



PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA SERVICIO DE LA DÁRSENA DE EMBARCACIONES MENORES DEL PUERTO DE LAS PALMAS, INCLUIDA EN EL ÁMBITO SG-DEL

ÁREA DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN

DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL

VOLUMEN III: DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO*

- I. MEMORIA
- II. PLANOS

(*): Documento elaborado en mayo de 2015 para la formulación del plan especial de ordenación y que se sometió a un procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada, culminando en un informe ambiental estratégico emitido por la COTMAC, en sesión celebrada el 1 de junio de 2016

JUNIO DE 2016



VOLUMEN III: DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

ÍNDICE

I.	MEMORIA	3
1	ANTECEDENTES	3
2	OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN	6
2.1	<i>Objetivos generales</i>	6
2.2	<i>Objetivos concretos</i>	7
3	ALCANCE Y CONTENIDO DEL PLAN. ALTERNATIVAS ESTUDIADAS	8
3.1	<i>La ordenación urbanística del dominio público portuario.....</i>	8
3.2	<i>Ámbito y alcance del plan especial.....</i>	10
3.3	<i>Contenido del plan especial.....</i>	11
3.4	<i>Estudio y viabilidad de Alternativas.....</i>	11
3.4.1	Alternativa 0.- No tramitar el Plan Especial.....	11
3.4.2	Alternativa 1.- Determinaciones Ficha SG-DEL parcelas existentes y desarrollo nuevas determinaciones ampliaciones previstas.....	14
3.4.3	Alternativa 2.- Desarrollo de una nueva normativa para todo el ámbito (actual y ampliaciones).....	15
3.4.4	Alternativa 3.- Desarrollo grandes áreas homogéneas especializadas	16
3.4.5	Alternativa seleccionada	18
4	DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN	19
5	CARACTERIZACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE ANTES DEL PLAN	28
5.1	<i>Introducción</i>	28
5.2	<i>Aspectos generales</i>	29
5.3	<i>Problemas y potencialidades de la zona de servicio</i>	31
5.3.1	Problemas	31
5.3.2	Potencialidades.....	31
5.4	<i>Caracterización y delimitación espacial de las variables ambientales.....</i>	32
5.5	<i>Características geológicas, geomorfológicas y topográficas</i>	33
5.6	<i>Características paisajísticas.....</i>	34
5.7	<i>Unidades homogéneas</i>	37
5.8	<i>Clima</i>	38
5.9	<i>Hidrología/Hidrogeología</i>	39
5.10	<i>Flora y vegetación.....</i>	39
5.11	<i>Fauna.....</i>	39

5.12	<i>Inventario y localización de los elementos naturales y culturales existentes</i>	40
5.13	<i>Tipología y localización de impactos ambientales existentes</i>	40
5.14	<i>Diagnóstico ambiental del ámbito a ordenar</i>	41
5.15	<i>Diagnóstico paisajístico</i>	42
6	EFFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES	42
6.1	<i>Efectos sobre los espacios naturales protegidos</i>	45
6.2	<i>Efectos sobre la flora y la fauna</i>	46
6.3	<i>Efectos sobre la calidad del aire</i>	46
6.4	<i>Efectos sobre la geología</i>	47
6.5	<i>Efectos sobre la geomorfología</i>	47
6.6	<i>Efectos sobre la hidrología</i>	47
6.7	<i>Efectos sobre el paisaje</i>	47
6.8	<i>Efectos sobre la utilización de los recursos naturales</i>	48
6.9	<i>Efectos sobre el empleo y la economía local</i>	48
6.10	<i>Efectos sobre la accesibilidad y la infraestructura viaria</i>	49
6.11	<i>Efectos sobre los cambios de usos en la zona</i>	49
6.12	<i>Efectos sobre el plan debidos al cambio climático</i>	49
6.13	<i>Valoración de los efectos</i>	51
7	EFFECTOS PREVISIBLES SOBRE OTROS PLANES CONCURRENTES	52
7.1	<i>Planeamiento supramunicipal</i>	53
7.1.1	Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria	53
7.1.2	PTE-21 “Corredor de transporte público, con infraestructura propia y modo guiado, entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas”	56
7.2	<i>Planeamiento municipal. PGO/LPGC</i>	57
7.3	<i>Planeamiento sectorial portuario</i>	60
7.3.1	Marco estratégico	61
7.3.2	Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria de Las Palmas	62
7.3.3	Plan Director de Infraestructuras del puerto de Las Palmas	62
7.3.4	Plan de Empresa de la Autoridad Portuaria de Las Palmas	66
7.3.5	Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios	66
8	EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA. MOTIVACIÓN	68
9	RESUMEN DE LOS MOTIVOS DE SELECCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS	70
10	MEDIDAS PREVENTIVAS, REDUCTORAS Y CORRECTORAS	73
10.1	<i>Principales medidas y condiciones a adoptar</i>	73
10.2	<i>Mención especial al cambio climático</i>	80
11	PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL Y SEGUIMIENTO DEL PLAN	81
11.1	<i>Etapa de verificación</i>	81
11.2	<i>Etapa de seguimiento y control</i>	84
11.3	<i>Etapa de redefinición del PVA</i>	87
11.4	<i>Etapa de emisión y remisión de informes</i>	87
12	RESUMEN Y CONCLUSIONES	87
II.	PLANOS	91

I. MEMORIA

1 ANTECEDENTES

El presente DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO tiene por objetivo identificar, describir y evaluar los probables efectos significativos sobre el medio ambiente que puedan derivarse de la aplicación del *Plan Especial de Ordenación de la Dársena de Embarcaciones Menores del Puerto de Las Palmas, incluida en el Sistema General DEL*, así como de otras alternativas razonables que tengan en cuenta los objetivos y el ámbito territorial de aplicación del plan. Ordenar la Dársena de Embarcaciones Menores del Puerto de Las Palmas incluida en el SG-DEL es un objetivo pendiente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas. Así como, concertar con las administraciones locales competentes en ordenación urbanística las actuaciones a desarrollar tanto en lo referente a esta materia, como de encaje Puerto-Ciudad. Por tanto este plan especial se vislumbra como el instrumento pertinente que regule y precise las determinaciones urbanísticas y los procesos administrativos necesarios para llevarlos a la práctica.

La legalidad vigente asegura la incorporación de los criterios de sostenibilidad en la toma de decisiones estratégicas, a través de la evaluación de los planes. La dilatada experiencia en el ámbito de la evaluación de impacto ambiental de proyectos demostró que gran parte de las incidencias y efectos negativos que se producen sobre el medio ambiente por dichos proyectos, en ocasiones, provienen de decisiones que han sido tomadas en otros procedimientos previos a la realización de dichos proyectos, durante el transcurso de la tramitación y aprobación de los diferentes instrumentos de planificación y ordenación, y sobre los cuales no se realizaba una evaluación ambiental adecuada de los posibles efectos que pudieran suponer.

Esta necesidad se trasladó a través del derecho comunitario mediante la Directiva 2001/42/CE, de 27 de junio, sobre evaluación de las repercusiones de determinados planes y programas en el medio ambiente. Actualmente dicha Directiva, conjuntamente con la evaluación de impacto ambiental de proyectos, se regula en el marco estatal mediante la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Dicha Ley 21/2013 regula conjuntamente la denominada evaluación ambiental estratégica (de planes) y la evaluación de impacto ambiental (de proyectos).

La aprobación de la ley básica estatal 21/2013, ocasionó la necesidad y oportunidad de proceder a modificar el ordenamiento jurídico aplicable en la Comunidad Autónoma de Canarias en esta materia, a fin de ajustarlo a la nueva regulación estatal y comunitaria. La Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales ha venido a establecer la legislación aplicable para la evaluación ambiental estratégica de los planes que se tramiten y aprueben en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Canarias.

El artículo 22 “*Ámbito de aplicación y órgano ambiental competente de las evaluaciones ambientales estratégicas*”, de la Ley 14/2014 establece los criterios de aplicación para considerar la evaluación ambiental estratégica del plan especial de ordenación como

ordinaria (concluye con una declaración ambiental estratégica) o como simplificada (concluye con un informe ambiental estratégico):

“1. (...).

2. Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica ordinaria en los términos reglamentariamente previstos los planes y sus revisiones y modificaciones salvo cuando deban someterse a evaluación ambiental estratégica simplificada.

(...).

3. Serán objeto de evaluación ambiental estratégica simplificada:

a) Los planes que establezcan el uso de zonas de reducida superficie territorial.

b) Los proyectos de actuación territorial de gran trascendencia territorial o estratégica.

c) Los planes de ordenación pormenorizada del plan general de ordenación que se acomoden a la evaluación ambiental estratégica del plan básico municipal.

d) Los planes parciales y los **planes especiales** cuando se constate en el informe de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias **que cumplen las determinaciones ambientales del plan general** previamente sometido a evaluación ambiental estratégica. En caso de que el plan parcial o el plan especial no se ajusten, en todo o en parte, a tales determinaciones ambientales deberá someterse a evaluación ambiental estratégica ordinaria en aquello que proceda.

4. A los efectos de la presente ley el órgano ambiental competente para la evaluación ambiental estratégica será la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias.

(...). “

Además, para el caso concreto de la evaluación ambiental estratégica de los planes especiales de ordenación, el artículo 11 la Ley 14/2014 modifica el contenido del artículo 43 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (en la redacción dada a este artículo por la Ley 9/2015, de 27 de abril, de modificación de la Ley 2/2013, de 29 de mayo), que queda redactado con el siguiente contenido:

“Artículo 43. Elaboración y aprobación de los planes parciales, planes especiales y estudios de detalle.

(...)

2. (...).

En el caso de los planes parciales y de los planes especiales se requerirá con carácter previo el informe preceptivo del órgano competente de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias sobre su adecuación a las determinaciones urbanísticas y medioambientales del plan general municipal. Este informe deberá ser emitido en el plazo de dos meses a partir de su solicitud, transcurridos los cuales se entenderá que es favorable.

Solo será exigible el procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada a los planes parciales y a los planes especiales, con el alcance y contenido que proceda, cuando se constate en el informe de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias que cumplen con las determinaciones ambientales del plan general que

desarrollan, previamente evaluado. En el caso de que el plan parcial, o el plan especial no se ajusten a tales determinaciones ambientales, deberán someterse a evaluación ambiental ordinaria.

(...)"

El vigente PGO/LPGC, plan prevalente al "Plan Especial de Ordenación de la Dársena de Embarcaciones Menores del puerto de Las Palmas, incluida en el SG-DEL", se sometió a un procedimiento de evaluación ambiental, y por lo tanto, en aplicación del anterior artículo, el presente plan especial se deberá someter a informe previo de la COTMAC para comprobación del cumplimiento de las determinaciones ambientales del plan general. Si el informe estima que se cumple o no se emite en dos meses, el plan especial de ordenación se someterá a una evaluación ambiental estratégica simplificada. Si el informe estima que no se cumple, el plan especial de ordenación se someterá a una evaluación ambiental estratégica ordinaria.

Se considera que el presente plan especial se debe someter a una evaluación ambiental simplificada, en la forma y procedimiento que se detalla en los artículos 26 y 27 de la Ley 14/2014, siendo necesario, por tanto, la redacción de un Documento Ambiental Estratégico, con el contenido mínimo que establece el artículo 26.2:

- a) *Los objetivos de la planificación;*
- b) *el alcance y contenido del plan propuesto y de sus alternativas razonables técnica y ambientalmente viables;*
- c) *el desarrollo previsible del plan o programa;*
- d) *una caracterización de la situación del medio ambiente antes del desarrollo del plan o programa en el ámbito afectado;*
- e) *los efectos ambientales previsibles y su cuantificación cuando sea posible;*
- f) *los efectos previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes;*
- g) *la motivación de la aplicación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada;*
- h) *un resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas;*
- i) *las medidas previstas para prevenir, reducir y corregir cualquier efecto negativo relevante en el medio ambiente de la aplicación del plan o programa, teniendo en cuenta el cambio climático;*
- j) *un programa de vigilancia ambiental con la descripción de las medidas previstas para el seguimiento ambiental del plan.*

Para la elaboración del presente documento se ha utilizado como información previa la existente en los documentos aprobados (planes, proyectos, etc.) y en estudios e informes elaborados por la División de Planificación Urbanística y Planificación Medioambiental de la Autoridad Portuaria de Las Palmas. Este Plan Especial se elabora de común acuerdo entre el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria y la Autoridad Portuaria de Las Palmas, y es coherente con el PGO/LPGC.



▲ Dársena de Embarcaciones Menores y ciudad de LPGC

2 OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN

2.1 Objetivos generales

De acuerdo con la problemática detectada y las potencialidades estimadas, el principal objetivo del Plan Especial es lograr compatibilizar dos metas básicas:

- Por un lado, dotar a la zona de servicio de una ordenación urbanística que diversifique y optimice la explotación del uso portuario náutico-deportivos:
 - a) Suelo ordenado suficiente para cubrir las demandas a medio plazo y posibilitar su solución a largo plazo.
 - b) Adecuada distribución de actividades y funciones, con una parcelación adaptada a la gran diversidad de demandas.
 - c) Flexibilidad normativa que permita la adaptación del marco físico a las cambiantes demandas.
- Por otro lado, ampliar y mejorar la oferta de amarres y servicios náuticos, auxiliares y complementarios del puerto deportivo, así como mejorar la calidad ambiental y paisajística de la dársena:
 - d) Reordenar zona de amarres según tipología.
 - e) Reordenar usos urbanísticos y disgregar actividades no compatibles entre sí.
 - f) Minimizar afecciones ambientales y paisajísticas en lo relativo a las instalaciones para varadero y pequeñas reparaciones náuticas
 - g) Resolver las afecciones ambientales generadas por la existencia de colectores pluviales dentro del ámbito de actuación.
 - h) Mejorar la integración visual del puerto deportivo, entendido éste como paisaje urbano-portuario.

2.2 Objetivos concretos

La compatibilización de ambas series de objetivos generales se traduce en los siguientes objetivos concretos:

- Relativos a los accesos y estructura viaria interna y externa:
 - Prever la incorporación de suelo de la Zona de Servicio (SDPP) al sistema de conexiones para participar de posibles soluciones a los accesos.
 - Estudiar red de desplazamientos con posibles accesos, viario interno, vías rodonales, carriles sólo bici y trazados peatonales, promoviendo la intermodalidad a favor de desplazamientos menos contaminantes.
- Relativos a la ordenación:
 - Dotar de una ordenación general abierta a las múltiples posibilidades de desarrollo de la zona; compatible con el uso y la actividad portuaria y el mantenimiento de la calidad ambiental y paisajística.
- Relativos a la normativa:
 - Establecer una normativa diferenciada que tome en cuenta la función de cada área y las actividades a desarrollar en ella. Y de forma general la situación relativa del puerto deportivo con respecto a la ciudad y al frente de mar que ocupa y su incidencia en el paisaje, mediante:
 - Una regulación de los usos que minimice los posibles impactos de las actividades.
 - Unas condiciones de edificación que se integre con el actual Paseo de la Avenida Marítima (rasante de la avenida marítima) y otra que permita la ejecución de edificación en altura (no más de 3 plantas) en parcelas localizadas y que se distribuyan y concentren en aquellos lugares de menor impacto potencial. Respetando puntos o trazados sensibles visualmente.
- Relativos a equipamientos y servicios:
 - Crear una red de zonas de aparcamientos y regular las dotaciones mínimas en el interior de las concesiones.
 - Aumentar y flexibilizar la localización de las dotaciones, de forma a permitir su traslado cuando ello fuera necesario para permitir una mejor operatividad portuaria.

3 ALCANCE Y CONTENIDO DEL PLAN. ALTERNATIVAS ESTUDIADAS

3.1 La ordenación urbanística del dominio público portuario

La ordenación urbanística de la zona de servicio de los puertos de interés general se realiza de acuerdo con lo establecido en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre (en adelante, TR-LPEyMM).

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 del TR-LPEyMM).

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:

- 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.
- Usos pesqueros.
- Usos náutico-deportivos.
- 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 (art. 55.1).

De todo lo anterior, se extrae como consecuencia que el espacio portuario forma parte de la estructura general y orgánica del territorio a que se refiere el art. 12.1 b) de la Ley del Suelo estatal de 1976 y lo que el art. 32.2.A.7.b) y c) del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, denomina “ordenación estructural de las redes de transporte y comunicaciones, e infraestructuras”. Es más, 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.

Por ello, la introducción en la Revisión del Plan General de Ordenación Municipal, aprobado definitivamente por Orden de la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente de 26 de diciembre de 2.000 (que ha sido objeto de un requerimiento por la Autoridad Portuaria, previo a la impugnación en vía contencioso-administrativa), de determinaciones de ordenación concretas y pormenorizadas, tales como la clasificación del suelo, la nueva delimitación de ámbitos de ejecución u ordenación, previsiones sobre la red viaria, fijación de limitaciones de usos o alturas, etc., son claramente incompatibles con el esquema normativo recogido en el art. 56.1 del TR-LPEyMM y que ha sido declarado perfectamente ajustado a la Constitución por la Sentencia del Tribunal Constitucional 40/1998, de 18 de febrero (FF JJ 37 y 38). No es, en consecuencia, al Plan General a quien corresponde introducir estas determinaciones o previsiones normativas, de carácter concreto y pormenorizado, sino al presente Plan Especial a tramitar de conformidad con lo dispuesto en el mencionado art. 56.

Sin embargo, la consideración de esta zona como sistema general de comunicación no impide a los municipios ejercer sus competencias para establecer reservas de suelo, zonificar o definir con precisión suficiente las áreas vinculadas a dichos sistemas generales (art. 25.1.b y 25.2 del Reglamento de Planeamiento). El coste de las obras de urbanización del espacio portuario correrá a cargo del organismo portuario titular del espacio y competencia, sin necesidad de que el municipio arbitre los medios económicos pertinentes para hacer frente a su elevada cuantía.

Por su parte, el Plan Especial, al desarrollar el sistema general, tendrá que definir las limitaciones que hayan de adoptarse en lo que afecta al uso del suelo, y deberá incluir las determinaciones precisas para la aplicación y desarrollo de la calificación de este ámbito espacial como sistema general, de conformidad con lo establecido en los arts. 37.2.e) del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y Espacios Naturales de Canarias, y 76.2, 4 y 5 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico: Normas Urbanísticas con la calificación del suelo y expresión detallada de sus usos pormenorizados; Normas de edificación, en su caso, con las condiciones de las zonas en cuanto a edificación, volumen y uso, con expresión de los permitidos, prohibidos y obligados, condiciones técnicas de las obras en relación con las vías, y las normas particulares de cada zona; definición de la red viaria, dotaciones y esquema de las redes de abastecimiento de agua, alcantarillado, distribución de energía eléctrica, etc.

Para ello, obviamente habrá de contar con la documentación exigida por la legislación urbanística: planos de ordenación, ordenanzas y normas reguladoras de cada zona, planos de información, memoria justificativa y estudio económico y financiero.

3.2 Ámbito y alcance del plan especial

El ámbito territorial del Plan Especial de Ordenación debe abarcar exclusivamente la zona de servicio terrestre del puerto, de acuerdo con lo establecido en el art. 56.2.a) del TR-LPEyMM, no pudiendo incluir terrenos que no pertenezcan a la zona de servicio. En definitiva, se trata de ordenar coherentemente unas áreas y zonas que constituyen una unidad funcional y espacial (la zona de servicio), cuya gestión se atribuye a la Autoridad Portuaria.

No hay, sin embargo, precepto alguno en la Ley de Puertos, ni tampoco en el planeamiento urbanístico general, que exija en todo caso que dicha ordenación se instrumente a través de un único y exclusivo Plan Especial. Al contrario, en ocasiones se desaconsejará esta solución cuando la zona de servicio se extienda a distintos municipios, con soluciones urbanísticas diferentes y modelos territoriales no compatibles, o cuando en su interior puedan distinguirse ámbitos con funciones distintas y claramente delimitadas.

En el caso del puerto de Las Palmas, el propio Plan General de Ordenación actualmente en vigor divide la zona de servicio en ámbitos diferenciados, por una parte, el denominado SG-P, que se reservan para las actividades comerciales del puerto, y por otro el SG-DEL, cuyo destino es el de actividades portuarias y ciudadanas, siempre que sean compatible entre ellas.

Es conveniente matizar en este punto que el ámbito SG-DEL del PGO/LPGC no está únicamente integrado por terrenos incluidos dentro de la zona de servicio terrestre del

Puerto de Las Palmas, sino también por otros sometidos a distintos regímenes y condiciones. Por ello, y en aplicación del TR-LPEyMM, en el presente plan especial de ordenación se utilizará como ámbito de ordenación únicamente la zona de servicio terrestre del Puerto de Las Palmas que se encuentre incluida dentro de los límites establecidos por el PGO de Las Palmas de Gran Canaria para el ámbito del SG-DEL y, en concreto, los que constituyen la actual Dársena de Embarcaciones Menores y sus futuras ampliaciones.

3.3 Contenido del plan especial

El presente Plan Especial se compone de los siguientes documentos:

- Volumen I: Documento de Información.
 - Memoria de Información.
 - Planos de Información.
 - Memoria de Justificación.
 - Planos de Alternativas.
- Volumen II: Documento de Ordenación.
 - Memoria de Ordenación.
 - Estudio Económico-Financiero.
 - Normas Urbanísticas.
 - Planos de Ordenación.
- Volumen III: Documento Ambiental Estratégico.

Los documentos legalmente vinculantes del Plan Especial son los correspondientes al documento de Ordenación y, dentro de él, los de carácter normativo son las Normas Urbanísticas y los Planos de Ordenación. La memoria y los planos de Información y de Justificación cumplen una función complementaria, de justificación de las opciones adoptadas.

3.4 Estudio y viabilidad de Alternativas

A continuación se incluye una descripción de cada una de las alternativas de ordenación que se han planteado y que tras valoraciones por parte del equipo han dado lugar a la alternativa evaluada en este documento.

