones de parcelación*

Delimitación: Las parcelas quedarán delimitadas por las alineaciones exteriores de manzana y por las divisiones internas que establezca la Autoridad Portuaria, en ambos casos, en proyectos de construcción y concesiones. La parcelación reflejada en los planos es puramente indicativa.

Parcela mínima: 200m².

3. *Condiciones de edificación*

Edificabilidad máxima : 2,2 m²/m².

Ocupación máxima del suelo por la edificación: 50%

La altura será libre

4. *Condiciones de uso:*

Usos pormenorizados permitidos:

Todos los actualmente existentes de almacenamiento y pesqueros.

Pequeño comercio.

Establecimientos para consumo de bebidas y comidas.

Terciario/Administrativo

Local de Oficina

Espacio Libre y equipamiento en todas sus categorías.

Servicios Públicos en todas sus categorías.

Transporte Marítimo, estación marítima y garaje o aparcamiento

Náutico-deportivos

Logístico

Instalaciones Técnicas Portuarias.





Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

30 MAR 2007

La/El Secretario/a

5. Condiciones de acceso y aparcamiento

Se garantizará una plaza de estacionamiento por cada 25 m² de superficie construida, que podrán localizarse en superficie, en edificio o en subterráneo.

Este criterio básico de 1 plaza de aparcamiento por cada 25 m² de edificación se entenderá solo aplicable a aquellas edificaciones con uso genérico de terciario y oficinas. Para el caso de oficinas, computarán a efectos de estos cálculos solo aquellos espacios destinados efectivamente a esos usos excluyendo, por tanto, los destinados a servicios complementarios tales como salas de juntas, salón de actos, biblioteca, comedor, etc

Sin embargo, en estas áreas de normativa se admiten usos logísticos y de instalaciones técnicas portuarias, en cuyo caso particular, el criterio básico será el de habilitar una plaza cada 150 m² de edificación y añadir una plaza más por cada 50m² suplementarios, a partir de los primeros 50 m², destinados a oficinas aplicando los siguientes coeficientes reductores:

- Parcelas hasta 1.000 m², el criterio básico se multiplicara por un coeficiente igual a 1;
- Parcelas entre 1.000 y 5.000 m², se aplicará un coeficiente igual a 0,75 al criterio básico;
- Parcelas mayores de 5.000, el coeficiente reductor será de 0,6 aplicado al criterio básico.

6. Condiciones de desarrollo y proyecto

Para la remodelación hacia usos de Puerto-Ciudad del área del muelle Pesquero y del Refugio se desarrollará un concurso de ideas para el que la Autoridad Portuaria elaborará el correspondiente programa de contenidos. Dicho concurso se referirá al conjunto del área, aunque su desarrollo pueda ser realizado por sub-áreas. En los proyectos referidos a cada subárea podrán concretarse y modificarse el resultado del mencionado concurso de ideas, en el marco del cumplimiento de los parámetros generales de estas normas.

El proyecto se tramitará simultáneamente con un Estudio de Detalle para la justificación de la ordenación volumétrica y las rasantes.



5. Condiciones de acceso y aparcamiento

Se garantizará una plaza de estacionamiento por cada 25 m² de superficie construida, que podrán localizarse en superficie, en edificio o en subterráneo.

Este criterio básico de 1 plaza de aparcamiento por cada 25 m² de edificación se entenderá solo aplicable a aquellas edificaciones con uso genérico de terciario y oficinas. Para el caso de oficinas, computarán a efectos de estos cálculos solo aquellos espacios destinados efectivamente a esos usos excluyendo, por tanto, los destinados a servicios complementarios tales como salas de juntas, salón de actos, biblioteca, comedor, etc

Sin embargo, en estas áreas de normativa se admiten usos logísticos y de instalaciones técnicas portuarias, en cuyo caso particular, el criterio básico será el de habilitar una plaza cada 150 m² de edificación y añadir una plaza más por cada 50m² suplementarios, a partir de los primeros 50 m², destinados a oficinas aplicando los siguientes coeficientes reductores:

- Parcelas hasta 1.000 m², el criterio básico se multiplicara por un coeficiente igual a 1;
- Parcelas entre 1.000 y 5.000 m², se aplicará un coeficiente igual a 0,75 al criterio básico;
- Parcelas mayores de 5.000, el coeficiente reductor será de 0,6 aplicado al criterio básico.