Las alternativas que a continuación se describen están todas ellas en congruencia con los distintos instrumentos de planeamiento que afectan a estos espacios, tanto sectoriales como generales (descritos en apartados anteriores). De modo general las alternativas planteadas en la ordenación de la zona de servicio del Puerto, se pueden resumir en las siguientes:

3.4.1 Alternativa 0.- No tramitar el Plan Especial

El Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria (aprobado definitivamente por acuerdo de la COTMAC, con fecha 29 de octubre de 2012), clasifica

al puerto de La Luz y Las Palmas como Sistema General y denomina al ámbito donde se encuentra la Dársena de Embarcaciones Menores como “Sistema General de Dotaciones del Espacio Litoral SG-DEL”.

Para la zona de servicio afectada por la Dársena de Embarcaciones Menores, el PGO/LPGC establece su desarrollo mediante Planes Especiales que deberán integrar actuaciones urbanas que propicie una mejora ambiental como Eje Estructurante, de acuerdo a los criterios que al respecto se regula en el PIOGC y sin perjuicio de su compatibilidad con el marco competencial en el ámbito portuaria, Base Naval y Autovía GC-01.

En tanto en cuanto no se redacte los Planes Especiales que ordenen el Sistema General se mantienen para la Dársena de embarcaciones menores del Puerto del La Luz y de Las Palmas los parámetros de ordenación transcritos en la ficha de determinaciones específicas recogidas en el apartado anterior, excepto:

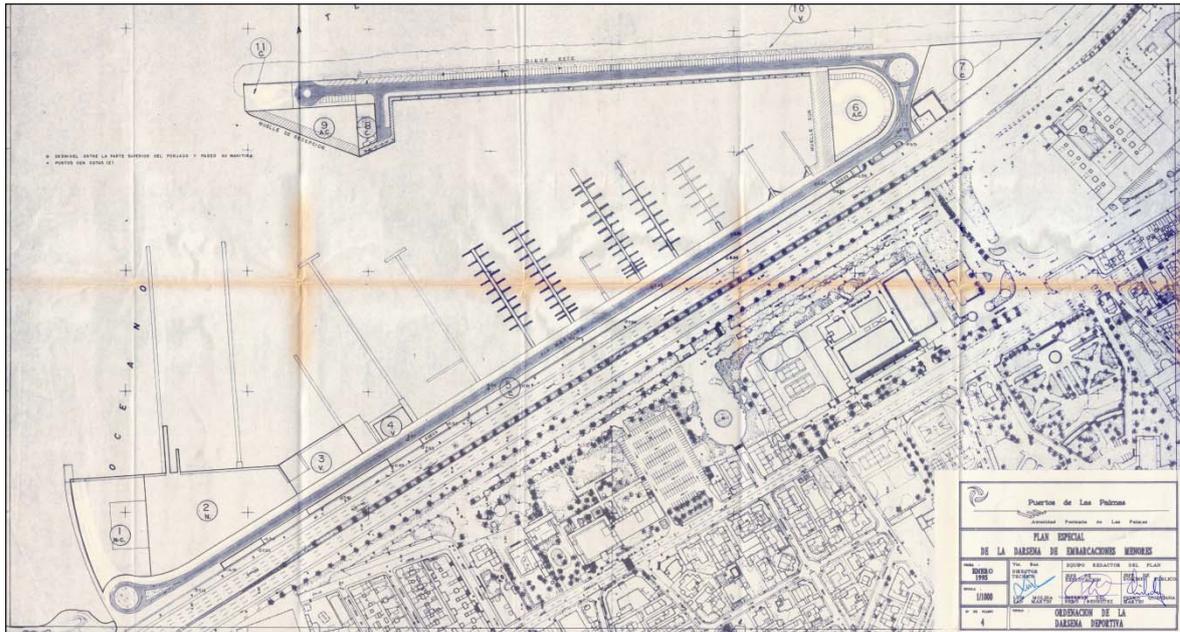
- *El vial entre la Avenida Marítima y el Muelle de Pantalanes aumenta su ancho en 5,50 m. Hasta alcanzar una sección de 26 m.*
- *La parcela 6 modifica su contorno, adaptándose al trazado actual de los viales.*
- *La parcela 11 modifica su uso, pasando de comercial a Servicio Público-Comercial, para la localización de un edificio de usos portuarios.*
- *En la parcela 4 se permitirá además del uso de Vela Ligera el uso Comercial manteniendo los parámetros urbanísticos establecidos.*
- *La parcela 5 se segrega resultando una nueva parcela (V-5.1) cuyo uso será el de Vela Latina.*

Estos dos últimos puntos son resultado de la Modificación Puntual del Plan Especial aprobado por la CUMAC el 30 de julio de 1998.

Lo que significaba, en definitiva, que el PGMO incorporaba en sus Ordenanzas, las determinaciones del extinto Plan Especial de la Dársena de Embarcaciones Menores, salvo para la mencionadas parcelas.

De esta forma, si no se aprobara este Plan Especial que ahora se formula, la Dársena Náutico-Deportiva mantendría para las parcelas existentes la ordenación contenida en la mencionada Ficha de Ordenación SG-DEL.

Mantener esta ordenanza en su estado actual significaría una limitación importante del desarrollo del puerto, mientras que la microparcelación existente da lugar a un desorden urbanístico y de gestión no deseable. No sería posible, por tanto, hacer frente a las demandas y/o deficiencias detectadas, así como, tampoco desarrollar nuevas actividades que están en las expectativas tanto de la ciudad como del puerto.



▲ Plano de Ordenación de la Dársena Deportiva de PE-DEM '95.

Nº PARCELA	TIPOLOGÍA DE USO	USO PREFERENTE	OCUPACIÓN MÁXIMA DE LA PARCELA (%) (m²)		ALTURA MÁXIMA	EDIFICABILIDAD m²/m²	RETRANQUEOS A MUELLES Y VIALES (m.)	SUPERFICIE TOTAL PARCELA (m²)	
1*	REPARACIÓN NAVAL (N) COMERCIAL (C)	SUPERFICIE DE VARADA TALLERES, EDIFICIOS DE OCIO, OFICINAS Y SERVICIOS	30	1.040	EL 17% OCUPACIÓN NIVEL AV. MARÍTIMA EL 13% OCUPACIÓN 1.80 m BAJO NIVEL AV. MARÍTIMA	0,30	1.041	3 - VIAL	3.470
2*	REPARACIÓN NAVAL (N)	SUPERFICIE DE VARADA TALLERES, EDIFICIOS DE OCIO Y OFICINAS	30	2.100	60 cm SOBRE NIVEL AV. MARÍTIMA EN MENOS DEL 20%	0,30	2.079	3 - VIAL	6.930
3	VELA LIGERA (V)	SUPERFICIE DE VARADA	2	41	1 PLANTA (3 m)	0,02	41	3 - VIAL	2.060
4	VELA LIGERA (V)	EDIFICIO DE OFICINAS	37	196	1 PLANTA	0,37	196	3 - VIAL	530
5	COMERCIAL (C)	INSTALACIONES DE SERVICIOS Y APARCAMIENTOS	50	1.670	0,50 m BAJO NIVEL AV. MARÍTIMA EN ZONA	0,50	1.670	.....	3.340
6*	ADMINISTRATIVO COMERCIAL (A, C)	EDIFICIO DE SERVICIOS	60	1.836	2 PLANTAS NIVEL AV. MARÍTIMA	0,60	1.836	3 - VIAL	3.060
7	COMERCIAL (C)	SERVICIOS, ALMACENES, TALLERES E INSTALACIONES AUXILIARES	50	1.950	0,50 m BAJO NIVEL AV. MARÍTIMA	0,50	1.950	.....	3.900
8	COMERCIAL (C)	ESTACIÓN DE SERVICIO	50	250	1 PLANTA (3 m)	0,50	250	.....	500
9	ADMINISTRATIVO COMERCIAL	OFICINAS Y USOS COMPLEMENTARIOS	25	544	1 PLANTA (3 m)	0,25	544	8 - MUELLE 3 - VIAL	2.175
10	VELA LIGERA (V)	MÓDULOS VELA LATINA	35	600	1 PLANTA (50 m)	0,35	600	.....	1.720
11*	COMERCIAL (C)	RESTAURANTE	30	264	2 PLANTAS (6 m)	0,60	528	8 - MUELLE 3 - VIAL	2.175

Las nuevas parcelas que surgieran como producto de los nuevos rellenos e infraestructuras carecerían de determinaciones urbanísticas. No obstante, la ausencia de estas determinaciones no significa que la Autoridad Portuaria no pueda ejercer sus competencias en materia de explotación portuaria.

Así, ante la ausencia de Plan Especial, el art. 81.2 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, para el otorgamiento de concesiones administrativas, nos remite al Plan de Utilización o Delimitación de Espacios y Usos Portuarios según el caso.

La no tramitación del Plan Especial nos mantendría, por lo tanto, en la situación actual para las parcelas existentes; mientras que, para el resto de la Zona de Servicio de la Dársena Náutico-Deportiva, la ausencia de determinaciones urbanísticas supondría una indefinición e incertidumbre que limita, no solo el desarrollo portuario y económico de este

ámbito, sino que impide el desarrollo de las expectativas que se han puesto de manifiesto tanto por parte del Gobierno Insular, a través del PIO, como el Municipal a través del Plan General.

Por otro lado, la alternativa 0, si bien no aumenta o produce nuevas afecciones, tampoco posibilita mediante las propuestas a desarrollar, actuaciones de mejora en cuanto a la calidad ambiental y paisajística, y sobre todo, una mejora sustancial en cuanto a los accesos y movilidad interna.

Los usos permitidos serían, por lo tanto:

- Los descritos en la Ficha del SG-DEL para las parcelas existentes;
- el Uso Náutico-Deportivo, para las nuevas parcelas surgidas de los nuevos rellenos e infraestructuras;

En este último caso, este uso debe ser entendido desde la definición contenida en el vigente PUEP/DEUP, en cada momento o, en su caso, 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.

La "Alternativa 0" del presente plan se presenta grafiada en el Plano nº J.01 de Alternativas.

3.4.2 Alternativa 1.- Determinaciones Ficha SG-DEL parcelas existentes y desarrollo nuevas determinaciones ampliaciones previstas

Esta alternativa parte de la Ordenación asumida por el PGM, a través de la Ficha SG-DEL, para las parcelas existentes y desarrolla una nueva ordenación tan solo para las nuevas parcelas que surgen del desarrollo de las obras contenidas en el Plan Director de Infraestructuras vigente.

En cuanto a las nuevas parcelas podríamos agruparlas en cuatro grandes áreas homogéneas:

- Parcela triangular, al norte de la Dársena, surgidos de los rellenos entre el actual y el futuro cierre norte. Para esta zona se proponen usos náutico-deportivos, de carácter Dotacional, destinados a atender las demandas de los usuarios propios de la Dársena de Embarcaciones Menores tales como los navegantes o usuarios habituales, etc....
- Parcela longitudinal de los actuales muelles surgida como resultado del ensanche de la Calle Joaquín Blanco Torrent y del Dique Este. Se propone el Uso Náutico Deportivo, compatible con el Comercial, para dar cabida a aquellas actividades complementarias y de apoyo a navegantes, usuarios eventuales y ciudadanos, necesarias en las modernas instalaciones náuticas.
- Parcela de la Vela Latina y ensanche del Muelle Norte de la Vela Latina. El uso propuesto es el Náutico-Deportivo, con vocación de Equipamientos. Sería una parcela que albergaría las instalaciones propias de la Vela Latina y otras destinadas a las administraciones y agentes relacionados con las actividades portuarias, náuticas o marítimas.
- Rellenos al sur de la dársena actual. Se trata del espacio previsto para la ampliación y desarrollo de la Dársena Náutico Deportiva de Las Palmas. Por sus características, capacidad y naturaleza, está llamada a dar respuesta a la

mayor parte de la demanda de atraques y servicios náuticos directos a las actividades náuticas, las embarcaciones y los navegantes. Se propone para esta zona el uso Náutico Deportivo, con especial incidencia en los Servicios Náuticos.

Respecto a la Alternativa 0, esta solución permite acabar con los problemas de indefinición e incertidumbre que suponen desarrollar la zona portuaria sin el soporte de unas determinaciones urbanísticas claramente definidas.

No obstante, como es obvio, no solventa ninguno de los problemas que se exponían en la Alternativa 0, tales como la microparcelación, el desorden urbanístico o la dificultad de gestión, así como, tampoco hace frente a las demandas/carencias de la Dársena de Embarcaciones Menores tanto en su estado actual como para sus futuras ampliaciones.

Las aspiraciones del PIO o del PGMIO encuentran dificultades a su óptimo desarrollo y no se alcanza el objetivo de sectorización por usos que se concluía conveniente en la síntesis del estado actual desarrollada en el documento de información de este mismo Plan.

La "Alternativa 1" del presente plan se presenta grafiada en el Plano nº J.02 de Alternativas.

3.4.3 Alternativa 2.- Desarrollo de una nueva normativa para todo el ámbito (actual y ampliaciones)

Esta alternativa olvida los planteamientos anteriores y las determinaciones existentes para desarrollar todo el ámbito, actual y previsto, bajo una nueva perspectiva.

Las parcelas, nuevas y previstas, se unen en áreas de normativa especializadas, más amplias y homogéneas:

- Parcela triangular, al norte de la Dársena, surgidos de los rellenos entre el actual y el futuro cierre norte. Para esta zona se proponen usos náutico-deportivos, de carácter dotacional, destinados a atender las demandas de los usuarios propios de la Dársena de Embarcaciones Menores tales como los navegantes o usuarios habituales, etc....
- Parcela longitudinal al actual Dique Este surgida como resultado del ensanche de la mencionada infraestructura. Se propone el Uso Náutico, con presencia limitada del Comercial. Se pretende conseguir un área de concentración de la mayor parte de amarres residentes especializada en servicios a los navegantes y usuarios propios y habituales de la Dársena de Embarcaciones Menores.
- Parcela de la Vela Latina -incluyendo actuales aparcamientos hasta el límite con la Avda. Marítima- y ensanche del Muelle Norte de la Vela Latina. El uso propuesto es el Náutico-Deportivo, con vocación de equipamientos. Sería una parcela que albergaría las instalaciones propias de la Vela Latina y otras destinadas a las administraciones y agentes relacionados con las actividades portuarias, náuticas o marítimas. La situación de esta parcela próxima al principal acceso y centrada en la planta prevista del futuro puerto la convierten en lugar necesario para albergar los diferentes enlaces y puntos de distribución del tráfico hacia las diferentes áreas especializadas, así como, playas de estacionamiento.

- Parcela longitudinal resultado del ensanche de la Calle Joaquín Blanco Torrent. Situada en contacto directo con la ciudad a través de la Avda. Marítima, se propone el Uso Comercial, para dar cabida a aquellas actividades complementarias y de apoyo tanto a navegantes y usuarios eventuales y como a los ciudadanos, necesarias en las modernas instalaciones náuticas.
- Parcela en el extremo norte de la Calle Joaquín Blanco Torrent, destinada al uso Náutico Deportivo, Vela Ligera, que acoge las actuales instalaciones del Club Marítimo Varadero y la Escuela de Vela.
- Parcela en contacto principalmente con la Playa de Las Alcaravaneras, de cierre de la Dársena de Embarcaciones Menores por el norte. En este lugar se encuentra el único varadero que da servicio a esta infraestructura náutica. Uso propuesto, por lo tanto, mantendría el de Náutico-Deportivo, Servicios Náuticos.
- Rellenos al sur de la dársena actual. Se trata del espacio previsto para la ampliación y desarrollo de la Dársena Náutico Deportiva de Las Palmas. Por sus características, capacidad y naturaleza, está llamada a dar respuesta a la mayor parte de la demanda de atraques y servicios náuticos directos a las actividades náuticas, las embarcaciones y los navegantes. Se propone para esta zona el uso Náutico Deportivo, con especial incidencia en los Servicios Náuticos.

Atendiendo a las conclusiones del análisis de la situación actual incluida en el Documento de Información de este mismo Plan, esta Alternativa propone la creación de grandes áreas homogéneas.

La parcela destinada a servicios náuticos (varaderos) situada al norte de la calle Joaquín Blanco Torrent responde a la realidad de la existencia de instalaciones que, hoy por hoy, no pueden ser fácilmente trasladadas a otros espacios del puerto. Sin embargo, su presencia es un punto de fricción con el completo desarrollo del área de integración entre la ciudad y las áreas abiertas de la dársena náutica deportiva.

La “Alternativa 2” del presente plan se presenta grafiada en el Plano nº J.03 de Alternativas.

3.4.4 Alternativa 3.- Desarrollo grandes áreas homogéneas especializadas

Esta alternativa parte de la Alternativa 2 y pretende simplificar y agrupar las diferentes zonas del recinto portuario en áreas homogéneas de acuerdo a su especialización y vocación.

Desarrolla la Alternativa 2 para responder al objetivo del Plan Especial establecido por el Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria de *“la ampliación del Muelle Deportivo y reorganización de sus actividades para una mejor relación con la ciudad”*.

Así mismo, no se olvida que este Plan Especial desarrolla tan solo una parte del Ámbito SG-DEL, del Plan General, y que debe responder también a las bases establecidas para el desarrollo del Plan Territorial Parcial de Ordenación del Litoral de Levante de Las Palmas de Gran Canaria, del Plan Insular.

En efecto, el Plan Insular de Ordenación establecía una serie de acciones sobre el sistema de bases náuticas y puertos de abrigo entre las que se encontraba la *“ampliación de la Dársena Deportiva del Puerto de La Luz, a fin de aumentar su capacidad y lograr*

una dotación de atraques acorde con el rango y carácter de la ciudad, mejorando, ampliando y cualificando sus instalaciones, e incorporando zonas para uso lúdico y de ocio al aire libre”.

En este sentido, el Plan Especial pretende flexibilizar la ordenación de forma que sean admisibles las soluciones que desde estos planes se provean y también se admitan los usos actuales, en tanto en cuanto se trasladan a nuevos emplazamientos y se desarrollan los mencionados planeamientos.

Así mismo, se han ajustado las determinaciones urbanísticas a parámetros que respondan al desarrollo deseado consumiendo menos del 25 % de los aprovechamientos que establece el Plan General de Ordenación para todo el ámbito incluyendo aquellos a realizar sobre terrenos emergidos producto de la ampliación de las instalaciones náuticas.

De esta manera, se establece el Náutico Deportivo como el único uso funcional para toda el área de la Dársena de Embarcaciones Menores, si bien, se diferencian tres grandes zonas de acuerdo a la especialización de las mismas.

Estas zonas se definen mediante Áreas de Normativa:

- Área Náutico-Deportiva. Dotacional.
 - o Parcela de la Vela Latina -incluyendo actuales aparcamientos hasta el límite con la Avda. Marítima- y ensanche del Muelle Norte de la Vela Latina. El uso propuesto es el Náutico-Deportivo, con vocación de dotacional. Sería una parcela que albergaría las instalaciones propias de la Vela Latina y otras destinadas a las administraciones y agentes relacionados con las actividades portuarias, náuticas o marítimas. La situación de esta parcela próxima al acceso y centrada en la planta prevista del futuro puerto la convierten en lugar necesario para albergar los diferentes enlaces y puntos de distribución del tráfico hacia las diferentes áreas especializadas, así como, playas de estacionamiento.

- Área Náutico-Deportiva. Servicios Náuticos.
 - o Parcela triangular, al norte de la Dársena, surgidos de los rellenos entre el actual y el futuro cierre norte. Para esta zona se proponen usos náutico-deportivos, destinados a atender las demandas de los usuarios propios de la Dársena de Embarcaciones Menores tales como los navegantes o usuarios habituales, etc...
 - o Parcela longitudinal al actual Dique Este surgida como resultado del ensanche de la mencionada infraestructura. Se propone el Uso Náutico, con presencia limitada del Comercial. Se pretende conseguir un área de concentración de la mayor parte de amarres residentes especializada en servicios a los navegantes y usuarios propios y habituales de la Dársena de Embarcaciones Menores.
 - o Rellenos al sur de la dársena actual. Se trata del espacio previsto para la ampliación y desarrollo de la Dársena Náutico Deportiva de Las Palmas. Por sus características, capacidad y naturaleza, está llamada a dar respuesta a la mayor parte de la demanda de atraques y servicios náuticos directos a las actividades náuticas, las embarcaciones y los navegantes. Se propone para esta zona el uso Náutico Deportivo, con especial incidencia en los Servicios Náuticos. Este espacio deberá admitir la

realización, en caso necesario, de una posible conexión para tráfico rodado con la autovía marítima.

- Área Náutico-Deportiva. Integración Ciudad de Mar.
 - o Parcela longitudinal resultado del ensanche de la Calle Joaquín Blanco Torrent. Situada en contacto directo con la ciudad a través de la Avda. Marítima, se propone el Uso Comercial, para dar cabida a aquellas actividades complementarias y de apoyo tanto a navegantes y usuarios eventuales y como a los ciudadanos, necesarias en las modernas instalaciones náuticas.
 - o Parcela en el extremo norte de la Calle Joaquín Blanco Torrent, que acoge las actuales instalaciones del Club Marítimo Varadero y la Escuela de Vela.
 - o Parcela en contacto principalmente con la Playa de Las Alcaravaneras, de cierre de la Dársena de Embarcaciones Menores por el norte. En este lugar se encuentra el único varadero que da servicio a esta infraestructura náutica. No obstante, su vocación será la de convertirse en nexo de unión entre la ciudad, el puerto y la Playa de la Alcaravaneras con unos aprovechamientos urbanísticos limitados que permitan la transformación temporal de este espacio en lugares para celebración de ferias y/o eventos sobre instalaciones ligeras y desmontables.

La “Alternativa 3” del presente plan se presenta grafiada en el Plano nº J.04 de Alternativas.

3.4.5 Alternativa seleccionada

Se ha seleccionado la “Alternativa 3”. Como ya se expuso, esta alternativa responde fielmente al objetivo del Plan Especial establecido por el Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria para el ámbito del SG-DEL.

Así mismo, no se olvida que este Plan Especial desarrolla tan solo una parte del Ámbito SG-DEL, del Plan General, y que, a su vez, debe responder también a las bases establecidas para el desarrollo del Plan Territorial Parcial de Ordenación del Frente de Levante de Las Palmas de Gran Canaria, del Plan Insular.

En este sentido, el Plan Especial pretende flexibilizar la ordenación de forma que sean admisibles las soluciones que desde estos planes se provean y, por otro lado, establecer una distribución racional de los usos y actividades en áreas homogéneas atendiendo a las características de unos y otros.

La elección de la alternativa final (alternativa 3) deriva de un largo proceso de adaptación a los distintos planes y proyectos que se han ido desarrollando en el sector. De modo que la alternativa 3 (desarrollada en este Plan Especial) recoge todas las determinaciones definidas previamente, y por tanto resulta ser la más adecuada tanto ambiental como urbanísticamente.

Conforme a lo expresado en las conclusiones que sobre este apartado, la elección de la alternativa final (alternativa 3) deriva de un largo proceso de adaptación a los distintos planes y proyectos que se han ido desarrollando en el sector. De modo que la alternativa

3 (desarrollada en este Plan Especial) recoge todas las determinaciones definidas previamente, y por tanto resulta ser la más adecuada tanto ambiental como urbanísticamente.

En cualquier caso es importante recordar en lo referido a los valores ambientales que la ordenación propuesta no modifica (no empeora ambientalmente) la situación actual sino que con la adopción de las determinaciones previstas logrará una mejora sustancial del ámbito, especialmente en lo referido a la ordenación y aspectos paisajísticos y a la interacción entre puerto y ciudad, ya que en la zona se definen superficies destinadas a la compatibilidad e integración de los usos haciendo del puerto deportivo un espacio de valor importante para la ciudad. Refuerza este objetivo que en el ámbito de actuación cohabitan espigones, muelles y superficies para usos y servicios náuticos deportivos, destacándose la vela latina, cuya práctica sólo se ejerce en aguas de esta bahía; pequeños comercios especializados en complementos náuticos; espacios libres y de ocio. Lográndose de este modo, que estas interrelaciones refuercen y diversifiquen el interés de uso de esta dársena tanto para la población residente como visitante.

La “Alternativa 3” del presente plan se presenta grafiada en el Plano nº J.04 de Alternativas.

4 DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN

El contenido y las determinaciones urbanísticas contempladas en el presente plan especial de ordenación de la Dársena de Embarcaciones Menores no implicarán actuaciones que supongan un cambio significativo sobre los parámetros ambientales de la zona de estudio. Previsiblemente, la ordenación urbanística propuesta permitirá que las futuras actuaciones edificatorias y la ordenación de las actividades náuticas-deportivas queden perfectamente definidas y sectorizadas en el ámbito terrestre del plan especial.

Estas actuaciones se reflejarán en el desarrollo de las acciones orientadas a mejorar la ordenación de las parcelas; del viario interior, accesos y movilidad no contaminante. Y de otra parte en la ordenación de los usos, actividades e instalaciones orientadas tanto a dar servicio a los usuarios del puerto (amarres, avituallamiento, varadero y servicios complementarios) como al visitante ocasional en cuanto al ofrecimiento de espacios y servicios relacionados con actividades terciarias, de ocio y recreo; y otras actividades y usos complementarios. Definiendo dotaciones y equipamientos y unas condiciones concretas para la edificación a desarrollar, que dará lugar a una adecuada integración de las mismas en el ámbito.

Como se ha comentado en diferentes partes del documento, el objeto de un plan especial de ordenación en el dominio público portuario nunca puede ser la definición y planificación de las ampliaciones portuarias a realizar, ya que tales obras marítimas y portuarias tienen su soporte en los instrumentos de planificación sectoriales y en los correspondientes procedimientos de ejecución de obras de construcción que establece la legislación de puertos, a través del TR-LPEyMM. Tampoco puede ser la delimitación de los espacios portuarios, ni los diferentes usos portuarios que se deben asignar a las áreas de la zona de servicio, ya que dichas determinaciones exceden del objeto del plan especial de ordenación.

El objeto concreto del plan especial se circunscribe a la ordenación urbanística de la zona terrestre del puerto, tanto la actual como la futura que pueda resultar por los rellenos,

explanadas y obras portuarias que ejecute la Autoridad Portuaria o autorice un concesionario privado mediante título de ocupación de dominio público.

O sea, se debe disponer en el plan especial de ordenación de una ordenación estructural (establecer la red viaria y elementos que permitan establecer una conexión interior y exterior, así como la dotación de servicios, equipamientos y dotaciones) y una ordenación pormenorizada (definición de usos y parámetros urbanísticos en las diferentes áreas del puerto) que permita para el correcto funcionamiento, la prestación de servicios a los usuarios y el desarrollo del puerto.

Una vez el Plan Especial de Ordenación sea aprobado, el ámbito de la Dársena de Embarcaciones Menores contará con una normativa urbanística clara y actualizada que permita la gestión del dominio público portuario, ya que se sabrá con precisión los aprovechamientos urbanísticos que se pueden desarrollar en la zona de servicio terrestre existente y en las futuras ampliaciones a realizar mediante proyectos de ampliación de las explanadas e infraestructuras portuarias.

La previsión que se tiene actualmente respecto el desarrollo de las ideas y propuestas reflejadas en el plan especial es que todas las inversiones contempladas en el presente documento se aporten por posibles concesionarios, inversores privados que mediante oportunos concursos y otorgamientos de concesiones demaniales ejecuten las infraestructuras de ampliación portuaria, desarrollen la urbanización y equipamientos, y posteriormente lleven a cabo las distintas edificaciones que serán reguladas mediante el presente documento de ordenación urbanística.

Aunque no sea objeto del Plan Especial de Ordenación la ejecución de las infraestructuras portuarias, se han prediseñado las infraestructuras de la nueva ampliación de la dársena de embarcaciones deportiva para efectuar una estimación adecuada de las inversiones a ejecutar, y que puede ser contemplado en el respectivo estudio de viabilidad económico financiero que formule el concesionario que esté interesado en el otorgamiento de una ocupación del dominio público portuario. En dichos estudios se deberá estimar aproximadamente la valoración de las obras de infraestructuras, urbanizaciones, edificaciones y rellenos resultantes por la ampliación la dársena náutico-deportiva, así como una estimación aproximada de los costes, ingresos y gastos resultantes de su explotación posterior, siempre trabajando como única posibilidad factible en los momentos actuales, que la totalidad de las inversiones, gestión y explotación de las nuevas infraestructuras náuticas deportivas se realicen desde el sector privado.

Para el desarrollo al completo de la ordenación urbanística y del ámbito general de la Dársena de Embarcaciones Menores, se deben realizar una serie de actuaciones y obras, unas con sustento y en aplicación de la normativa del presente plan especial (edificaciones y urbanizaciones) y otras con el sustento del vigente PDI del puerto de Las Palmas (con la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental de las Obras del año 2001) y de lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante para las obras de ampliación de los puertos de interés general. Se dividen en dos grandes grupos:

- Obras portuarias, que comprenden aquellas obras marítimas relacionadas con la ejecución de las infraestructuras portuarias diques, muelles, rellenos y pantalanés.
- Obras complementarias, que comprenden aquellas relacionadas con la urbanización a ejecutar en la zona terrestre.
- Obras de edificación.

De acuerdo con la normativa urbanística que plantea la alternativa seleccionada por el presente *Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio de la Dársena de Embarcaciones Menores, incluida en el ámbito del SG-DEL*, se formaliza la siguiente propuesta que no posee ningún carácter vinculante ni reglamentario sino meramente informativo.

Su definición formal se ha resuelto inicialmente mediante la aplicación de los parámetros de uso, posición, ocupación, edificabilidad y volumen y forma que es de aplicación para cada sub-área normativa. Se ha optado por aplicar el caso donde exista un máximo aprovechamiento de la dársena, es decir, se obtiene una morfología a razón del caso más desfavorable propuesto -máxima ocupación, máxima edificabilidad y máxima altura-.



▲ Infografía general de la formalización de la propuesta para la Dársena de Embarcaciones Menores.

Posteriormente se ha empleado parámetros de estética, como son los tratamientos de fachadas y cubiertas y calidades de los materiales entre otros, que permitan conseguir una integración paisajística en el entorno náutico, además de establecer una coherencia volumétrica entre los volúmenes de 3 plantas de altura.



▲ Infografía general de la formalización de la propuesta para la Dársena de Embarcaciones Menores (Zona CENTRAL-SUR).

La propuesta se estructura de la siguiente manera:

a) Se mejoran los accesos desde la ciudad (peatonal y rodado) a la dársena.

Se proponen una mejora de los accesos peatonales mediante:

- El acondicionamiento del actual túnel de acceso;



▲ Infografía de la propuesta de acondicionamiento y mejora del túnel de acceso actual (peatonal y rodado) a la Dársena de Embarcaciones Menores.

- La construcción de tres rampas de acceso desde el Paseo de la Avenida Marítima en la zona próxima a la Playa de las Alcaravaneras, en la zona próxima al túnel de acceso y en la zona sur;



▲ Infografía de la propuesta una rampa de acceso a la Dársena de Embarcaciones Menores.

- La construcción de pequeños volúmenes puntuales que sirven de contenedor de elementos de comunicación vertical (escaleras y ascensores) entre la Plataforma del Paseo de la Avenida Marítima y la cota de la dársena de Embarcaciones Menores. Estos elementos se resuelven con materiales que permitan la integración paisajística y la permeabilidad visual desde la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

Se proponen una mejora de los accesos rodados mediante:

- El acondicionamiento del actual túnel de acceso;
- Se rehabilita el acceso a la Playa de las Alcaravaneras a modo de acceso de servicio-emergencia

- b) La edificación se resuelve, tal y como se comentó antes, atendiendo los parámetros de uso, posición, ocupación máxima, edificabilidad máxima y volumen y forma (altura máxima) que es de aplicación para cada sub-área normativa:
- Se proponen una edificación estéticamente integrada en el ambiente náutico e integrada paisajísticamente en el lugar;
 - Las edificaciones adosadas a la Plataforma del Paseo de la Avenida Marítima se resuelven no superando la altura máxima del mismo (salvo elementos puntuales como son los accesos). De esta manera se aumenta la superficie útil de la plataforma del Paseo superior y crean espacios muy agradecidos y de desahogo para la ciudad;



▲ Infografía de la propuesta de edificación para la sub-área sub-área 14 (der) de la Dársena de Embarcaciones Menores.

- La edificación localizada en el sub-área 17 se resuelve mediante un edificio de aparcamiento cuya cubierta genera un espacio libre integrado con el Paseo de la Avenida Marítima;
- Se propone el aumento de la sección de la Calle Joaquín Blanco Torrent para generar un paseo amable con el ciudadano y con el visitante y donde se localizan pequeños volúmenes de 1 planta integrados en el lugar;
- De igual manera se resuelve el dique central (antiguo dique este) donde se propone la creación de pequeños volúmenes de 1 planta seriados a lo largo del propio dique y solo viéndose interrumpido para garantizar una permeabilidad visual oeste-este;



▲ Infografía de la propuesta de edificación para el dique central-antiguo dique del este (izq) y ampliación de la calle Joaquín Blanco Torren (der) de la Dársena de Embarcaciones Menores.

- Especial mención merece las sub-áreas 3, 12, 14 y 16 donde se proponen edificaciones puntuales de 3 plantas de altura:
 - La sub-área 3 garantiza una reserva de superficie del 50% para aparcamientos y espacio libre. La edificación se resuelve, mayoritariamente, en 1 planta y en baja densidad ($\leq 20\%$ de ocupación) y está destinada a actividades náuticas-deportivas que se complementan con actividades dotacionales y terciarias, esta última limitada en superficie. Este conjunto se formaliza mediante pequeñas pastillas de 15x30m interconectadas entre sí de tal manera que se garantiza la permeabilidad visual este-oeste (al menos el 50% del desarrollo de la fachada), cumpliendo así con la normativa urbanística que le afecta. Se ha optado además por situar en esta sub-área una infraestructura técnica portuaria en altura para que, a modo indicativo, nos de una percepción visual de una posible solución de este tipo de instalaciones en el ámbito.
 - La sub-área 12 reserva una superficie del 50% para aparcamientos y espacio libre. La edificación se resuelve en 2 y 3 plantas y en baja densidad ($\leq 15\%$ de ocupación) y está destinada a actividades náutico-deportivas y dotacionales que se complementan con actividades terciarias limitadas en superficie. El conjunto edificatorio se organiza en 3 volúmenes interconectados en “U” que generan un patio central que a su vez se abre al mar. La planta baja permite, en al menos el 50% del desarrollo de la fachada, una permeabilidad visual de manera que, en su recorrido y estancia, el usuario de la dársena podrá percibir de manera permanente la presencia del mar.



▲ Infografía de la propuesta de edificación para la sub-áreas 12 de la Dársena de Embarcaciones Menores.

- La sub-área 14 permite que este espacio se encuentre en contacto directo con los espacios reservados para la marina seca. La edificación se resuelve en 2 y 3 plantas y en baja densidad ($\leq 30\%$ de ocupación) y está destinada a actividades náuticas-deportivas que se complementan con actividades dotacionales y terciarias, esta última limitada en superficie. El conjunto edificatorio se organiza en 2 volúmenes separado por el paso anteriormente mencionado. La planta baja de estos volúmenes permite, en al menos el 50% del desarrollo de la fachada, una permeabilidad visual de manera que, en su recorrido y estancia, el usuario de la dársena podrá percibir de manera permanente la presencia del mar. Las plantas primera y segunda se retranquean respecto a la inmediatamente inferior de manera que este “aterrazamiento” permita el aprovechamiento de la cubierta de la planta inmediatamente inferior. Esta solución se propone para aquellos volúmenes edificatorios que consigan que se conformen estos espacios aprovechables orientados hacia el mar y no hacia el Paseo de la Avenida Marítima.



▲ Infografía de la propuesta de edificación para la sub-área 14 de la Dársena de Embarcaciones Menores.



▲ Infografía de la propuesta de edificación para la sub-área 14 de la Dársena de Embarcaciones Menores.

- La sub-área 16 propone una edificación que se retranquea respecto a la sub-área 17 y a la sub-área 14. Este retranqueo origina no solo un excelente espacio libre para el desahogo de la dársena sino que también permite la incorporación de un parámetro paisajístico-ambiental interesante dado que promueve la separación de la edificación respecto al Paseo de la Avenida Marítima. La edificación se resuelve en 2 y 3 plantas y en baja densidad ($\leq 30\%$ de ocupación) y está destinada a actividades náuticas-deportivas que se complementan con actividades dotacionales y terciarias, esta última limitada en superficie. El conjunto edificatorio se conforma por 2 volúmenes paralelos entre sí pero interconexiónados y cuya disposición en la sub-área sirve de remate sur para la dársena. La planta baja de estos volúmenes permite, en al menos el 50% del desarrollo de la fachada, una permeabilidad visual de manera que, en su recorrido y estancia, el usuario de la dársena podrá percibir de manera permanente la presencia del mar. Las plantas primera y segunda se retranquean respecto a la inmediatamente inferior de manera que este “aterrazamiento” permita el aprovechamiento de la cubierta de la planta inmediatamente inferior. Esta solución se propone para aquellos volúmenes edificatorios que consigan que se conformen estos espacios aprovechables orientados hacia el mar y no hacia el Paseo de la Avenida Marítima. A su vez la planta segunda del volumen mas al sur “muere” el espacio libre generado sobre la sub-área 17 (edificio de aparcamientos) permitiendo así una conexión peatonal directa entre el edificio y la ciudad.



▲ Infografía de la propuesta de edificación para la sub-área 16 de la Dársena de Embarcaciones Menores.

- Los espacios libres generados en todas estas sub-áreas se caracterizan por su carácter polivalente a modo de grandes plazas en las que se pueden montar exposiciones o ferias e incluso espectáculos de la vida náutico-deportiva. Por otro lado la idea de estos espacios es que la vida portuaria se mezcle y se perciba desde la ciudad haciendo a la gente partícipe de la actividad portuaria donde estos espacios juegan un papel importante en el reclamo tanto de gente que está familiarizada con la náutica como la que no lo está.

5 CARACTERIZACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE ANTES DEL PLAN

5.1 Introducción

Como se recoge en la Memoria de Información del Plan Especial para el que se redacta este Documento Ambiental Estratégico, el ámbito territorial del Plan Especial de Ordenación debe abarcar exclusivamente la zona de servicio terrestre del puerto, de acuerdo con lo establecido en el art. 56.2.a) del TR-LPEyMM, no pudiendo incluir terrenos que no pertenezcan a la zona de servicio. En definitiva, se trata de ordenar coherentemente unas zonas que constituyen una unidad funcional y espacial (la dársena de embarcaciones menores) cuya gestión se atribuye a la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

En este mismo punto se indica también que es conveniente matizar que el ámbito SG-DEL del PGO de Las Palmas de Gran Canaria no está únicamente integrado por terrenos incluidos dentro de la zona de servicio terrestre del puerto de Las Palmas, sino también por otros sometidos a distintos regímenes y condiciones. Por ello, y en aplicación del TR-LPEyMM, en el presente plan especial de ordenación se utilizará como ámbito de ordenación únicamente la zona de servicio terrestre del puerto de Las Palmas que se encuentre incluida dentro de los límites establecidos por el PGO de Las Palmas de Gran Canaria para el ámbito de la SG-DEL y, en concreto, los que constituyen la actual Dársena de Embarcaciones Menores y sus futuras ampliaciones.

La creación inicial de la dársena de Embarcaciones Menores proviene de un conjunto de superficies que se han ido ganando al mar a partir de los espigones iniciales de protección que se construyeron a finales de la década de los años 60 en el siglo pasado. Obras incluidas *“entre las comprendidas en el primer -grupo del Plan aprobado por O.M. de 23 de Diciembre de 1967”*. Proyecto que se promueve para *“...avanzar la construcción de las obras de defensa de la concesión otorgada al Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria de Dique y Explanada para la Ejecución del Plan General de Urbanización de la Ciudad de Las Palmas, se observa una agitación inaceptable en las aguas interiores del Puerto, producida -por la reflexión del oleaje exterior sobre la costa modificada en su configuración y características físicas por dichas obras. (...)*”. Información extraída del *“Proyecto dique de abrigo de la dársena de embarcaciones menores”*, 1969, siendo Director de la Junta de Obras del puerto Juan La Roche Izquierdo. La información, antecedentes y exposición de motivos de este proyecto se ha obtenido de los documentos que obran en el archivo de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

En los antecedentes de este proyecto se hace una exposición de motivos por el que se construye esta dársena de embarcaciones deportivas:

“En el Puerto de La Luz y Las Palmas existe un gran número de embarcaciones menores (muchas de ellas al servicio del mismo) que utilizan como lugar de fondeo bien la Dársena Interior, limitada por el Espigón del Castillo, el Muelle de Santa Catalina y la ribera natural que cierra el extremo N.O. del Puerto o bien, en mucho menor número la zona de fondeo frente al Real Club Náutico y playa de las Alcaravaneras. (...) La otra zona del Real Club Náutico es totalmente circunstancial e inadecuada pues queda fuera de la Zona de abrigo del Puerto y está expuesta especialmente a los temporales del Segundo cuadrante.

Las anteriores circunstancias hacen necesarias la habilitación de una zona para fondeo y atraque de estas embarcaciones menores, imprescindibles para la normal explotación de un Puerto.

Por otra parte, este Puerto es escala preferida en el viaje hacia América de embarcaciones deportivas y yates de recreo, tanto por estar en la ruta de los vientos reinantes originados por la permanencia del anticiclón de las Azores, como por disfrutar de un clima benigno todo el año en contraste con el rigor del invierno en Europa. Gran parte de dichas embarcaciones permanecen en Puerto largas temporadas a pesar de que sólo se dispone de instalaciones precarias para atenderlas. “

Así mismo, se justificaba en este proyecto la construcción de tal dársena:

“El establecimiento de unas instalaciones adecuadas, con facilidad para prestar los servicios necesarios, atraer a un mayor número de embarcaciones que prolongarían su estancia al hacerla más segura y confortable, con las consiguientes ventajas económicas para la isla. “

Pasamos a definir y caracterizar el ámbito terrestre de actuación.

5.2 Aspectos generales

La superficie en la que se va a llevar cabo el desarrollo de este Plan Especial y el entorno que puede verse potencialmente afectado por dicha actuación, comprende terrenos emergidos, fruto de rellenos realizados en el litoral, apoyados en infraestructuras portuarias de abrigo y/o viarias que forman parte del frente marítimo del este de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Una franja territorial costera totalmente artificial.

En cuanto al entorno próximo, se considera que al concentrarse las actuaciones a desarrollar en este Plan Especial, únicamente en el medio terrestre, y que la finalidad de este plan es la pormenorización de los usos y parámetros urbanísticos de la zona de servicio del puerto, se puede restringir el área de estudio a las superficies comprendidas dentro de dicha zona de servicio.

Por tanto hablamos de un ámbito terrestre construido sobre rellenos y compuesto por espigones, muelles, accesos viarios y superficies para el desarrollo de actividades náuticas y complementarias. Un conjunto de superficies que se han ido ganando al mar a partir de los espigones de protección que se construyeron a finales de la década de los años 60 en el siglo pasado. A partir de una pared vertical que forma parte de la fachada estructural de la Avenida Marítima, arrancan las infraestructuras construidas: espigones, escolleras, muelles, accesos, y explanadas.

La morfología de las instalaciones es bastante diversa:

- Construcciones longitudinales: locales comerciales construidos en los bajos de la ampliación (hacia el mar) de la avenida marítima. Las instalaciones de servicio de la vela latina y pequeños locales para almacenamiento junto al autoservicio asociado al surtidor de combustible (una planta).
- Construcciones singulares: las instalaciones de la Cruz Roja, edificio de dos plantas, de planta cuadrada; las nuevas oficinas de la Autoridad Portuaria (dos plantas); las instalaciones del Club Varadero (forma irregular, dos plantas) y el Centro Comercial Sotavento, (forma semicircular, dos plantas y un semisótano) siendo estas dos últimas las de mayor porte.



▲ Ámbito territorial y entorno del Plan Especial de la Dársena de Embarcaciones Menores del Puerto de Las Palmas incluida en el ámbito del SG-DEL

En la franja urbana que linda con esta área, además de la Autovía y el paseo de la Avenida Marítima, antes señalado, destaca el edificio de la comisaría de policía, las instalaciones deportivas del Club Metropole, el Parque Romano y algo más alejado el edificio del Ayuntamiento y alrededores (parking y jardines).

La anchura de las infraestructuras actuales de la zona de servicio portuaria es variable: los espigones van desde 12 metros en el tramo más estrecho del espigón Norte; hasta 37 m. del tramo más ancho del espigón principal. Mientras que las anchuras de las superficies van desde los 18 metros del paseo interior hasta los 120 en el punto más ancho de la explanada Sur (Cruz Roja – Vela Latina).

La tipología de la costa indica cómo se produce el contacto del límite portuario con la lámina de agua¹. La línea de costa está definida por paseos de rivera, diques, espigones, y escollera. Así como hileras de pantalanés flotantes en la lámina de agua interior de la dársena. Los trazados y bordes exteriores de estas infraestructuras son rectilíneos con algunos quiebros en los tramos finales de los mismos. Sólo las barreras de escolleras presentan una línea irregular de bordes.

Las superficies definidas (a excepción de los pantalanés flotantes) se encuentran pavimentadas mediante aglomerados asfálticos y/o pavimentos de aceras, para soportar los diversos usos y actividades que en las distintas explanadas o espigones se efectúan.

¹ Para este análisis se ha tomado la longitud completa de la línea perimetral de la cartografía digitalizada que separa la superficie terrestre de la lámina de agua

5.3 Problemas y potencialidades de la zona de servicio

De modo general, en las actuales instalaciones del puerto se pueden determinar una serie de problemas y de potencialidades que son la base para determinar la ordenación y definir los objetivos del presente Plan. En este apartado serán tratados integralmente, añadiendo la problemática ambiental o paisajística.

5.3.1 Problemas

De acuerdo con los análisis realizados, los problemas más relevantes que presenta la zona de servicio del puerto en el ámbito del Plan Especial son los siguientes:

- a) Progresivo agotamiento de la capacidad de amarre que hace necesaria la ampliación del puerto deportivo con la construcción de nuevos diques de abrigo, pantalanés y plataformas asociadas. Estas ampliaciones (ya evaluadas y autorizadas ambientalmente) que debe dar solución a este problema, no supondrán afecciones al paisaje marítimo-portuario ya que no se trata de una alteración de un tramo de línea de costa (ya trasformada) sino de una ampliación de superficie portuaria, e instalaciones. Por el contrario, ofrece la ventaja de dotar al puerto de mayor disponibilidad de amarres y superficies, posibilitándole con ello hacer una mejor distribución de servicios complementarios y auxiliares asociados a este tipo de uso náutico-deportivo. De igual forma, ofrece a la ciudad una oportunidad de ampliar espacios para el recreo y el desarrollo de actividades socioculturales relacionadas con este tipo de uso.
- b) Acceso deficitario. Se necesita ampliar y mejorar los accesos actuales, tanto de tráfico rodado como peatonales. También construir un nuevo viario que facilite las mejoras de acceso para tráfico rodado como la disponibilidad de otros modelos de desplazamientos, como la dotación de un carril sólo bici. Se propone en el Plan Especial que este nuevo viario esté conectado a la avenida marítima.
- c) Necesidad de regular de manera más adecuada y eficaz las plazas de estacionamiento.
- d) Necesidad de adecuar el ámbito de actuación en común acuerdo con lo establecido en el PIO/GC, para el área del presente Plan Especial.
- e) Necesidad de armonizar las actuaciones propuestas con el desarrollo de la práctica de la Vela Latina. En concreto, facilitar la celebración de este deporte vernáculo con las nuevas instalaciones y ampliaciones del puerto deportivo.
- f) Ausencia de una distribución de actividades que facilite una eficiente organización funcional y disgregue de forma eficiente actividades no compatibles.
- g) Complejidad de la normativa sobre ocupación de suelo por la edificación, referida a cada área o manzana, lo que obliga a manejar cómputos globales de difícil cálculo.

5.3.2 Potencialidades

Frente a estos problemas, pueden considerarse como potencialidades o activos de la zona de servicio, que pueden ponerse en valor, los siguientes:

- a) El emplazamiento del puerto deportivo adosado a la avenida marítima; el aumento de disponibilidad de amarres, las actuaciones en cuanto a mejorar la ordenación de usos pormenorizados, actividades y mejoras ambientales y paisajísticas, pueden configurar un espacio de gran atractivo, tanto para el usuario como para los ciudadanos en general.
Todo ello supone una mayor oferta de servicios náuticos deportivos y de espacios para el recreo, y en consecuencia, un aumento del número de usuarios (permanentes y temporales) y visitantes esporádicos.
- b) El aumento de la riqueza tipológica característica de los puertos deportivos.
- c) Las propuestas de ordenación de las futuras explanadas pueden servir para la segregación de usos no compatibles entre sí, y el agrupamiento de actividades de mayor impacto (varadero y pequeñas reparaciones de embarcaciones deportivas en áreas acotadas, de mayor aislamiento y mejor ubicación con respecto a la dirección de los vientos y su repercusión en la dispersión de partículas.
- d) La potenciación de modalidades de desplazamientos no contaminantes.
- e) La segregación de amarres (según tipo de embarcación) y de actividades y su ubicación estratégica correspondiente, supondrá un tráfico interno más selectivo, incidiendo favorablemente en las condiciones ambientales.
- f) La percepción positiva y aceptación de la ciudad hacia el puerto deportivo y su refuerzo como ciudad marítima.
- g) La consecución de una posición fuerte en el mercado de puertos deportivos gracias a su ubicación estratégica; de localización geográfica y de emplazamiento con respecto a la ciudad.

Conociendo las potencialidades y problemas que presenta el puerto en este ámbito de actuación se plantea la ordenación de la zona de servicio correspondiente al objeto de dar respuesta a las necesidades del mismo.

5.4 Caracterización y delimitación espacial de las variables ambientales

La superficie terrestre sobre la que se va a desarrollar la ordenación urbanística, a través del Plan Especial de Ordenación, es la conformada por la Dársena de Embarcaciones Menores, incluida en el Sistema General DEL del PGO de Las Palmas de Gran Canaria. Se localiza al Sur de la Playa de Las Alcaravaneras, en los terrenos formados al naciente de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, adyacente con la Avenida Marítima.

La asignación y ordenación de los usos pormenorizados y actuaciones a desarrollar afectan exclusivamente a la de Dársena de Embarcaciones Menores, destinada a usos náutico-deportivos, una instalación portuaria constituida en la década de los años sesenta, mediante generación de rellenos, diques y muelles.

Las obras portuarias de ampliación de la Dársena de Embarcaciones Menores cuentan con Declaración de Impacto Ambiental de Proyectos, a través de Resolución de 20 de diciembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «*Actuaciones para la ampliación del Puerto de la Luz*», de la Autoridad Portuaria de Las Palmas. En concreto, la ampliación de la dársena de embarcaciones menores viene recogida en la denominada «*Ampliación de la Marina de Las Palmas*».

Asimismo, las determinaciones del presente plan especial de ordenación se circunscriben íntegramente a la ordenación urbanística del medio terrestre emergido (y/o al futuro que

emergerá por las obras de ampliación), y por tanto, el área de estudio a la hora de la caracterización ambiental se restringirá a la zona de servicio terrestre y a las zonas adyacentes. No obstante, y aun considerando que las potenciales afecciones ambientales (exclusivas y derivadas de las actuaciones a llevar a cabo mediante el desarrollo de este plan) serán nulas o poco significativas y compatibles con el entorno, se ha tenido en cuenta el ámbito espacial del entorno próximo.

Por otro lado, no existe dentro del ámbito de estudio ninguna zona incluida dentro de la "Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos", "Áreas de Sensibilidad Ecológica" o espacios incluidos en la "Red Natura 2000". Siendo los espacios naturales protegidos más próximos el "Paisaje Protegido de La Isleta, C-22"; y la Zona de Especial Conservación, "ZEC 35_GC, Área Marina de La Isleta". Se considera que no habrá ningún tipo de afección sobre estos espacios a consecuencia de las actuaciones de este plan, tanto por la distancia de separación como por la naturaleza de las actuaciones.



- Ámbito geográfico de la ZEC "Área marina de la Isleta"
- Ámbito geográfico "Paisaje Protegido de La Isleta"
- Ámbito geográfico de la actuación

▲ Localización de espacios protegidos. Fuente APLP

En este espacio tampoco se encuentra especies protegidas ni elementos en su hábitat natural, a excepción de insectos o aquellas especies generalistas adaptadas a estos ambientes antrópicos. Otra excepción son los ejemplares de palmeras canarias (*Phoenix canariensis*), especie que se encuentra sometida a protección por la Orden de 20 de febrero del 1991, utilizada con carácter ornamental en parte de los corredores peatonales o espacios verdes del sector a ordenar.

5.5 Características geológicas, geomorfológicas y topográficas

Por lo que se refiere a la naturaleza litológica de los fondos en la ensenada de La Isleta donde se localiza la Dársena de Embarcaciones Menores del Puerto de Las Palmas, están formados en general por mantos de ignimbrita fonolítica y sobre ellos lenguas de lava basálticas, intercaladas con acumulaciones de gravas, gravillas, arenas, etc. Las gravas y gravillas son de origen basáltico en general, aunque las hay de origen orgánico;

los fangos son arcillosos y a veces compactos por efecto de la presión y el calor de los materiales de las erupciones volcánicas.

La superficie en la que se va a llevar cabo el desarrollo de este Plan Especial comprende terrenos emergidos, fruto de rellenos realizados en el litoral, apoyados en infraestructuras portuarias de abrigo y/o viarias que forman parte del frente marítimo del este de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Una franja territorial costera totalmente artificial.

Hablamos de un ámbito terrestre construido sobre rellenos y compuesto por espigones, muelles, accesos viarios y superficies para el desarrollo de actividades náuticas y complementarias. Un conjunto de superficies que se han ido ganando al mar a partir de los espigones de protección que se construyeron a finales de la década de los años 60 en el siglo pasado. A partir de una pared vertical que forma parte de la fachada estructural de la Avenida Marítima, arrancan las infraestructuras construidas: espigones, escolleras, muelles, accesos, y explanadas.

La anchura de las infraestructuras actuales de la zona de servicio portuaria es variable: los espigones van desde 12 metros en el tramo más estrecho del espigón Norte; hasta 37 m. del tramo más ancho del espigón principal. Mientras que las anchuras de las superficies van desde los 18 metros del paseo interior hasta los 120 en el punto más ancho de la explanada Sur (Cruz Roja – Vela Latina).

La tipología de la costa indica cómo se produce el contacto del límite portuario con la lámina de agua. La línea de costa está definida por paseos de rivera, diques, espigones, y escollera. Así como hileras de pantalanés flotantes en la lámina de agua interior de la dársena. Los trazados y bordes exteriores de estas infraestructuras son rectilíneos con algunos quiebros en los tramos finales de los mismos. Sólo las barreras de escolleras presentan una línea irregular de bordes.

Las superficies definidas (a excepción de los pantalanés flotantes) se encuentran pavimentadas mediante aglomerados asfálticos y/o pavimentos de aceras, para soportar los diversos usos y actividades que en las distintas explanadas o espigones se efectúan.

5.6 Características paisajísticas

De forma general la actividad portuaria en su conjunto ha sido siempre foco de atención ciudadana incorporándose a la memoria visual de la ciudad. El puerto supone una referencia visual para el observador tanto desde la ciudad como desde el interior del mismo.

La complejidad de tráfico y el movimiento de todo tipo de mercancías hacen del puerto de Las Palmas un punto de referencia visual para los habitantes de la ciudad y para los turistas que llegan o parten de ésta en los buques turísticos o en líneas regulares. La llegada a puerto de grandes barcos, tanto de pasajeros, como de mercancías, atrae en numerosas ocasiones a ciudadanos curiosos que buscan el entretenimiento en la observación de las tareas de atraque, carga y descarga de los buques o simplemente en la observación placentera del paisaje y su estética en sí.

En este contexto, numerosos elementos portuarios, fijos y móviles, se constituyen en hitos visuales para los ciudadanos.

Estamos ante un área de uso portuario, del tipo náutico-deportivo, que por cuestiones de operatividad y seguridad se encuentra separada del recinto portuario (puerto de Las Palmas) a poca distancia en dirección Sur de sus infraestructuras básicas. Una plataforma marítima de planta irregular que se ha construido partiendo de la pared frontal que pone límite al crecimiento hacia el Este de la ciudad y define el borde exterior de la Avenida Marítima.

Un área que formando parte de los espacios portuario se percibe y se usa como espacio urbano marítimo. Un apéndice de la ciudad que ofrece servicios náuticos deportivos que se complementan con usos, actividades y espacios de ocio, recreo y deporte al aire libre.

Esta condición que genera cierta complejidad, ofrece a la vez oportunidades de aprovechamientos diversos asociados al deporte náutico, el ocio y la salud. Posibilidad que es abordada en este presente Plan con la intención de desarrollar globalmente toda el área desde propuestas que faciliten esta convivencia de usos e interrelaciones de espacios y actividades, poniendo en valor esta circunstancia sin que ello suponga obstáculos e inconvenientes al desarrollo portuario. Y así mismo se minimicen mediante algunas propuestas en las actuales afecciones (mínimas y poco significativas) al medio ambiente y paisaje.

La Autovía GC-1, que supone la principal arteria de comunicaciones terrestres de la Isla de Gran Canaria, en su frente costero oriental, define en gran parte el límite exterior de todo el ámbito del Plan Especial y del Sistema General DEL, y también el de toda la zona de servicio del puerto entre el Castillo de San Cristóbal y la Plaza Belén María, por su borde exterior. Esta infraestructura viaria que circunda toda el área es el elemento existente de mayor impacto del entorno del ámbito de actuación.



▲ Vista parcial de la Autovía G C 1 y entorno del PE. Fuente:APLP.

La trama urbana residencial próxima, en general, está constituida por edificación en bloques construidos también sobre terrenos ganados al mar. La centralidad y proximidad al mar son los dos factores que definen el valor de este espacio urbano.

La existencia del puerto deportivo con la oferta de servicios y espacios para el ocio que ofrece, aporta a la zona mayor valor. Otro factor a tener en cuenta en la revalorización de

la zona es el turístico. Ya que parte de la clientela de este puerto, son turistas ocasionales; residentes, o marinos que procediendo de otros territorios eligen este puerto como destino para pasar unos días de estancia en esta ciudad. O como escala en travesías oceánicas.

Este tipo de tráfico naval de recreo es globalmente compatible y asumible, por su bajo incidencia sobre el medioambiente, especialmente sobre la calidad de las aguas, como por sus efectos favorables, ya que desde la ciudad se percibe como un impacto socioeconómico y elemento paisajístico positivo.

En este contexto surge la oportunidad de desarrollar actuaciones que encajen en este Plan Especial de Ordenación y que den respuestas a las demandas que emanan de esta realidad. Es por todo ello que el puerto deportivo debe disponer de una ordenación adecuada y eficiente que mejore las condiciones para la prestación de servicios portuarios y urbanos y de igual forma las ambientales y paisajísticas.

En cuanto a la calidad paisajística, ésta se refiere a la presencia de un conjunto de elementos naturales o sociales que comportan cierta estética y que configuran un determinado lugar atendiendo a un esquema de valores o consideración emanada de la cultura del territorio en el que se vive y con el que se interactúa. Teniendo en cuenta el alto grado de aceptación social de la percepción del puerto deportivo y entorno, la estética de sus elementos (espigones, explanadas, paseos, barcos, edificaciones singulares, etc...) y la combinación de sus formas estructurales y cromáticas, etc... consideramos que el ámbito objeto de estudio, marcado por un entorno urbano-portuario de fuerte atractivo visual se presenta en su globalidad como un paisaje de calidad media-alta.

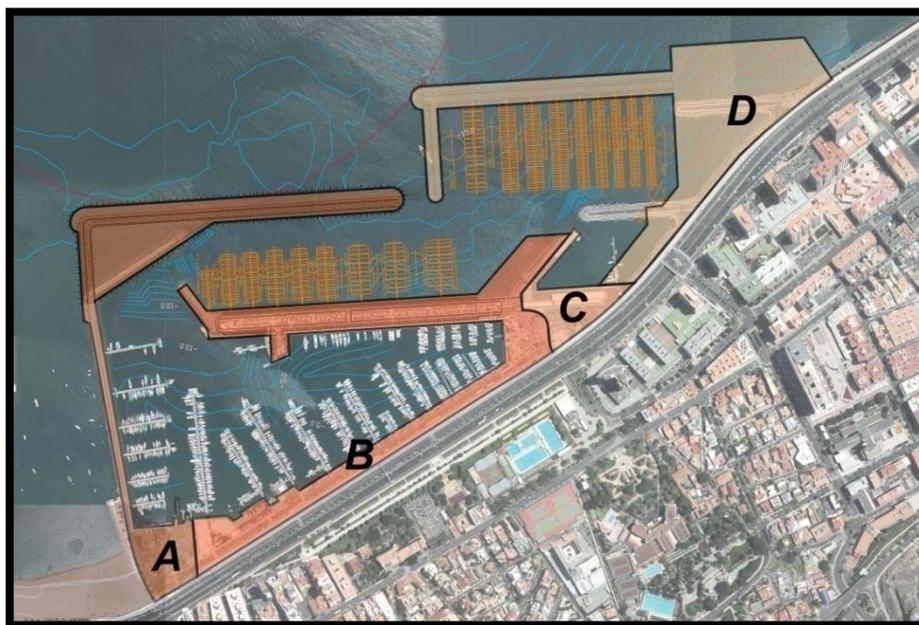
Se prevé unas condiciones de edificación para aquellas que se adosan e integran con el actual Paseo de la Avenida Marítima (rasante de la avenida marítima) y otra que permita la ejecución de edificación en altura (no más de 3 plantas) en parcelas localizadas y que se distribuyan y concentren en aquellos lugares de menor impacto potencial. Respetando puntos o trazados sensibles visualmente. Se incluye en el presente DAE un punto con un extracto del denominado "*ESTUDIO FORMAL/VOLUMÉTRICO DE EDIFICACIONES DE SERVICIOS DE LA DÁRSENA DEPORTIVA*" donde se muestran de manera gráfica e ilustrada el tratamiento e integración paisajística de estas propuestas.

Al ser el ámbito de actuación un puerto deportivo, donde las únicas actividades que se desarrollan son las relacionadas con los servicios directos y auxiliares que se prestan a la navegación de este tipo, consideramos que todo el puerto mantiene valores de calidad paisajística comunes, ya que conforma un espacio de borde de mar urbano-portuario de grata visión y uso, y que en la actualidad se encuentran en buen estado.

Es importante a la hora de analizar esta variable, que el paisaje portuario constituye un referente en la fachada de la ciudad. Un paisaje en cierta medida dinámico que evoluciona fruto de las demandas de servicios y de actuaciones e interrelaciones puerto-ciudad. Por tanto, es uno de los elementos que mayor significancia presentan a la hora de ordenar este sector.

5.7 Unidades homogéneas

Como ya se ha comentado en el apartado anterior, al ser el ámbito de actuación un puerto deportivo, y por lo tanto una dársena sin grandes diferencias espaciales en cuanto a infraestructuras e instalaciones portuarias, así como a usos o actividades, consideramos que todo el puerto mantiene características similares y valores de calidad paisajística y ambiental bastante parecidos y comunes. No obstante, para una mejor apreciación y análisis se ha dividido el ámbito de actuación en cuatro áreas, incluyendo las futuras áreas terrestres que se generen tras los proyectos de ampliación de la dársena de embarcaciones menores.



▲ Vista general del ámbito territorial de la DEM, dividido en 4 áreas homogéneas. Fuente: APLP.

Se ha considerado las siguientes, de Norte a Sur:

- A. Área de servicios colindante con la Playa de Las Alcaravaneras localizada en el extremo Norte. Compuesta por el espigón de protección Norte y vial de acceso; más la explanada rectangular donde se ubica locales (almacenes y vestuario mantenimiento) zona de aparcamientos y terraza-bar; y la parcela en concesión para varadero y pequeñas reparaciones náuticas. Incluye la futura ampliación del dique de abrigo, creando mayor número de atraques y pantalanes
- B. Compuesta por la franja longitudinal adosada a la Avenida Marítima, desde el túnel de acceso viario hasta el final del paseo. En esta franja se localizan locales comerciales en los bajos del ensanche de la avenida y el Club Varadero en el lado mar. Control de entrada al muelle deportivo e instalaciones del Centro Comercial Sotavento. Y espigón exterior que además del vial de acceso y aceras están ubicadas las instalaciones de las oficinas de la APLP, local comercial (autoservicio) locales mantenimiento (almacenes y vestuarios) y surtidor para suministro de combustible. Conforman un corredor marítimo de gran atractivo turístico donde existen y se interrelacionan áreas peatonales, servicios náuticos-deportivos y ocio.

- C. Explanada al Sur del túnel de acceso y espigón de cierre de la dársena para la Vela Latina. En la explanada se ubican zona de aparcamientos; antiguas instalaciones de la Cruz Roja y de la Vela Latina.
- D. Futuras infraestructuras de protección y nuevas explanadas en el extremo Sur del ámbito de actuación, junto a la pared frontal de la Avenida Marítima. Un área de ampliación prevista que el Plan Especial ordena urbanísticamente para dar respuesta a las demandas existentes de amarre y servicios náutico-deportivos y complementarios.

5.8 Clima

Por su localización, las Islas Canarias se encuentran sometidas a la acción de diversos efectos climatológicos como los anticiclones Atlánticos y, en especial, al régimen de los Alisios. Estos vientos se caracterizan por presentar una capa inferior húmeda, de dirección nordeste, y otra superior con aire seco y cálido de dirección noroeste, que al interactuar generan una zona de inversión térmica con efectos visibles como el mar de nubes. Estos vientos fluyen hacia las Islas de forma permanente en verano, mientras que en invierno se alternan con entradas de aire polar. Además, se hace sentir la influencia del continente africano, cuya proximidad permite la intrusión de masas de aire caliente sahariano de forma irregular.

El puerto de Las Palmas se ubica al noreste de la isla de Gran Canaria, a 15° 25' de longitud Oeste y 28° 09' de latitud Norte. Está naturalmente abrigado por la formación volcánica de La Isleta, al norte, y protegido de los vientos alisios dominantes de dirección noroeste. Así mismo, el Dique Reina Sofía, de dirección norte-sur y de más de 4 kilómetros de longitud, proporciona abrigo a las 535,34 has de la zona de aguas I del puerto.

La Isleta, de origen volcánico cuaternario, a través de su unión con la Isla de Gran Canaria, en el Istmo de Guanarteme, creado por la acumulación de arenas hace unos 30.000 años, ha generado dos espacios abrigados. Por el lado Oeste, la Bahía del Confital con la Playa de Las Canteras, y por el lado Este, la Bahía de Las Palmas, donde se desarrolla el Puerto de la Luz y la Playa de las Alcaravaneras en el interior de éste. La Corriente de Canarias, que llega desde la Península Ibérica y que deriva de la Corriente del Golfo, proporciona un régimen general de corrientes de dirección suroeste y sureste de velocidad variable (alcanzando a veces más de 1 nudo) y de dirección sursureste y una velocidad media de 0,15 nudos en Gran Canaria.

La temperatura media mensual oscila entre los 17° – 26° C. La máxima oscila entre los 21° y 32° C, y las mínimas entre 13° y 22° C. Las lluvias y nieblas son muy escasas, estando las precipitaciones comprendidas entre 100 mm y 200 mm anuales, con 50 mm de máximo en un mes. La visibilidad es muy buena con alrededor de 270 días despejados al año, aunque en ocasiones las nieblas y la presencia de polvo en suspensión procedente del desierto sahariano la dificulta.

El régimen de vientos reinante es el del noroeste (alisios) y el viento dominante es el noreste-noroeste. Los temporales que batan el puerto son los de componente NE (2 Ho=7,00 m y 2 h = 5,10 m); el NW (2 Ho = 10,00 m; 2 h=2,10 m) y SE (2 Ho=5,00 m y 2 h=3,54 m). Aunque las alturas de olas en profundidad indefinida son de cierta consideración, los temporales llegan a la entrada del puerto con valores moderados.

El ámbito de actuación, por su localización y emplazamiento está protegido en parte a las corrientes dominantes del Noreste y expuesto a los vientos del Este y Sureste.

La humedad relativa media es del 73 % y el grado de insolación es bajo debido a la capa de nubes (estratocúmulos) generadas por los vientos alisios (denominada comúnmente “panza de burro”) fundamentalmente entre los meses de Junio y Septiembre.

El puerto y la ciudad disfrutan de un clima costero suave, con ausencia de estación fría en invierno y calor moderado en verano, con temperaturas suaves, sin variaciones térmicas apreciables en el transcurso del día, y transición moderada entre estaciones.

5.9 Hidrología/Hidrogeología

El espacio terrestre afectado por este Plan Especial de Ordenación se ha construido sobre terrenos ganados al mar, a partir del borde litoral original de esta ciudad en su fachada Este. Una terraza litoral que partía desde la línea de costa hasta la pared irregular formada por las llamadas lomas o riscos de la ciudad (formación detrítica de Las Palmas). Desde esta sucesión de lomos discurrían una serie de barrancos (p.e. Guiniguada) y barranqueras que llegaban hasta el mar. Hoy en día estos barrancos están todos canalizados y siguen vertiendo sus aguas pluviales a la costa Este, dentro o en el entorno marítimo del puerto deportivo. Hecho que se tiene en cuenta en los estudios y propuestas de ordenación y mejoras de acondicionamiento de este Plan Especial.

5.10 Flora y vegetación

No se desarrolla vegetación natural alguna y la vegetación existente se restringe a las zonas peatonales y ajardinadas existentes en el entorno portuario. En éstas se emplazan diferentes especies ornamentales, entre las que destaca por su porte arbóreo y singularidad los ejemplares de palmera (*Phoenix canariensis*) y otras especies ornamentales sin mayor importancia.

5.11 Fauna

Los hábitats naturales del área de estudio han sido modificados así como los del entorno próximo, por tanto las especies que se pueden encontrar de forma más frecuente en la zona, son especies propias de medios humanizados. Sin interés desde el punto de vista de la conservación o protección por alguna característica propia. Así se pueden apreciar especies de *Larus cachinnans* (gaviota amarilla), *Columba livia canariensis* (paloma); *Paser hispaniolensis* (gorrión moruno) y *Streptopelia decaocto* (tórtola turca).

5.12 Inventario y localización de los elementos naturales y culturales existentes

Elementos naturales

Teniendo en cuenta que las actuaciones a llevar a cabo para el desarrollo de este plan especial consistirán en la ordenación urbanística del espacio terrestre que comprende la zona de servicio de la Dársena de Embarcaciones Menores dentro del ámbito de actuación territorial del SG-DEL, indicamos que a excepción de los ejemplares de palmera canaria (*Phoenix canariensis*) de origen ornamental, ya comentados anteriormente, no existen otras especies sometidas a protección en toda el área de actuación. No se prevé afección sobre dichas palmeras consecuencia de las determinaciones de este Plan Especial. Sin embargo, en el caso de que fuese necesario proceder a su trasplante éste se llevará a cabo con todas las garantías técnicas para su conservación en el proceso de trasplante.

Elementos culturales

En el interior del ámbito a ordenar no se localizan elementos catalogados como patrimonio histórico, ni existen elementos de carácter cultural, más allá de la pieza escultórica situada junto a las actuales oficinas administrativas del puerto deportivo. Así como las propias edificaciones construidas para la administración del puerto deportivo.



▲ Vista del conjunto; pieza arquitectónica y dependencias de oficinas administrativas. Fuente: APLP

5.13 Tipología y localización de impactos ambientales existentes

Se considera la autovía que circunda todo el ámbito de actuación por su parte Oeste, como el principal impacto preexistente. Su trazado está fuera de la zona de servicio del puerto y por tanto, no es parte integrante de este Plan Especial, no obstante, por su proximidad, consideramos oportuno hacer esta apreciación. Igualmente, en la actualidad existen dentro o en el entorno marítimo de la dársena de embarcaciones menores distintos aliviaderos de la red de aguas pluviales. Hecho que se tiene en cuenta en los estudios y propuestas de ordenación y mejoras de acondicionamiento de este Plan Especial.

El resto de las afecciones preexistentes están relacionadas por la instalación del puerto y su actividad. Por lo cual los impactos existentes son aquellos derivados de las propias infraestructuras portuarias y de los usos y actividades que se desarrollan en este puerto deportivo.

Por tanto, en el interior del entorno portuario no existen mayores afecciones ambientales que las derivadas de la propia operatividad del puerto y sus servicios (circulación de embarcaciones menores, tráfico rodado, instalaciones y áreas para varadero y reparaciones). Consideramos que el impacto ambiental derivado de estas actividades o instalaciones no tiene mayores consecuencias sobre el paisaje o calidad ambiental. A destacar tan sólo las afecciones derivada de los varaderos y reparaciones náuticas. Pequeñas afecciones que con las nuevas tecnologías para el control anticontaminación se han reducido a cantidades poco apreciables. No obstante estas afecciones en parte serán minimizadas con el desarrollo de este Plan Especial.

5.14 Diagnóstico ambiental del ámbito a ordenar

El ámbito a ordenar, como se ha expuesto en a lo largo del presente documento, así como en los documentos de información y ordenación (Volumen I y II) de este Plan, corresponde a la dársena de embarcaciones deportivas del puerto de Las Palmas, un puerto deportivo que, como es lógico, se asienta sobre terrenos ganados al mar y adosado a un frente marítimo artificial cuyo origen también procede de rellenos sobre la plataforma litoral. Por tanto el ámbito de estudio y actuación es un espacio territorial construido por la acción humana mediante obras marítimas ejecutadas en distintas fases temporales.

Para el diagnóstico ambiental se parte de la consideración que la sensibilidad ambiental del sector a ordenar, estará en función del potencial de afectación que pueda sufrir o generar un área determinada como resultado de la alteración de sus procesos físicos bióticos y socioeconómicos que los caracterizan, debido a la ordenación que se prevé. Es importante mencionar que la sensibilidad implica el grado de vulnerabilidad del medio en relación con el agente perturbador (en este caso la ordenación prevista).

Como ya se ha indicado, las edificaciones que conforme a este plan puedan levantarse tendrán en consideración un tratamiento paisajístico especial e integrador. Se prevé unas condiciones de edificación para aquellas que se adosan e integran con el actual Paseo de la Avenida Marítima (rasante de la avenida marítima) y otra que permita la ejecución de edificación en altura (2 plantas y en algunos lugares concretos, 3 plantas) en parcelas localizadas y que se distribuyan y concentren en aquellos lugares de menor impacto potencial. Respetando puntos o trazados sensibles visualmente. Se incluye en el presente DAE un punto con un extracto del denominado "*ESTUDIO FORMAL/VOLUMÉTRICO DE EDIFICACIONES DE SERVICIOS DE LA DÁRSENA DEPORTIVA*" donde se muestran de manera gráfica e ilustrada el tratamiento e integración paisajística de estas propuestas

De modo general se considera que la totalidad del ámbito presenta una baja sensibilidad ambiental, puesto que el mismo tolera el desarrollo de la actuación sin problemas. Sin la necesidad de desarrollar medidas específicas o con la aplicación de alguna medida relativamente sencilla. Una excepción puede ser la propuesta de reconducir la canalización y vertido de aguas pluviales que en la actualidad afectan a las aguas del entorno. Una actuación que se desarrollará en común acuerdo con las administraciones

implicadas y que mejorará la calidad de las aguas del puerto deportivo y de la Playa de Las Alcaravaneras.

De los datos expuestos en los párrafos anteriores se puede extraer la conclusión que la Capacidad de Acogida por el territorio de la ordenación propuesta es Alta, debido a que la ordenación se desarrolla sobre terrenos intervenidos y ganados al mar. En cualquier caso no se constata la existencia de elementos de cierta significancia dentro del ámbito definido para el Plan Especial, que deberán ser conservados (a excepción de los ejemplares de palmeras canarias de origen ornamental) y que no presentan impedimento alguno para el desarrollo de las determinaciones establecidas por este instrumento de ordenación.

5.15 Diagnóstico paisajístico

De conformidad con los criterios y razonamientos expresados en este documento se ha considerado clasificar la calidad paisajística del ámbito de actuación en 3 categorías; Media – Baja; Media y Media Alta.

- Media – Baja; para todo el área correspondiente a la unidades homogéneas (C y D)
- Media: para toda el área correspondiente a la unidad homogénea (A)
- Media – Alta: para toda el área correspondiente a la unidad homogénea (B)

6 EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES

Como se especificaba anteriormente, la asignación y ordenación de los usos pormenorizados y actuaciones a desarrollar afectan exclusivamente a la dársena de embarcaciones menores del puerto de Las Palmas. Esta dársena ha sido resultado de una obra marítima constituida sobre terrenos ganados al mar mediante la generación de rellenos, y por tanto, no se trata de áreas naturales. Además, hay que indicar que la ampliación las actuales infraestructuras portuarias están autorizadas ambientalmente mediante Resolución de 20 de diciembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «*Actuaciones para la ampliación del Puerto de la Luz*», de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, conformada por un conjunto de obras y actuaciones, siendo una de las mismas la “*Ampliación de la Marina de Las Palmas*”.

Los problemas ambientales se entienden concretados en una proporción muy limitada del espacio portuario, allí donde el Plan de Utilización del Puerto de Las Palmas (modificado sustancialmente por la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios de Las Palmas en la isla de Gran Canaria, por Orden FOM/769/2014, de 25 de abril) establecía el desarrollo de los usos náuticos deportivos, sin que la presente propuesta de ordenación introduzca ampliaciones en este sentido.

El presente Plan tiene por objeto ordenar y regular el conjunto de las determinaciones en materia de ordenación de usos pormenorizados, actividades, ordenación urbanística y de actuaciones susceptibles de desarrollarse sobre las respectivas unidades territoriales y

parcelas afectadas en lo referente a la superficie, edificabilidad, altura, densidad, tipología, relación con los valores medioambientales y paisajísticos, etc. Dicha regulación integra básicamente una calificación del suelo de dominio público portuario que constituye este Plan Especial, de acuerdo a las características específicas de cada parcela, criterios ambientales y objetivos de la ordenación urbanística para cada zona.

Dada su específica definición, esta regulación presenta una componente fundamentalmente normativa o de rango jurídico respecto al cual debe compatibilizarse o ajustarse los respectivos proyectos públicos y privados, que en el marco de las competencias portuarias en materia de usos y municipales en ordenación urbanística les sea de aplicación. De modo esquemático, puede concretarse esta función normativa en los siguientes capítulos documentales del Plan:

- Normas de la Ordenación Estructural (Determinaciones de aplicación general, ordenación urbanística del territorio y medidas ambientales de carácter estructural).
- Normas de la Ordenación Pormenorizada para áreas singulares (Determinaciones relativas al uso pormenorizado del suelo, determinaciones para parcelas calificadas como espacios libres, dotacionales y equipamientos, determinaciones zonales, determinaciones específicas de uso y edificación).
- Conjunto cartográfico de planos de información y ordenación.

De este modo, los respectivas actuaciones que conlleve la ejecución de este Plan Especial, deben ajustarse a dichas determinaciones, de manera que se garantiza un adecuado cumplimiento, entre otros aspectos, de los objetivos de conservación de los valores medioambientales, el paisaje y de patrimonio histórico; así como de mejora de la calidad ambiental implícita en el territorio de todo el ámbito de actuación.

En la medida en que la conservación y adecuada gestión de los valores geológicos, geomorfológicos, edafológicas, de biodiversidad, calidad visual del paisaje y el patrimonio histórico se entiende como uno de los parámetros básicos en las pautas de desarrollo sostenible de un territorio se justifica la pertinencia de la ordenación urbanística mediante el complejo volumen documental del Plan, incluyendo su evaluación ambiental, el acompañamiento de la participación pública y consulta interadministrativa durante su procedimiento y el correcto desarrollo de sus determinaciones.

En este sentido, la transformación preexistente del territorio viene acompañada de una situación heredada de afección a entornos marítimo-terrestres como consecuencia de los rellenos en todo el frente de Levante de la ciudad, los vertidos de aguas pluviales al mar; y en etapas más recientes, la construcción de la Avenida Marítima y la propia instalación y actividad del puerto deportivo que han alterado irreversiblemente espacios de precedente interés paisajístico o natural, etc.

Al margen de este apartado de mayor relevancia en este sentido, en el presente documento se sintetizan los problemas ambientales significativos relacionados con el Plan Especial, pormenorizándose, a los efectos de una mayor comprensión.

Para la caracterización de las consecuencias ambientales se utilizan por un lado los efectos recogidos en el Anexo VI de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental:

- a) *Efecto significativo: Aquel que se manifiesta como una modificación del medio ambiente, de los recursos naturales, o de sus procesos fundamentales de funcionamiento, que produzca o pueda producir en el futuro repercusiones apreciables en los mismos.*
- b) *Efecto positivo: Aquel admitido como tal, tanto por la comunidad técnica y científica como por la población en general, en el contexto de un análisis completo de los costes y beneficios genéricos y de las externalidades de la actuación contemplada.*
- c) *Efecto negativo: Aquel que se traduce en pérdida de valor naturalístico, estético-cultural, paisajístico, de productividad ecológica, o en aumento de los perjuicios derivados de la contaminación, de la erosión o colmatación y demás riesgos ambientales en discordancia con la estructura ecológico-geográfica, el carácter y la personalidad de una localidad determinada.*
- d) *Efecto directo: Aquel que tiene una incidencia inmediata en algún aspecto ambiental.*
- e) *Efecto indirecto: Aquel que supone incidencia inmediata respecto a la interdependencia, o, en general, respecto a la relación de un sector ambiental con otro.*
- f) *Efecto simple: Aquel que se manifiesta sobre un solo componente ambiental, o cuyo modo de acción es individualizado, sin consecuencias en la inducción de nuevos efectos, ni en la de su acumulación, ni en la de su sinergia.*
- g) *Efecto acumulativo: Aquel que al prolongarse en el tiempo la acción del agente inductor, incrementa progresivamente su gravedad, al carecerse de mecanismos de eliminación con efectividad temporal similar a la del incremento del agente causante del daño.*
- h) *Efecto sinérgico: Aquel que se produce cuando el efecto conjunto de la presencia simultánea de varios agentes supone una incidencia ambiental mayor que el efecto suma de las incidencias individuales contempladas aisladamente.*
- Asimismo, se incluye en este tipo aquel efecto cuyo modo de acción induce en el tiempo la aparición de otros nuevos.*
- i) *Efecto permanente: Aquel que supone una alteración indefinida en el tiempo de factores de acción predominante en la estructura o en la función de los sistemas de relaciones ecológicas o ambientales presentes en el lugar.*
- j) *Efecto temporal: Aquel que supone alteración no permanente en el tiempo, con un plazo temporal de manifestación que puede estimarse o determinarse.*
- k) *Efecto reversible: Aquel en el que la alteración que supone puede ser asimilada por el entorno de forma medible, a medio plazo, debido al funcionamiento de los procesos naturales de la sucesión ecológica, y de los mecanismos de autodepuración del medio.*
- l) *Efecto irreversible: Aquel que supone la imposibilidad, o la «dificultad extrema», de retornar a la situación anterior a la acción que lo produce.*
- m) *Efecto recuperable: Aquel en que la alteración que supone puede eliminarse, bien por la acción natural, bien por la acción humana, y, asimismo, aquel en que la alteración que supone puede ser reemplazable.*
- n) *Efecto irrecuperable: Aquel en que la alteración o pérdida que supone es imposible de reparar o restaurar, tanto por la acción natural como por la humana.*
- o) *Efecto periódico: Aquel que se manifiesta con un modo de acción intermitente y continua en el tiempo.*
- p) *Efecto de aparición irregular: Aquel que se manifiesta de forma imprevisible en el tiempo y cuyas alteraciones es preciso evaluar en función de una probabilidad de ocurrencia, sobre todo en aquellas circunstancias no periódicas ni continuas, pero de gravedad excepcional.*
- q) *Efecto continuo: Aquel que se manifiesta con una alteración constante en el tiempo, acumulada o no.*

r) *Efecto discontinuo*: Aquel que se manifiesta a través de alteraciones irregulares o intermitentes en su permanencia.

y) *Peligrosidad sísmica*: Probabilidad de que el valor de un cierto parámetro que mide el movimiento del suelo (intensidad; aceleración, etc.) sea superado en un determinado período de tiempo.

Se verá a continuación, a que factores y en qué grado afectan cada una de estas acciones al medio ambiente. Debiéndose tener en cuenta que este Plan Especial de Ordenación no establece un marco para la autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental, ya realmente ordena urbanísticamente superficies urbanas ya existentes y futuras a ejecutar que ya han sido autorizados mediante una evaluación de impacto ambiental de proyectos, como hemos visto.

La valoración del impacto ambiental se describe empleando los calificativos el Anexo VI de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, siendo las magnitudes las siguientes:

s) **Impacto ambiental compatible**: Aquel cuya recuperación es inmediata tras el cese de la actividad, y no precisa medidas preventivas o correctoras.

t) **Impacto ambiental moderado**: Aquel cuya recuperación no precisa medidas preventivas o correctoras intensivas, y en el que la consecución de las condiciones ambientales iniciales requiere cierto tiempo.

u) **Impacto ambiental severo**: Aquel en el que la recuperación de las condiciones del medio exige medidas preventivas o correctoras, y en el que, aun con esas medidas, aquella recuperación precisa un período de tiempo dilatado.

v) **Impacto ambiental crítico**: Aquel cuya magnitud es superior al umbral aceptable. Con él se produce una pérdida permanente de la calidad de las condiciones ambientales, sin posible recuperación, incluso con la adopción de medidas protectoras o correctoras.

x) **Impacto residual**: pérdidas o alteraciones de los valores naturales cuantificadas en número, superficie, calidad, estructura y función, que no pueden ser evitadas ni reparadas, una vez aplicadas in situ todas las posibles medidas de prevención y corrección.

El ajuste de la ordenación urbanística tiene como resultado previsto un impacto poco significativo en su conjunto; circunstancia que condiciona la conclusión sobre este apartado.

En este apartado se contemplan todas las interacciones derivadas de la asignación de Usos y Zonificación definidos para el ámbito a estudio cuyas actuaciones se han agrupado en función de su incidencia medioambiental.

A continuación describiremos los efectos sobre los distintos aspectos por el desarrollo de este plan.

6.1 Efectos sobre los espacios naturales protegidos

Como ya se indicó en este documento, no existe dentro del ámbito de estudio ninguna zona incluida dentro de la "Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos", "Áreas de Sensibilidad Ecológica" o espacios incluidos en la "Red Natura 2000". Siendo los espacios naturales protegidos más próximos el "Paisaje Protegido de La Isleta, C-22"; y la

Zona de Especial Conservación, "ZEC 35_GC, Área Marina de La Isleta". Ambos espacios bastante alejados de la zona de actuación o incidencia.

Impacto Ambiental:	COMPATIBLE
--------------------	------------

6.2 Efectos sobre la flora y la fauna

En este ámbito únicamente destaca la presencia de ejemplares vegetales en las zonas ajardinadas, además de animales oportunistas que habitualmente se han adaptado a ambientes urbanos.

Dentro de los elementos vegetales conformados básicamente por elementos ornamentales destacan las palmeras canarias (*Phoenix canariensis*), estas especies serán conservadas en la ordenación futura. El resto de los ejemplares vegetales que se desarrollan en el entorno no presentan valor vegetal alguno ya que se trata de especies ornamentales sin valor. En cualquier caso, por lo expuesto se concluye que las afecciones sobre el medio natural terrestre son mínimas por no decir nulas, valorándose como sigue.

Impacto Ambiental:	COMPATIBLE
--------------------	------------

6.3 Efectos sobre la calidad del aire

Las actuaciones urbanísticas y usos a desarrollar no generarán afecciones sobre la calidad del aire, distintas y superiores a las existentes actualmente. Si bien es cierto que las propuestas sobre las mejoras en cuanto a redistribución de usos y actividades y la potenciación de los corredores o paseos peatonales reducirá las afecciones sobre la calidad del aire.

Algunas de las áreas funcionales que define este Plan Especial podrán desarrollar edificaciones destinadas a mejorar los servicios que se prestan en cada una de ellas, y que durante el desarrollo de estas obras podrán darse ligeras afecciones sobre la calidad del aire, no obstante estas puntuales y totalmente reversibles, apenas se percibirán y no diferirán de las propias de un entorno urbano de baja densidad.

Por otro lado, las afecciones que sobre este factor se pueden generar por el potencial incremento de amarres, son muy bajas, ya que el incremento en la llegada de este tipo de embarcaciones deportivas no va a ser tan alto y concentrado como para que se produzcan efectos negativos notables, sobre todo si se tiene en cuenta que el área se localiza en un entorno abierto, donde los vientos casi constantes ayudan a dispersar los contaminantes atmosféricos.

Con todo esto resulta que:

Impacto Ambiental:	COMPATIBLE
--------------------	------------

6.4 Efectos sobre la geología

Para la ejecución y desarrollo de las actuaciones urbanísticas no se prevén movimientos de tierra que afecten al medio terrestre. Por consiguiente no se prevé necesaria la afección sobre este factor para lograr los objetivos de ordenación planteados en este Plan Especial.

Impacto Ambiental:	COMPATIBLE
--------------------	------------

6.5 Efectos sobre la geomorfología

El desarrollo y consecución del Plan Especial no implica ningún tipo de afección sobre elementos destacables de la morfología de la zona (tanto terrestre como marina), ya que como se ha expuesto en numerosas ocasiones las actividades se desarrollan sobre terrenos ganados al mar. Por otro lado, la línea de costa construida a partir de plataformas litorales artificiales, no tiene valor geomorfológico, ni experimentará alteraciones significativas. En cualquier caso, las actuaciones en cuanto a facilitar los accesos podrán mejorar su aspecto funcional y visual.

Impacto Ambiental:	COMPATIBLE
--------------------	------------

6.6 Efectos sobre la hidrología

No se afectará a ningún elemento hidrológico natural por el desarrollo de este Plan Especial. Por el contrario, se propone una reconducción de los afluentes artificiales de aguas pluviales existente, con la intención de mejorar la calidad de las aguas del entorno.

Impacto Ambiental:	COMPATIBLE
--------------------	------------

6.7 Efectos sobre el paisaje

El desarrollo de este Plan Especial no generará importantes afecciones sobre este aspecto, ya que las superficies que serán generadas por las obras de ampliación de la dársena de embarcaciones menores, y que son ordenadas urbanísticamente por este instrumento, han estado sometidas a una evaluación de impacto ambiental de proyecto. Por lo tanto, los usos que desde el Plan Especial se recogen, así como las actuaciones que se pueden desarrollar en el entorno, no generarán importantes afecciones sobre este aspecto, puesto que básicamente se trata de actuaciones destinadas a dar servicios (náutico-deportivo, complementarios, equipamientos, etc.) Además, todas las edificaciones y demás actuaciones que se ejecuten han de cumplir con las determinaciones establecidas en este Plan Especial. Se velará por la distribución más adecuada y armónica, así como por la calidad estética al objeto de lograr una integración paisajística de las mismas.

Las edificaciones que conforme a este plan puedan levantarse tendrán en consideración un tratamiento paisajístico especial e integrador. Se prevé unas condiciones de edificación para aquellas que se adosan e integran con el actual Paseo de la Avenida Marítima (rasante de la avenida marítima) y otra que permita la ejecución de edificación en altura (de 2 plantas y en lugares concretos de 3 plantas) en parcelas localizadas y que se distribuyan y concentren en aquellos lugares de menor impacto potencial. Respetando puntos o trazados sensibles visualmente. Se incluye en el presente DAE un punto con un extracto del denominado “ESTUDIO FORMAL/VOLUMÉTRICO DE EDIFICACIONES DE SERVICIOS DE LA DÁRSENA DEPORTIVA” donde se muestran de manera gráfica e ilustrada el tratamiento e integración paisajística de estas propuestas.

Impacto Ambiental:	COMPATIBLE
--------------------	------------

6.8 Efectos sobre la utilización de los recursos naturales

Al igual que en los apartados anteriores, es importante mencionar que el desarrollo de este plan no conlleva obras que supongan un gran consumo de materiales, incluidas la obras de ampliación ya evaluadas en diciembre de 2001. Las actuaciones para la ordenación urbanística que se ejecuten traerán consigo la utilización de áridos para la fabricación de pequeñas edificaciones, el agua correspondiente, y el resto de materiales propios de este tipo de obras, que no supondrán un incremento significativo en la utilización de recursos naturales ni a escala local ni insular.

Impacto Ambiental:	COMPATIBLE
--------------------	------------

6.9 Efectos sobre el empleo y la economía local

El desarrollo del Plan Especial puede producir un pequeño aumento del empleo, ya que aumenta la capacidad de servicio del puerto, especialmente en lo que respecta al desarrollo de la oferta de actividades propias de estos espacios: pequeño comercio, ocio, restauración, etc. Actividades que son perfectamente compatibles con las directamente vinculadas al uso y actividad náutica-deportiva:

Valorándose también la posible afección con signo positivo sobre el sector turístico; promoción y desarrollo de eventos deportivos, lúdicos y comerciales relacionados con la vela; dirigidos tanto al turismo local, como al procedente del exterior. Con la ordenación propuesta se mejoran las actuales instalaciones y servicios. El desarrollo de este tipo de eventos fomenta las relaciones puerto-ciudad y promueve y aumenta la oferta turística local.

Impacto Ambiental:	COMPATIBLE
--------------------	------------

6.10 Efectos sobre la accesibilidad y la infraestructura viaria

Mejorará en la disponibilidad de accesos al puerto deportivo; así como la conectividad y movilidad general del área, que son objetivos a conseguir en la ordenación propuesta. Por tanto, el desarrollo de las actuaciones para dar cumplimiento a las determinaciones que establece este Plan Especial podrá generar puntualmente, durante su ejecución, ligeras molestias e inconvenientes sobre los usuarios, e interferencias sobre el tráfico rodado. No obstante, una vez desarrollado, la estructura viaria y la movilidad mejorarán notablemente.

Impacto Ambiental:	COMPATIBLE
--------------------	------------

6.11 Efectos sobre los cambios de usos en la zona

El desarrollo del Plan no supondrá ningún cambio sobre los usos básicos portuarios asignados a la zona de servicio del Puerto, sin embargo reordenará los mismos al objeto de una mejor operatividad del sector.

Por el contrario, el desarrollo del Plan supone la potenciación de los usos que se desarrollan en la actualidad, especialmente en lo referido a la viabilidad de actividades de carácter urbano (lúdico, recreativo, deportivo, comercial, etc.), siempre que sean compatibles con la operatividad y explotación portuaria.

Impacto Ambiental:	COMPATIBLE
--------------------	------------

6.12 Efectos sobre el plan debidos al cambio climático

Entre los factores de cambio de origen climático, que se deban tener en cuenta a la hora de descripción de los posibles efectos en el desarrollo del presente especial de ordenación, se encuentra especialmente el relacionado con el cambio en el nivel del mar relativo y el extremo. Evidentemente, no hay que olvidar que el ámbito de la ordenación urbanística planteada por el presente Plan Especial de Ordenación se refiere a unos rellenos portuarios, terrenos ganados al mar, y que como tales, se encontrarán expuestos a futuras variaciones del nivel medio del mar que se produzcan por el cambio climático.

El nivel del mar puede ser considerado como la combinación de tres factores: el nivel medio del mar, la marea astronómica y la sobreelevación generada por fenómenos atmosféricos (marea meteorológica). La marea astronómica es un fenómeno determinista gobernado por la atracción del sol y la luna que contribuye a la ocurrencia de niveles extremos del mar cuando ocurren niveles elevados de marea. En cuanto a la contribución de la marea meteorológica, los cambios en las tormentas combinados con el aumento del nivel medio del mar, ambos como consecuencia del cambio climático, jugarán un papel importante a la hora de modificar la frecuencia y magnitud de los niveles extremos del mar (Menéndez y Woodworth 2010).

La subida del nivel del mar debido al cambio climático se manifiesta como una de las principales amenazas para los sistemas costeros y zonas bajas de todo el mundo

(Nicholls y Cazenave 2010). También hay una mayor preocupación sobre el aumento de los niveles del mar extremos debido al aumento de tormentas y a las mayores olas que se superponen sobre este nivel medio en aumento.

Las mayores influencias que actúan sobre el nivel del mar son de largo plazo, y van acompañadas de un sustancial retraso entre la causa y el efecto. El nivel del mar relativo tiene en cuenta la suma de las componentes global, regional y local de la subida del nivel del mar.

La subida del nivel del mar global es debida fundamentalmente a dos factores: la expansión térmica del agua del mar y el deshielo. A medida que el agua se va calentando se produce un aumento de su volumen que da lugar a un aumento en el nivel, por otro lado, el aumento de la temperatura contribuye al deshielo de glaciares y otras reservas de agua continentales y de las principales placas de hielo de la Antártida y Groenlandia (Meehl et al. 2007). Hoy en día se sabe que la expansión térmica de los océanos es responsable de alrededor de un tercio de la subida del nivel del mar global producida en el siglo XX hasta 1990. Desde entonces, el deshielo procedente de glaciares, y capas de hielo continentales y polares ha sido mucho más importante.

La marea astronómica juega un papel importante en los niveles extremos del mar. Sin embargo, debido a su carácter determinista y, por lo tanto, predecible, se considera que el principal causante de los valores extremos de nivel del mar es la marea meteorológica, ligada al paso de tormentas y condiciones atmosféricas inestables.

En el Visor "*Cambio Climático en la Costa Española (C3E)*", elaborado por la Universidad de Cantabria, para la zona del Puerto de Las Palmas genera información respecto a las variables de nivel de mar y oleaje, los resultados son los aportados por los puntos 357 (longitud W 15.40 ° y latitud N28.18 °) y 373 (longitud W 15.39 ° y latitud N28.09 °) ubicados en aguas someras cercanos a la zona de influencia del presente plan. Con base a la información histórica se obtiene el clima actual y las tendencias, así como los valores de las dinámicas estimados al siglo XXI. De los resultados obtenidos, se observa una disminución en torno a 8 cm de la altura de ola significativa para el periodo 2020-2040 y un aumento aproximado de 8 cm del nivel del mar según la proyección de los datos históricos para el año 2040.

Señalar que la Autoridad Portuaria de Las Palmas dispone de dos mareógrafos en el Puerto de Las Palmas, registrando datos desde el año 1992. El mareógrafo del puerto de Las Palmas es uno de los primeros de España que forman parte de la Red, recabando información y enviando a Puertos del Estado para su procesamiento y análisis. El Área de Medio Físico de Puertos del Estado se encarga del control de calidad, proceso y almacenamiento de los datos en su Base de Datos, así como de la difusión de los datos e información derivada a través de la página web de Puertos del Estado. Hoy día se reenvían a centros internacionales de datos para variadas aplicaciones (alertas del nivel del mar y tsunamis, oceanografía operacional o estudios de cambio climático).

El último informe de Puertos del Estado para REDMAR con datos del 2013, calcula las tendencias anuales del nivel del mar. Se observa que la tendencia del nivel del mar para el puerto de Las Palmas es de 4.94 mm/año y la máxima altura de marea obtenida es de 3.19 m.

Los cambios climáticos no han pasado desapercibido para la Autoridad Portuaria, recogiendo en el dimensionamiento de las infraestructuras a lo largo de los años. Al analizar las distintas secciones transversales empleadas en los sucesivos proyectos de

ampliación del puerto, se constata una evolución en el incremento de cota en los distintos muelles y diques. Se observa como las cotas de terminación de muelles y diques a principios y mediados del siglo XX se solían ejecutar entre las cotas +4.00/+4.50, siendo la cota actualmente utilizada para las obras ejecutadas en los últimos años superior a la +5.00. Así, el dique de La Esfinge, se ha construido con una terminación de muelle de +5.20.

Por último, destacar que además de tener en cuenta la cota de terminación de las explanadas y muelles en la Dársena de Embarcaciones Menores, que lógicamente afectará a la cota de rasante a la cual se ejecuten las edificaciones, urbanizaciones y equipamientos del presente plan especial, es importante el cambio climático a la hora de analizar el dimensionado de las infraestructuras portuarias que se ejecuten, desde el punto de vista de la fiabilidad.

El concepto de fiabilidad hace referencia a las condiciones de diseño de la estructura. Representa el fallo de una obra de defensa portuaria por verse superadas las solicitudes de cálculo. El objetivo de este análisis es ver cómo se ve afectada la fiabilidad de los puertos existentes debido al cambio climático, considerando el modo de fallo por superación de la altura de ola significativa de cálculo y por superación de un determinado nivel del mar de diseño.

El cambio que debieran experimentar las piezas del manto exterior en dique en talud debido al aumento del nivel del mar o de la altura de ola para mantener el nivel de diseño (la estabilidad) se utiliza como indicador del impacto sobre la fiabilidad de las obras de defensa. Se estima que la subida del nivel del mar al año 2040 suponga la necesidad de aumentar ligeramente (un 3 % en las Islas Canarias) el tamaño de las piezas de dique en talud para mantener la estabilidad de diseño.

Impacto Ambiental:	COMPATIBLE
--------------------	------------

6.13 Valoración de los efectos

Se han analizado los impactos de efectos que pudieran producirse por el desarrollo del Plan Especial de Ordenación de la Dársena de Embarcaciones Menores del puerto de Las Palmas, llevándose a cabo esta evaluación mediante la agrupación de los factores del Medio afectado en dos grupos coherentes y compatibles, que son variaciones de las características abióticas, bióticas y paisajísticas y variaciones de los factores socioeconómicos y culturales.

Los resultados indican una total compatibilidad por parte de este Plan Especial a los elementos naturales existentes y valores paisajísticos en el ámbito que ordena, así como una producción de efectos positivos en cuanto a los factores socioeconómicos.

Respecto la estimación de la evolución del consumo de agua y energía eléctrica, el transporte, y las repercusiones sobre la generación de residuos, habría que diferenciar entre la fase de obras y la fase de funcionamiento.

Respecto al recurso agua, durante la Fase de Obra (se incluyen en esta todas aquellas obras necesarias para lograr la ordenación prevista, especialmente ejecución de edificaciones, mejora de viarios y paseos, pavimentación de explanadas, etc...) será

empleado principalmente en el fraguado del hormigón, en los aseos del personal de las obras y en los riegos correctores. En principio, este consumo tiene un carácter de mínimo volumen, por la escasa dimensión de las posibles obras. El volumen estimado para el riego de las zonas potencialmente generadoras de polvo (obras a realizar) es variable en función de las labores que se estén desarrollando, no obstante se estima una media de 7 m³/día.

El consumo de agua durante la Fase Operativa estará íntimamente ligada a los trabajadores e instalaciones del puerto. Las cantidades empleadas durante esta fase, cuya duración es indeterminada en el tiempo, son difíciles de estimar. También habría que incluir el agua empleada en el mantenimiento de zonas verdes, zonas destinadas al ocio, etc..., que se contemplan para esta área. En cualquier caso, no se prevé un aumento considerable del consumo actual.

De modo general, el incremento del consumo de energía eléctrica durante la fase operativa es directamente proporcional al incremento de actividad del puerto deportivo, por lo cual se puede decir que no va a existir un incremento sustancial durante la operatividad del Puerto. Tampoco durante las obras el consumo puede llegar a ser puntualmente algo mayor, puesto que éstas no necesitan de consumo energético (eléctrico) para su ejecución. Por tanto se demandará más energía (siendo importante mencionar que las obras a desarrollar para la consecución de los objetivos de este Plan Especial son mínimas).

La posible afección que supondrá el tráfico rodado en la zona, resulta difícilmente cuantificable. Con el desarrollo de las determinaciones de este Plan Especial se logrará mejorar los accesos, facilitando la circulación de tráfico rodado en la entrada y salida. También se promoverá la movilidad peatonal y no contaminante. Por ello no se prevé mayores afecciones de las existentes.

Por último, la cantidad de residuos que se espera se generen en la zona por el desarrollo de este Plan Especial, dependerá de numerosos factores, entre los cuales el más importante y definitorio será el de los tipos de usos y actividades que puedan realizarse en el conjunto de áreas de toda la zona del ámbito de actuación de este plan. Puesto que tanto la naturaleza como la cantidad de residuos variará según el volumen y tipo de actividad. En cualquier caso, al no desarrollarse ningún tipo de industria o actividad generadora de residuos peligrosos, la cantidad y tipo de residuos no producirán riesgos y afecciones ambientales significativas o impactantes. No obstante todos los residuos deberán ser gestionados adecuadamente por gestores autorizados.

En cualquiera de los casos comentados, el incremento de consumo, tanto energético como de agua o la generación de residuos, no resulta significativo, al no distar de los valores de consumos y producciones habituales de un entorno portuario caracterizado por su compatibilidad con el medio urbano circundantes.

7 EFECTOS PREVISIBLES SOBRE OTROS PLANES CONCURRENTES

Las zonas de servicio portuarias están sujetas a tres niveles distintos de condicionantes legales urbanísticos:

- **a nivel supra-municipal**, a través de figuras de desarrollo como los planes insulares de ordenación, los planes territoriales de ordenación y los planes especiales relacionados;
- **a nivel municipal**, a través de figuras de desarrollo como los planes generales de ordenación municipal;
- **y a nivel sectorial**, a través de figuras de desarrollo como los planes estratégicos, los planes directores de infraestructuras, los planes de empresa, los documentos de delimitación de los espacios y usos portuarios (anteriormente planes de utilización de los espacios portuarios) y los planes especiales de ordenación relacionados.

En la actualidad, los condicionantes legales urbanísticos que afectan al ámbito de la zona de servicio de la Dársena de Embarcaciones Menores son los siguientes:

A nivel supra-municipal:

- Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (Aprobación definitiva de diciembre de 2003) - VIGENTE;
- Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (Aprobación Inicial diciembre de 2014) – EN TRAMITACIÓN;
- PTE-21 del Corredor de transporte público, con infraestructura propia y modo guiado, entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (Aprobación definitiva de 16 de junio de 2010) - VIGENTE;

A nivel municipal:

- Plan General Municipal de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria (Aprobación definitiva el 29 de octubre de 2012) – VIGENTE.

A nivel sectorial:

- Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria de Las Palmas - VIGENTE;
- Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Las Palmas (Aprobación definitiva de 3 de marzo de 2008) - VIGENTE;
- Plan de Empresa del Puerto de Las Palmas - VIGENTE;
- Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (incluye Salinetas y Arinaga) (Aprobado por Orden FOM/769/2014, de 25 de abril,) - VIGENTE;
- Plan especial de la Dársena de Embarcaciones Menores (Orden Departamental de 23 de mayo de 1995) – SUBSUMIDO EN EL PGO

7.1 Planeamiento supramunicipal

7.1.1 Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria

El 1 de diciembre de 2003 se publica el Decreto 277/2003, de 11 de noviembre, por el que se aprueba definitivamente el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria, en los términos de la aprobación provisional otorgada por el Cabildo Insular de Gran Canaria el 10 de enero de 2003, en adelante PIO-GC'03.

En particular, la zona de servicio de la Dársena de Embarcaciones Menores se encuentra dentro del ámbito determinado por el PIO-GC'03 como Ámbito territorial nº1: LA CAPITAL INSULAR Y EL GUINIGUADA, más concretamente dentro de las acciones estructurantes a desarrollar mediante el Plan Territorial Parcial denominado PTP 1:LITORAL DE LEVANTE DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, en adelante PTP 1.

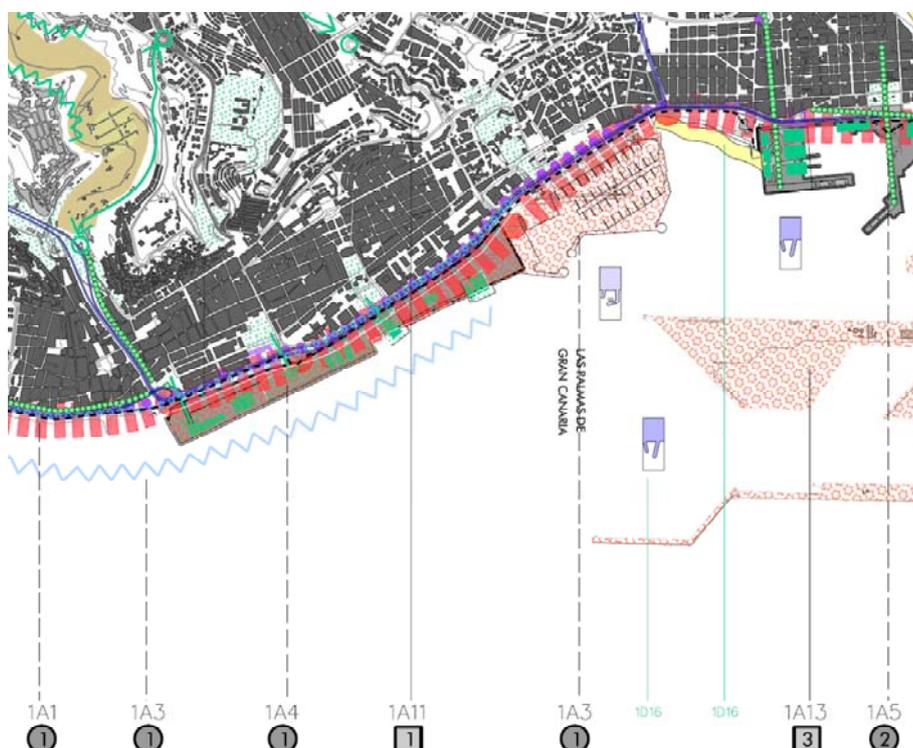
El objetivo de este Plan Territorial es consolidar estratégicamente el carácter capitalino de Las Palmas de Gran Canaria y ordenar las relaciones metropolitanas de su entorno. Para ello se debe afrontar una serie de criterios estratégicos destinados a la rehabilitación y recualificación del litoral de la ciudad. Estos son:

- Rectificar el trazado y dimensionado de la Avenida Marítima y su Paseo de Borde;
- Cualificar los espacios de la franja litoral con operaciones de crecimiento, rehabilitación y remodelación de las áreas que así lo requieran;
- Contemplar que la oferta principal es la de parque urbano con soluciones que pongan en contacto al usuario con el mar;
- No edificar más de dos alturas en todo el ensanche del litoral salvo justificación expresa;
- Dar respuesta al problema de los alivios de aguas al mar mediante la concreción de la mejora de las infraestructuras;
- Garantizar el carácter ligero y sustancialmente no edificado de la nueva plataforma, excluyendo aquellos usos terciarios que no resulten complementarios de otros usos recreativos, deportivos o de ocio, a los que deberán estar directamente vinculados.

Entre las actuaciones propuestas y criterios de ordenación dentro de este ámbito destacan:

- 1 A 1: Remodelación, con ajustes de trazado, rasante y dimensiones de la Autovía Marítima. Remodelación de los enlaces con el viario urbano y metropolitano, eliminando sus efectos de barrera ambiental y visual de acuerdo con el objetivo de apertura de la ciudad al mar, acceso peatonal a la costa y continuidad al borde marítimo de los espacios urbanos emblemáticos y estanciales, facilitando el paseo y la utilización de la bicicleta. Se resolverá la continuidad de la Autovía, hacia el norte, remodelando el enlace de la Torre de Las Palmas, y se establecerá un posible acceso alternativo al recinto portuario;
- 1 A 2: Sistema lineal costero de paseos marítimos y espacios libres y verdes de borde marítimo, entre la Laja y la Dársena Deportiva, que incluye la creación de una playa urbana al norte del núcleo de San Cristóbal;
- 1 A 3: Acciones sobre el sistema de bases náuticas y puertos de abrigo mediante la ampliación de la Dársena Deportiva del Puerto de la Luz, a fin de aumentar su capacidad y lograr una dotación de atraques acorde con el rango y carácter de la ciudad, mejorando, ampliando y cualificando sus instalaciones, e incorporando zonas para uso lúdico y de ocio al aire libre. Debe estudiarse la posibilidad de que el contradique Sur de protección de la ampliación y estructuración del paseo y autovía marítima prevista en este Plan Territorial pueda ser atracable y utilizable para el destino de tráfico de viajeros. De esta forma se descargaría el istmo y se recualificaría la oferta de la ciudad histórica para los pasajeros, de forma que no se interrumpa la franja litoral urbana con la que se proyecta dotar a la ciudad;

1 A 4: Área de centralidad del Litoral de Levante de Las Palmas mediante la reconstrucción del borde marítimo entre el Guinguada y Juan XXIII mediante una nueva plataforma costera estableciendo calados en la Avenida Marítima, al menos en el Parque Doramas y la Plaza de la Feria, con el objeto de dar a la ciudad continuidad espacial y funcional hacia el mar, y acceso a la ampliación de la plataforma terrestre con usos lúdicos-recreativos, culturales, comerciales y deportivos vinculados entre sí. En la medida que aumente el servicio de la Playa de las Alcaravaneras a actividades de ocio marítimo y deporte debe ser entendida como un recurso disponible al servicio de la mejora de la accesibilidad viaria, si ello fuera preciso para el funcionamiento de la infraestructura viaria. En cualquier caso la disminución de la playa existente causada por las actividades proyectadas, deberá ser compensada con otra equivalente, a crear o regenerar en la zona.



▲ Ampliación del Plano 7.1. Ámbito Territorial nº1: La Capital insular y el Guinguada del PIO GC vigente.

Actualmente se encuentra en tramitación la Adaptación del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria a las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, siendo aprobado inicialmente por el Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, en sesión ordinaria celebrada el día 19 de diciembre de 2014.

La Autoridad Portuaria ha emitido informe acerca del contenido de dicho PIO/GC, dentro de las competencias y funciones que el TR-LPEyMM otorga a las Autoridades Portuarias, siendo el sentido del mismo CONDICIONADO, a la espera que se realicen las subsanaciones y correcciones expuestas en el informe, fundamentalmente aquellas relacionadas con todas aquellas propuestas y determinaciones que impliquen actuaciones o afecciones sobre la zona de servicio del puerto de Las Palmas, que incluye Salinetas y Arinaga, y muy especialmente aquellas manifiestamente contrarias a la legislación sectorial actualmente vigente, tales como la prevalencia del Plan Insular de Ordenación sobre los instrumentos de planificación portuaria, la admisibilidad del uso

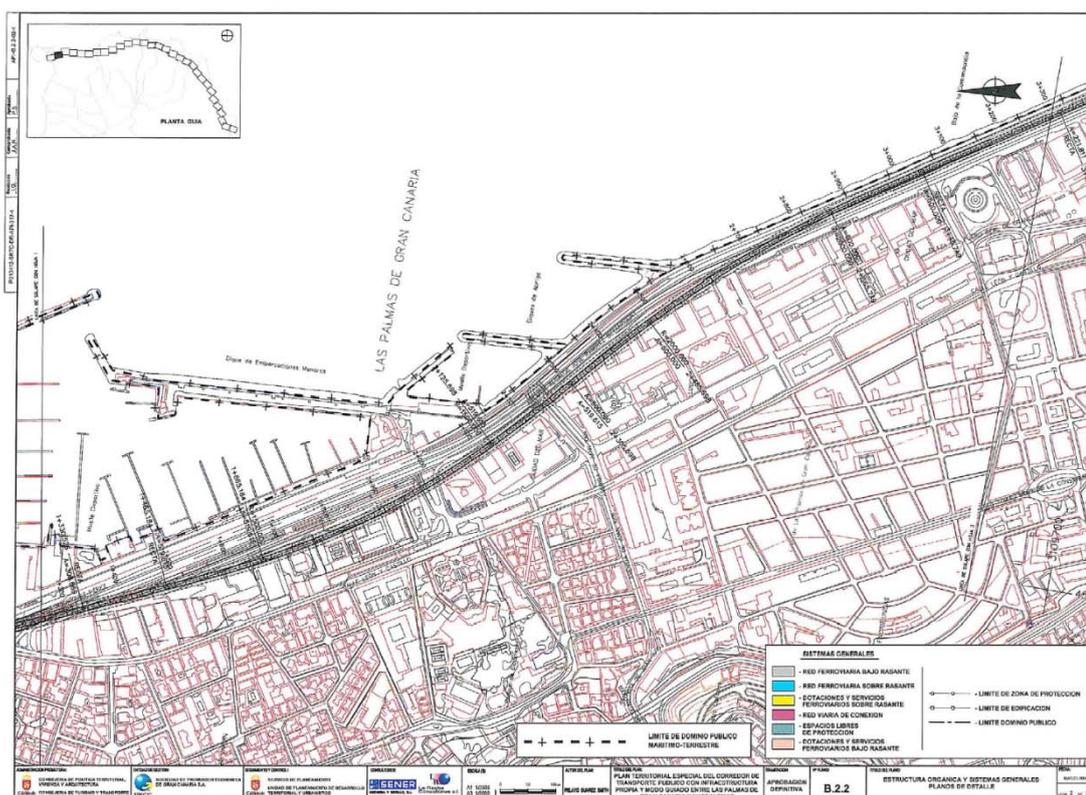
residencial en el dominio público portuario, las limitaciones a la actividad y desarrollo portuario recogidas en el documento y al general incumplimiento del artículo 56 del TR-LPEyMM respecto la delimitación, calificación y articulación urbanística de la zona de servicio de los puertos de interés general. En lo que respecta a la Dársena de Embarcaciones Menores se establecen una serie de determinaciones acerca de los usos y futuras ampliaciones que contradicen lo dispuesto por el TR-LPEyMM y los vigentes instrumentos de ordenación portuarios.

La aprobación del presente plan especial de ordenación de la dársena de embarcaciones menores del puerto de Las Palmas, no producirá efectos sobre el PIO/GC vigente o en tramitación, ya que en general la ordenación urbanística se adapta a las directrices del mismo, mas allá de algunas determinaciones del PIO/GC que son contrarias a la legislación portuaria estatal actualmente vigente y que no pueden ser recogidas ni aceptadas en este plan especial.

7.1.2 PTE-21 “Corredor de transporte público, con infraestructura propia y modo guiado, entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas”

El 24 de junio de 2010 se publica la ORDEN de 16 de junio de 2010, por la que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Especial del corredor de transporte público con infraestructura propia y modo guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, (en adelante PTE- 21), en la isla de Gran Canaria.

Este Plan Territorial Especial tiene por objeto la ordenación del sistema de transporte público en el corredor Este de Gran Canaria, entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, y la integración de un nuevo sistema de transporte con infraestructura propia y modo guiado en dicho ámbito, en cumplimiento con los apartados 1 de los artículos 10 y 160 del PIO-GC’03. La solución para ello se basa en la implantación de una nueva línea ferroviaria que actúa de elemento estructurador del sistema de transporte público.



▲ Plano B.2.2.02. Estructura orgánica y sistemas generales. Fuente: PTE- 21.

La aprobación del presente plan especial de ordenación de la dársena de embarcaciones menores del puerto de Las Palmas, no producirá efectos sobre el PTE-21 vigente, ya que el ámbito de ordenación no se encuentra afectado por el trazado del corredor o las estaciones.

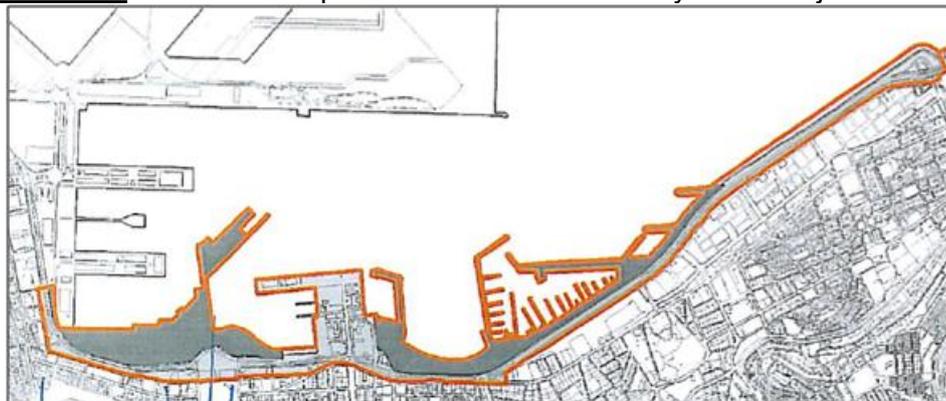
7.2 Planeamiento municipal. PGO/LPGC

El Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria (aprobado definitivamente por acuerdo de la COTMAC, con fecha 29 de octubre de 2012), en adelante PGOM-LPGC'12, clasifica al puerto de La Luz y Las Palmas como Sistema General y denomina al ámbito donde se encuentra la zona de servicio del puerto en “Subsistema General de Dotaciones del Espacio Litoral SG-DEL A desde el Castillo de La Luz hasta el Parque San Telmo”.

El frente litoral de la ciudad constituye un área de gran relevancia tanto por su carácter portuario como por la histórica vinculación de la población con el mar. Por ello se delimita el Sistema General de Dotaciones del Espacio Litoral (en adelante SG-DEL) teniendo entre los objetivos la implantación de grandes espacios públicos destinados a equipamientos y dotaciones de uso social en el borde marítimo, con la finalidad de recuperar e integrar en la ciudad estas áreas en contacto con el mar y aquellas históricamente vinculadas a usos portuarios sin perjuicio de que en éstas se puedan seguir desarrollando actividades portuarias compatibles con la vida urbana de la ciudad.

A la hora de establecer su ordenación se han delimitado dos subsistemas:

- SG-DEL A - desde el Castillo de la Luz hasta el Parque San Telmo y
- SG-DEL B- desde el Parque San Telmo hasta la Playa de la Laja.

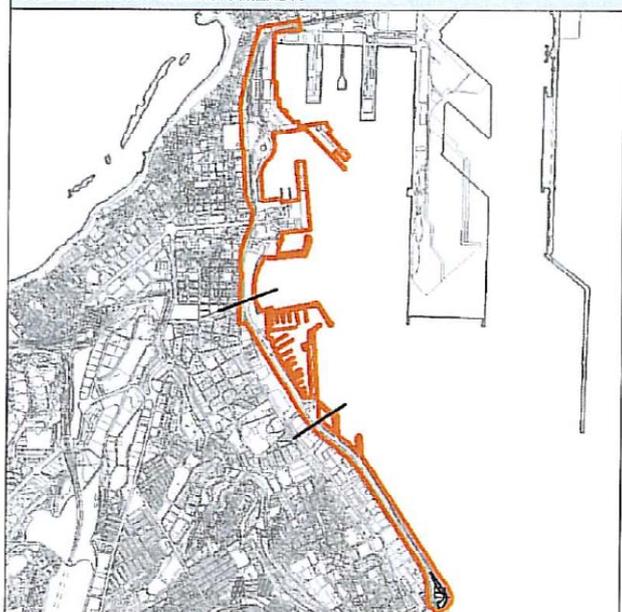


▲ Delimitación del SG-DEL A. Fuente: PGM0-LPGC'12.

El subsistema delimitado como SG-DEL A, recoge toda la superficie destinada principalmente a usos portuarios pero en la cual se pretende incorporar otros usos que permitan crear un nuevo tipo de relación puerto-ciudad. Se propone, de acuerdo con el Plan Insular extender, sobre parte del actual recinto portuario, usos urbanos centrales, de actividad económica, manteniendo funciones portuarias compatibles con actividades urbanas de centralidad, y dotación de espacios multifuncionales que integren usos culturales, recreativos, deportivos y comerciales.

Particularmente, para la zona de servicio afectada por la Dársena de Embarcaciones Menores, el PGOM-LPGC'12 establece su desarrollo mediante Planes Especiales que deberán integrar actuaciones urbanas que propicie una mejora ambiental como Eje Estructurante, de acuerdo a los criterios que al respecto se regula en el PIOGC y sin perjuicio de su compatibilidad con el marco competencial en el ámbito portuaria, Base Naval y Autovía GC-01.

En tanto no se redacten los Planes Especiales que ordenen el Sistema General se mantienen para la Dársena de embarcaciones menores del Puerto de La Luz y de Las Palmas los parámetros de ordenación transcritos en la hoja de determinaciones específicas siguiente:

ORDENACIÓN PORMENORIZADA	DETERMINACIONES ESPECÍFICAS
	<p>En tanto en cuanto se redacten los Planes Especiales que ordenen el Sistema General se mantienen para la Dársena de embarcaciones menores del Puerto del La Luz y de Las Palmas los parámetros de ordenación transcritos en la hoja anexa de determinaciones específicas, excepto:</p> <p>El vial entre la Avenida Marítima y el Muelle de Pantalanes aumenta su ancho en 5,50 m. Hasta alcanzar una sección de 26 m.</p> <p>La parcela 6 modifica su contorno, adaptándose al trazado actual de los viales.</p> <p>La parcela 11 modifica su uso, pasando de comercial a Servicio Público-Comercial, para la localización de un edificio de usos portuarios.</p> <p>En la parcela 4 se permitirá además del uso de Vela Ligera el uso Comercial manteniendo lo parámetros urbanísticos establecidos.</p> <p>La parcela 5 se segrega resultando una nueva parcela (V-5.1) cuyo uso será el de Vela Latina.</p> <p>Estos dos últimos puntos son resultado de la Modificación Puntual del Plan Especial aprobado por la CUMAC el 30 de julio de 1998.</p> <p>En la hoja anexa se establecen, por tramos, una serie de determinaciones a la futura ordenación del área.</p>

Entre las determinaciones específicas dentro del Tramo A (entorno de Las Alcaravaneras-Frente Portuario) destacan la:

- Potenciación del uso público y calidad paisajística del Muelle Deportivo y la Playa de las Alcaravaneras;
- Reformulación del uso público de la Base Naval;
- Potenciación del uso público-urbano del frente portuario histórico;
- Inclusión del uso Intercambiador aéreo en el ámbito del Muelle de Santa Catalina.

Y para el Tramo B (Ciudad del Mar) destacan la:

- Potenciación del uso público y calidad paisajística de la escollera;
- Potenciación del equipamiento-mirador asociado a la navegación.

Con esta finalidad, y siempre que no se opongan de manera notoria a lo dispuesto en el Plan Director, Plan de Utilización o a la normativa vigente sectorial, en el planeamiento de desarrollo se incorporarán los usos mencionados en los párrafos anteriores en aquellos espacios o edificios que por su naturaleza y/o características lo admitan.

En tanto en cuanto no se redacte los Planes Especiales que ordenen el Sistema General se mantienen para la Dársena de embarcaciones menores del Puerto del La Luz y de Las Palmas los parámetros de ordenación transcritos en la ficha de determinaciones específicas recogidas en el apartado anterior, excepto:

- *El vial entre la Avenida Marítima y el Muelle de Pantalanes aumenta su ancho en 5,50 m. Hasta alcanzar una sección de 26 m.*
- *La parcela 6 modifica su contorno, adaptándose al trazado actual de los viales.*
- *La parcela 11 modifica su uso, pasando de comercial a Servicio Público-Comercial, para la localización de un edificio de usos portuarios.*
- *En la parcela 4 se permitirá además del uso de Vela Ligera el uso Comercial manteniendo lo parámetros urbanísticos establecidos.*
- *La parcela 5 se segrega resultando una nueva parcela (V-5.1) cuyo uso será el de Vela Latina.*

Estos dos últimos puntos son resultado de la Modificación Puntual del Plan Especial aprobado por la CUMAC el 30 de julio de 1998.

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.

Nº PARCELA	TIPOLOGÍA DE USO	USO PREFERENTE	OCUPACIÓN MÁXIMA DE LA PARCELA (%) (m²)		ALTURA MÁXIMA	EDIFICABILIDAD m²/m² m²		RETRANQUEOS A MUELLES Y VIALES (m.)	SUPERFICIE TOTAL PARCELA (m²)
1*	REPARACIÓN NAVAL (H) COMERCIAL (C)	SUPERFICIE DE VARADA TALLERES, EDIFICIOS DE OCIO, OFICINAS Y SERVICIOS	30	1.040	EL 17% OCUPACIÓN NIVEL AV. MARÍTIMA EL 13% OCUPACIÓN 1.80 m BAJO NIVEL AV. MARÍTIMA	0,30	1.041	3 - VIAL	3.470
2*	REPARACIÓN NAVAL (H)	SUPERFICIE DE VARADA TALLERES, EDIFICIOS DE OCIO Y OFICINAS	30	2.100	60 m SOBRE NIVEL AV. MARÍTIMA EN MENOS DEL 20%	0,30	2.079	3 - VIAL	6.930
3	VELA LIGERA (V)	SUPERFICIE DE VARADA	2	41	1 PLANTA (3 m)	0,02	41	3 - VIAL	2.060
4	VELA LIGERA (V)	EDIFICIO DE OFICINAS	37	196	1 PLANTA	0,37	196	3 - VIAL	530
5	COMERCIAL (C)	INSTALACIONES DE SERVICIOS Y APARCAMIENTOS	50	1.670	0,50 m BAJO NIVEL AV. MARÍTIMA EN ZONA	0,50	1.670	.....	3.340
6*	ADMINISTRATIVO COMERCIAL (A, C)	EDIFICIO DE SERVICIOS	60	1.836	2 PLANTAS NIVEL AV. MARÍTIMA	0,60	1.836	3 - VIAL	3.060
7	COMERCIAL (C)	SERVICIOS, ALMACENES, TALLERES E INSTALACIONES AUXILIARES	50	1.950	0,50 m BAJO NIVEL AV. MARÍTIMA	0,50	1.950	.....	3.900
8	COMERCIAL (C)	ESTACIÓN DE SERVICIO	50	250	1 PLANTA (3 m)	0,50	250	.....	500
9	ADMINISTRATIVO COMERCIAL	OFICINAS Y USOS COMPLEMENTARIOS	25	544	1 PLANTA (3 m)	0,25	544	6 - MUELLE 3 - VIAL	2.175
10	VELA LIGERA (V)	MÓDULOS VELA LATINA	35	600	1 PLANTA (50 m)	0,35	600	.....	1.720
11*	COMERCIAL (C)	RESTAURANTE	30	264	2 PLANTAS (6 m)	0,60	528	6 - MUELLE 3 - VIAL	2.175

La aprobación del presente plan especial de ordenación de la dársena de embarcaciones menores del puerto de Las Palmas, es acorde con lo establecido por el PGO/LPGC para el ámbito SG-DEL, por lo que las determinaciones urbanísticas que se establecen se pueden considerar como un desarrollo de las ideas generales plasmadas en la correspondiente ficha del SG-DEL. Hay que recordar que el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria será la Administración competente para la tramitación y aprobación del documento, por lo que cualquier propuesta que no sea acorde con el vigente PGO/LPGC será descartada por la corporación local.

El efecto que tendrá el presente plan especial de ordenación sobre el vigente PGO/LPGC será directo y favorable: las determinaciones urbanísticas y los parámetros edificatorios dispuestos por el extinto plan especial del año 1995 serán sustituidas por las determinaciones del presente plan especial de ordenación.

7.3 Planeamiento sectorial portuario

Además del propio planeamiento sectorial que se expondrá a continuación, hay que realizar un recordatorio acerca de lo expuesto en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011. Entre sus objetivos destacan:

- Determinar y clasificar los puertos que sean competencia de la Administración General del Estado;
- Regular la planificación, construcción, organización, gestión, régimen económico-financiero y policía de los mismos;

- Regular la prestación de servicios en dichos puertos, así como su utilización;
- Determinar la organización portuaria estatal, dotando a los puertos de interés general de un régimen de autonomía funcional y de gestión para el ejercicio de las competencias atribuidas por esta ley, y regular la designación por las Comunidades Autónomas de los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias;
- Establecer el marco normativo de la Marina Mercante;
- Regular la Administración propia de la Marina Mercante;
- Establecer el régimen de infracciones y sanciones de aplicación en el ámbito de la Marina Mercante y en el portuario de competencia estatal.

En particular, el artículo 72 distingue como usos y actividades permitidas dentro del dominio público portuario los usos náutico-deportivos entendidos como aquellas actividades, instalaciones y construcciones acordes a los usos portuarios y de señalización náutico-deportivos dentro del dominio público portuario.

A su vez el artículo 6.6 expone que los usos náutico-deportivos situados dentro de la zona de servicio de puertos comerciales que depende de la Administración General del Estado como es el Puerto de La Luz y Las Palmas estarán integrados en la gestión de los mismos.

No obstante los espacios pesqueros y los destinados a usos náuticos - deportivos podrán ser segregados de la zona de servicio de los puertos de interés general, siempre que posean infraestructuras portuarias independientes, espacios terrestres y marítimos diferenciados, no dividan o interrumpen la zona de servicio del puerto afectando a la explotación de éste, no existan usos alternativos previstos en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios para dichas zonas, se acredite que la segregación no puede ocasionar interferencia alguna en la gestión de los puertos de interés general y se garantice la reversión si se modifican las causas y circunstancias que den lugar a dicha segregación.

7.3.1 Marco estratégico

El marco estratégico del sistema portuario de interés general se elabora por Puertos del Estado con la participación de las Autoridades Portuarias, que lo remite al Ministerio de Fomento para su aprobación. Este es un instrumento mediante el cual se define el modelo de desarrollo estratégico, los criterios de actuación y los objetivos generales del conjunto del sistema portuario estatal, de conformidad con la política económica y de transportes del Gobierno.

Pero los objetivos generales requieren una concreción y un desarrollo a través de los instrumentos de planificación que desarrollan los organismos públicos portuarios: plan estratégico, plan director y plan de empresa.

El contenido de los planes se acuerdan entre cada Autoridad Portuaria y Puertos del Estado mediante la aplicación del sistema paccionado actualmente operativo para los planes de empresa y que tan buenos resultados ha dado en el desarrollo y consecución de los objetivos económicos de cada puerto.

En desarrollo de su plan estratégico, las Autoridades Portuarias elaboran un proyecto de plan director para cada uno de los puertos que gestionen. El plan director se configura

como el instrumento para la previsión de la construcción de un nuevo puerto, la ampliación o la realización de obras de infraestructura de uno existente.

Se mantiene dentro de los instrumentos de la planificación en el sistema portuario estatal, el plan de empresa que tanto ha ayudado a la mejora de la gestión de los puertos de interés general.

El Ministerio de Fomento redactó un Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (en adelante PEIT) que fue aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros de 15 de julio de 2005. En dicho PEIT se remite el marco estratégico portuario a un Plan Sectorial de Transporte Marítimo y Puertos, a desarrollar posteriormente.

El Plan Sectorial de Transporte Marítimo y Puertos se encuentra en el presente momento en estado de redacción y tramitación, siendo los responsables del mismo Puertos del Estado y la Dirección General de la Marina Mercante.

Las determinaciones incluidas en el presente plan especial de ordenación de la dársena de embarcaciones menores no tiene efectos y no contradice lo dispuesto por el Marco Estratégico o la legislación sectorial portuaria.

7.3.2 Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria de Las Palmas

El plan estratégico, en adelante PEs-APLP, está destinado al logro de los objetivos empresariales en el medio y largo plazo. Es la declaración formal que contiene y describe la razón de ser de la empresa, establece estrategias, objetivos, metas y directrices, con base en un análisis de la situación de la entidad, teniendo en cuenta oportunidades y amenazas del medio externo y fortalezas y debilidades de la organización.

Con la redacción del Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria de Las Palmas se pretende conocer, de manera precisa, la situación del mercado actual y potencial atendido por el Puerto, analizando su futura evolución en el medio y largo plazo para elaborar las estrategias necesarias dirigidas a mejorar la posición del Puerto en el Marco Estratégico del sistema portuario de Titularidad Estatal, utilizando los recursos disponibles para aumentar la demanda del puerto dentro de dicho mercado.

Evidentemente, las determinaciones incluidas en el presente plan especial de ordenación de la dársena de embarcaciones menores no tiene efectos y no contradice lo dispuesto por el Plan Estratégico vigente.

7.3.3 Plan Director de Infraestructuras del puerto de Las Palmas

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, de conformidad con lo previsto en el art. 36.3 de la entonces vigente Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.

En el PDI-LP se describen, de forma flexible, el modelo de desarrollo y crecimiento a largo plazo del Puerto de Las Palmas, en base al tráfico previsible, como resultado de una evaluación razonada entre distintas alternativas, y recoge la ampliación o realización de nuevas obras de infraestructura, que suponen una alteración de la configuración existente. El Plan Director vigente plantea y desarrolla a muy grandes rasgos las actuaciones de ampliación, y se pueden agrupar de la siguiente forma:

1. Obras ligadas a consolidar al Puerto de La Luz como centro de trasbordos y distribución de mercancías hacia otros puertos canarios y de África, principalmente:
 - Ampliación de los muelles y terminales de contenedores en el eje de los muelles de Gran Canaria – Virgen del Pino– y León y Castillo, que son complemento de la obra ejecutada de la prolongación del dique Reina Sofía y el dique semisumergido a la altura del antiguo “Muelle Las Palmas”;
2. 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;
3. Obras ligadas a mejorar y completar el equipamiento interior del Puerto:
 - Mejora de las condiciones funcionales de los muelles de Santa Catalina
 - Ampliación del muelle adosado al dique Reina Sofía.

Agrupándose las 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. Las principales actuaciones contempladas en este Proyecto se recogen en el PDI’08, incluso las obras *“Ampliación de la Marina de Las Palmas”* y *“Dotación de una nueva franja litoral”* y que se describe a continuación:
 - “Ampliación de la Marina de Las Palmas”: Esta actuación se sitúa en el emplazamiento del actual Muelle Deportivo, junto a la Avenida Marítima. Constará de un dique principal de abrigo que cierra el puerto por el este y se quiebra para dejarlo totalmente cerrado por el lado norte, lindando con la playa de Las Alcaravaneras. Posee también un contradique, con orientación oeste-este, y un dique central paralelo al dique principal. La alineación del dique principal, en el tramo que linda con la playa de Las

Alcaravaneras, se proyecta con dos aberturas al objeto de eliminar las posibles ondas largas y mejorar la renovación de las aguas interiores. Además, se proyecta para que pueda integrarse con la playa como complemento para su disfrute por los bañistas.

- “Dotación de una nueva franja litoral urbana”: Esta actuación constituye una vieja aspiración de la ciudadanía a la que tanto la Autoridad Portuaria de Las Palmas como el Ayuntamiento de la ciudad quieren dar una respuesta adecuada. Aunque todavía no existe ningún proyecto concreto consensuado mediante el que pueda ofrecerse una imagen de la remodelación a realizar, las obras contempladas en este proyecto consistirían, esencialmente, en ampliar el frente marítimo ganando terrenos al mar, con un tratamiento de borde que sea escasamente reflejante del oleaje y que permita el contacto físico con el mar. Esta actuación se desarrollaría a lo largo de una franja con una anchura media del orden de 80 metros, destacando entre los usos previstos: Actividades de ocio marítimo-terrestre, espacios libres abiertos, deportivos, culturales y comercial de baja intensidad. Si bien esta descripción constituye una definición imprecisa, en la medida en que la actuación no está formalmente planificada ni proyectada, puede entenderse como suficiente a los efectos de considerar sus posibles afecciones ambientales.



▲ PDI del Puerto de Las Palmas. Ampliación propuesta para la Dársena de Embarcaciones Menores “Ampliación de la Marina de Las Palmas”

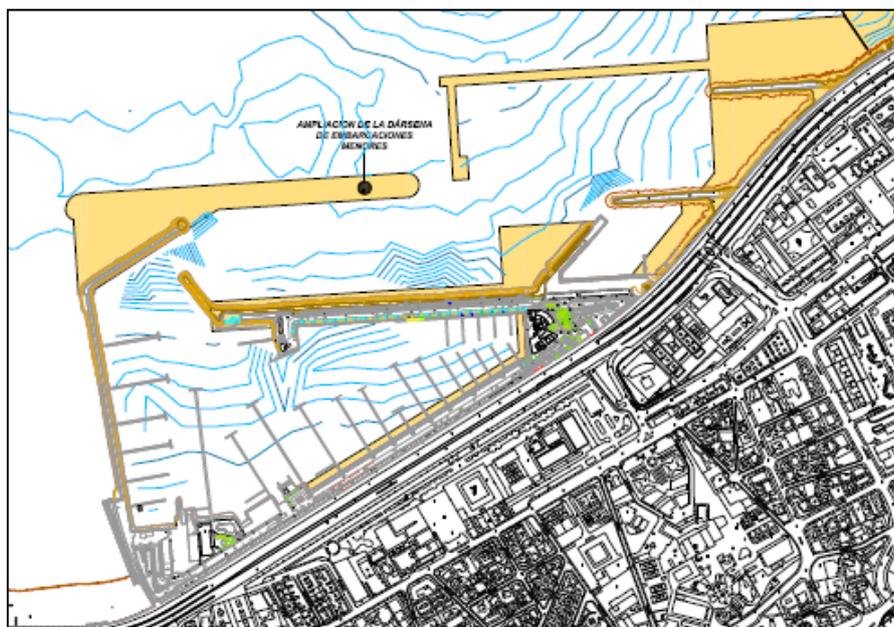
- Por lo tanto el Plan Director de Infraestructuras vigente incorpora las obras recogidas en los dos proyectos anteriores.

Actualmente, la Autoridad Portuaria de Las Palmas se encuentra tramitando una Actualización del Plan Director de Infraestructuras, con el objetivo principal de reflejar la ordenación y la ampliación de la Nueva Dársena de La Esfinge. De manera secundaria, se está actualizando el contenido completo del PDI-LP, y la Ampliación de la Marina de Las Palmas originalmente plasmada se ha concretado algo más, ya que se han elaborado una serie de estudios de agitación interior del puerto de Las Palmas para optimizar las alternativas posibles de Ampliación de la DEM sin que afecten al resto de los muelles y zonas del puerto de Las Palmas.

En la Actualización del PDI se recoge como *Ampliación de la Dársena náutica-deportiva del Puerto de Las Palmas*, y consiste en la creación de dos nuevas dársenas deportivas junto al actual Muelle deportivo. La primera está situada al sureste del actual puerto deportivo del puerto de Las Palmas y tiene una lámina de agua de 61.993 m², permitiendo el atraque a 652 embarcaciones (dato orientativo en función del tamaño de las embarcaciones y distribución de los pantalanes) y una superficie terrestre de 57.217 m² (72625.80 m² superficie bruta) de los cuales 12.100 m² se destina a los futuros accesos de entrada y salidas con una franja de ancho total 25 m.

Para crear la dársena se dispone de una obra de abrigo consistente en un dique en talud con una longitud de 406.75 m y dirección N-S, que arranca a 26.65 m al sur del actual 2º espigón de tetrápodos que se encuentra junto a la avenida marítima para proteger de los temporales del sur, perpendicular a este dique se construye un martillo de 144.5 m de longitud y con dirección E-W que evita la agitación debido al tráfico marítimo del puerto. Ambos elementos crean una superficie de aguas abrigadas que permiten la instalación de pantalanes destinados al atraque de embarcaciones deportivas y de recreo.

La segunda dársena se encuentra situada en el exterior del actual dique Este del puerto deportivo, consiste en realizar todas las actuaciones necesarias para crear una dársena que permita el atraque a 292 embarcaciones (dato orientativo en función del tamaño de las embarcaciones y distribución de los pantalanes). Se construye un dique a 152 m paralelo al actual dique Este, permitiendo conseguir una lámina de aguas abrigadas de 80.962 m², el dique arranca en el cambio de alineación del actual dique Oeste del puerto deportivo hasta lograr conseguir un ancho de espejo de agua de 142.96 m y respetando que haya una distancia mínima de 475m entre el puerto deportivo y el muelle León y Castillo, este dique debe tener una alineación N-S como se recoge en el “Resumen del estudio de la influencia de la ampliación de la dársena náutica-deportiva sobre la agitación interior en el Puerto de las Palmas, Gran Canaria”, realizado por Trama ingenieros conjuntamente con el Instituto de Hidráulica Ambiental de Cantabria.



▲ Actualización del PDI del Puerto de Las Palmas (en tramitación).
Ampliación propuesta para la Dársena de Embarcaciones Menores”

La aprobación del presente plan especial de ordenación no tendrá efectos sobre el Plan Director de Infraestructuras, y en todo caso, siempre sería positivos, ya que con la ordenación urbanística propuesta se pretende ordenar no sólo el ámbito terrestre actualmente existente, sino también los terrenos de futura ejecución por las obras de ampliación de la dársena de embarcaciones menores, obras que ya han sido evaluadas ambientalmente, incluso a nivel de proyecto.

7.3.4 Plan de Empresa de la Autoridad Portuaria de Las Palmas

El proyecto de Plan de Empresa es elaborado anualmente por la Autoridad Portuaria, de acuerdo con los objetivos definidos, en su caso, en los instrumentos de planificación plurianual que deben ajustarse a la política económica del Gobierno. Dicho plan debe contener, como mínimo: un diagnóstico de situación, las previsiones de tráfico portuario, las previsiones económico-financieras, los objetivos de gestión, los objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental del puerto, la estructura de personal y oferta de empleo, la evolución de los ratios de gestión, la programación financiera, la programación de inversiones públicas, la estimación de inversiones privadas, el objetivo anual de rentabilidad, los coeficientes correctores de las tasas que correspondan con arreglo a los supuestos expresados en la Ley y las bonificaciones a las tasas, en su caso, con arreglo a lo dispuesto en la Ley.

El contenido de dicho Plan debe ser acordado con Puertos del Estado y ratificado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas y el Consejo Rector de Puertos del Estado.

La aprobación del presente plan especial de ordenación de la Dársena de Embarcaciones Menores no tendrá efectos sobre el Plan de Empresa, instrumento de planificación económica que se reelabora anualmente.

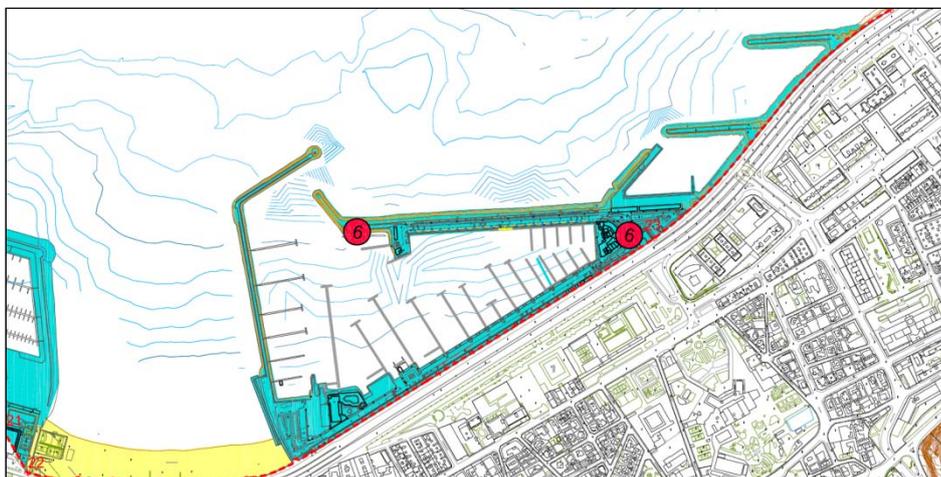
7.3.5 Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios

La Delimitación de Espacios y Usos Portuarios vigente fue 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.

La Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (en adelante DEUP) es un instrumento sectorial portuario 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 la zona de servicio terrestre contemplada en la vigente DEUP es fundamental a la hora de formular la ordenación urbanística de la Dársena de Embarcaciones Menores, ya que el sistema portuario estatal únicamente puede proponer un plan especial sobre la zona de servicio terrestre efectivamente delimitada por una DEUP, y no puede extender sus determinaciones en el exterior de la zona de servicio de un puerto.



▲ Usos establecidos por la vigente DEUP en la Dársena de Embarcaciones Menores

A la totalidad de la Dársena de Embarcaciones Menores se le asigna el uso Náutico-Deportivo, tanto a los terrenos actualmente existentes como a los terrenos surgidos de los proyectos de ampliación. Se justifica la asignación de este uso en la actual existencia de infraestructuras e instalaciones destinadas a este tipo de tráfico y a la previsión de ampliación y especialización de las mismas propuestas por los vigentes instrumentos de planificación y planeamiento. Se trata de una actividad que, en la actualidad, colma los espacios destinados a ella y que ya demanda de nuevas ampliaciones o espacios alternativos. A esta superficie se añadirán en un futuro las correspondientes a la futura ampliación de la Dársena de Embarcaciones Menores, de acuerdo con lo previsto en el PDI.

La aprobación del presente plan especial de ordenación no tendrá efectos sobre la vigente Delimitación de los Espacios y Uso Portuarios, ya que el ámbito y los usos planteados en el plan especial de ordenación se ajustan a la zona de servicio delimitada y el uso náutico-deportivo establecido por la vigente DEUP.

Como **conclusión** del presente punto, se estima que el Plan Especial de Ordenación de la Dársena de Embarcaciones Menores del puerto de Las Palmas, incluida en el SG-DEL, no tendrá efectos sobre el planeamiento territorial y/o urbanístico, ni sobre la planificación portuaria.

En cualquier caso, los posibles efectos serán siempre positivos, ya que el plan especial deberá ser compatible con los distintos instrumentos de ordenación sectorial y/o de ordenación territorial y urbanística, o incluso, desarrollo de instrumentos prevalentes superiores.

8 EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA. MOTIVACIÓN

La legalidad vigente asegura la incorporación de los criterios de sostenibilidad en la toma de decisiones estratégicas, a través de la evaluación de los planes. La dilatada experiencia en el ámbito de la evaluación de impacto ambiental de proyectos demostró que gran parte de las incidencias y efectos negativos que se producen sobre el medio ambiente por dichos proyectos, en ocasiones, provienen de decisiones que han sido tomadas en otros procedimientos previos a la realización de dichos proyectos, durante el transcurso de la tramitación y aprobación de los diferentes instrumentos de planificación y ordenación, y sobre los cuales no se realizaba una evaluación ambiental adecuada de los posibles efectos que pudieran suponer.

Esta necesidad se trasladó a través del derecho comunitario mediante la Directiva 2001/42/CE, de 27 de junio, sobre evaluación de las repercusiones de determinados planes y programas en el medio ambiente. Actualmente dicha Directiva, conjuntamente con la evaluación de impacto ambiental de proyectos, se regula en el marco estatal mediante la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Dicha Ley 21/2013 regula conjuntamente la denominada evaluación ambiental estratégica (de planes) y la evaluación de impacto ambiental (de proyectos).

La aprobación de la ley básica estatal 21/2013, ocasionó la necesidad y oportunidad de proceder a modificar el ordenamiento jurídico aplicable en la Comunidad Autónoma de Canarias en esta materia, a fin de ajustarlo a la nueva regulación estatal y comunitaria. La Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales ha venido a establecer la legislación aplicable para la evaluación ambiental estratégica de los planes que se tramiten y aprueben en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Por ello, se considera aplicable al presente Plan Especial de Ordenación, como instrumento de ordenación urbanística perteneciente al Sistema de Planeamiento de Canarias, el contenido y determinaciones del Título II “Evaluación ambiental estratégica de planes y programas con efectos territoriales o urbanísticos y evaluación ambiental de proyectos”, de la Ley 14/2014, en lo que respecta al procedimiento de evaluación ambiental estratégica en su procedimiento de elaboración y aprobación.

El artículo 22 “Ámbito de aplicación y órgano ambiental competente de las evaluaciones ambientales estratégicas”, de la Ley 14/2014 establece los criterios de aplicación para considerar la evaluación ambiental estratégica del plan especial de ordenación como ordinaria (concluye con una declaración ambiental estratégica) o como simplificada (concluye con un informe ambiental estratégico):

“1. (...).

2. Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica ordinaria en los términos reglamentariamente previstos los planes y sus revisiones y modificaciones salvo cuando deban someterse a evaluación ambiental estratégica simplificada.

(...).

3. Serán objeto de evaluación ambiental estratégica simplificada:

a) Los planes que establezcan el uso de zonas de reducida superficie territorial.

b) Los proyectos de actuación territorial de gran trascendencia territorial o estratégica.

c) Los planes de ordenación pormenorizada del plan general de ordenación que se acomoden a la evaluación ambiental estratégica del plan básico municipal.

d) Los planes parciales y los **planes especiales** cuando se constate en el informe de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias **que cumplen las determinaciones ambientales del plan general** previamente sometido a evaluación ambiental estratégica. En caso de que el plan parcial o el plan especial no se ajusten, en todo o en parte, a tales determinaciones ambientales deberá someterse a evaluación ambiental estratégica ordinaria en aquello que proceda.

4. A los efectos de la presente ley el órgano ambiental competente para la evaluación ambiental estratégica será la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias.

(...).

Además, para el caso concreto de la evaluación ambiental estratégica de los planes especiales de ordenación, el artículo 11 la Ley 14/2014 modifica el contenido del artículo 43 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (en la redacción dada a este artículo por la Ley 9/2015, de 27 de abril, de modificación de la Ley 2/2013, de 29 de mayo), que queda redactado con el siguiente contenido:

“Artículo 43. Elaboración y aprobación de los planes parciales, planes especiales y estudios de detalle.

(...)

2. (...).

En el caso de los planes parciales y de los planes especiales se requerirá con carácter previo el informe preceptivo del órgano competente de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias sobre su adecuación a las determinaciones urbanísticas y medioambientales del plan general municipal. Este informe deberá ser emitido en el plazo de dos meses a partir de su solicitud, transcurridos los cuales se entenderá que es favorable.

Solo será exigible el procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada a los planes parciales y a los planes especiales, con el alcance y contenido que proceda, cuando se constate en el informe de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias que cumplen con las determinaciones ambientales del plan general que desarrollan, previamente evaluado. En el caso de que el plan parcial, o el plan especial no se ajusten a tales determinaciones ambientales, deberán someterse a evaluación ambiental ordinaria.

(...)”

El vigente PGO/LPGC, plan prevalente al “Plan Especial de Ordenación de la Dársena de Embarcaciones Menores del puerto de Las Palmas, incluida en el SG