6. Condiciones de desarrollo y proyecto

Podrán desarrollarse mediante dos procedimientos:

A.- Directamente, procediendo a la delimitación de parcelas. Las indicadas en el plano u otras, mediante la estructura que proporciona el viario indicativo previsto en el plano nº2, de Red Viaria y Equipamientos del presente Plan Especial.

B.- Mediante la realización de proyectos de obras ordinarias de urbanización, en el que se defina, parcial o globalmente, un nuevo viario que sirva de referencia para la parcelación y el otorgamiento de concesiones.



7. Condiciones de Aprobación Provisional.

La Aprobación Provisional de este Plan Especial, según acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno Local del Excmo. Ayto. de Las Palmas de Gran Canaria de treinta de marzo de dos mil seis, mantiene en suspenso el ámbito que se encuentra incluido en el Plan Territorial Parcial (PTP2) del Plan Insular de Ordenación entre los que se encuentran todos los terrenos incluidos en este Área de Normativa (AN3-PC).



~~7. Condiciones de Aprobación Provisional.~~

~~La Aprobación Provisional de este Plan Especial, según acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno Local del Excmo. Ayto. de Las Palmas de Gran Canaria de treinta de marzo de dos mil seis, mantiene en suspenso el ámbito que se encuentra incluido en el Plan Territorial Parcial (PTP2) del Plan Insular de Ordenación entre los que se encuentran todos los terrenos incluidos en este Área de Normativa (AN3-PC).~~

SE ELIMINA ESTA PÁGINA DE LA NORMATIVA





PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL
PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS. Sectores OAS-04 y OAS-05

APROBACIÓN DEFINITIVA PARCIAL 30.03.2007

DOCUMENTO DE ORDENACIÓN

Acera 2,0 metros, a cada lado de las bandas de
aparcamiento
Anchura total de la sección: 21 metros

La remodelación del acceso de Belén María, una vez construido o simultáneamente a la construcción del nuevo acceso al puerto en la Avenida Alcalde Juan Rodríguez Doreste, se realizará mediante el correspondiente proyecto y la tramitación de un Estudio de Detalle.

El proyecto concreto que defina el trazado y características de la prolongación del eje principal del puerto (Av. de las Petrolíferas, Andrés Perdomo, etc.) hacia la Isleta, en su tramo inicial, desde el arranque de la península del Nido hasta la primera intersección, se acompañará de un Proyecto de Restauración Paisajística del ámbito costero afectado, con los siguientes objetivos:

- Minimizar la incidencia del proyecto y del proceso constructivo en la morfología del litoral.
- Reponer o restaurar los elementos minerales o vegetales afectado o completarlos con la introducción de otros acordes con el carácter volcánico del paraje, tanto en cuanto a especies, como a colores o demanda de agua.
- Minimizar la visibilidad desde el mar de los edificios que pudieran construirse en terrenos de La Isleta.

5. Condiciones particulares de previsión de plazas aparcamiento asociado a parcelas.

a) De forma particular, el criterio básico de habilitar una plaza cada 150 m² de edificación y añadir una plaza más por cada 50m² suplementarios, a partir de los primeros 50 m², destinados a oficinas definido en las Normas particulares para el Área de Almacenaje y Logística (AN1) se corregirá, en los siguientes casos específicos, mediante un coeficiente reductor :

- Parcelas hasta 1.000 m², el criterio básico se multiplicara por un coeficiente igual a 1;
- Parcelas entre 1.000 y 5.000 m², se aplicará un coeficiente igual a 0,75 al criterio básico;
- Parcelas mayores de 5.000, el coeficiente reductor será de 0,6 aplicado al criterio básico.



Acera	2,0 metros, a cada lado de las bandas de aparcamiento
Anchura total de la sección:	21 metros

El proyecto concreto que defina el trazado y características de la prolongación del eje principal del puerto (Av. de las Petrolíferas, Andrés Perdomo, etc.) hacia la Isleta, en su tramo inicial, desde el arranque de la península del Nido hasta la primera intersección, se acompañará de un Proyecto de Restauración Paisajística del ámbito costero afectado, con los siguientes objetivos:

- Minimizar la incidencia del proyecto y del proceso constructivo en la morfología del litoral.
- Reponer o restaurar los elementos minerales o vegetales afectado o completarlos con la introducción de otros acordes con el carácter volcánico del paraje, tanto en cuanto a especies, como a colores o demanda de agua.
- Minimizar la visibilidad desde el mar de los edificios que pudieran construirse en terrenos de La Isleta.

5. Condiciones particulares de previsión de plazas aparcamiento asociado a parcelas.

a) De forma particular, el criterio básico de habilitar una plaza cada 150 m² de edificación y añadir una plaza más por cada 50m² suplementarios, a partir de los primeros 50 m², destinados a oficinas definido en las Normas particulares para el Área de Almacenaje y Logística (AN1) se corregirá, en los siguientes casos específicos, mediante un coeficiente reductor :

- Parcelas hasta 1.000 m², el criterio básico se multiplicara por un coeficiente igual a 1;
- Parcelas entre 1.000 y 5.000 m², se aplicará un coeficiente igual a 0,75 al criterio básico;
- Parcelas mayores de 5.000, el coeficiente reductor será de 0,6 aplicado al criterio básico.



Artículo 48. Normas Particulares para Equipamientos y Servicios (NEQ)

1. *Ámbito:*

En el presente Plan Especial se califican como equipamientos y servicios los recogidos en el plano de ordenación nº 2, Red Viaria y Equipamientos, y aquellos que sin recogerse, por su reducido tamaño o su disposición, pueden considerarse como tales. En conjunto se califican de equipamientos o servicios:

Equipamientos:

Las pistas deportivas, situadas entre la Avenida de las Petrolíferas y la calle Guinchete.

La desalinizadora, sobre la Avenida de las Petrolíferas

La Estación Depuradora, a construir en La Isleta

Servicios generales

Las Estaciones de servicio

Servicios de emergencia, a localizar sobre en el encuentro del nuevo acceso con la avenida de las petrolíferas, sobre el área terciaria.

Edificio polivalente de servicios (a empresas, bancarios, de emergencia, restauración. etc), a localizar en la punta de la manzana definida tras el desmonte del área de DISA.

Centro de Servicios de La Isleta

Edificio del Consorcio del depósito Franco

Las básculas

Los transformadores

Las casetas de bombas y tuberías

2. *Carácter*

Se considera vinculantes:



Artículo 48. Normas Particulares para Equipamientos y Servicios (NEQ)

1. *Ámbito:*

En el presente Plan Especial se califican como equipamientos y servicios los recogidos en el plano de ordenación nº 2, Red Viaria y Equipamientos, y aquellos que sin recogerse, por su reducido tamaño o su disposición, pueden considerarse como tales. En conjunto se califican de equipamientos o servicios:

Equipamientos:

Las pistas deportivas, situadas entre la Avenida de las Petrolíferas y la calle Guinchete.

La desalinizadora, sobre la Avenida de las Petrolíferas

La Estación Depuradora, a construir en La Isleta

Servicios generales

Las Estaciones de servicio

Servicios de emergencia.

Edificio polivalente de servicios (a empresas, bancarios, de emergencia, restauración, etc), a localizar en la punta de la manzana definida tras el desmonte del área de DISA.

Centro de Servicios de La Isleta

Edificio del Consorcio del depósito Franco

Las básculas

Los transformadores

Las casetas de bombas y tuberías

2. *Carácter*

Se considera vinculantes:

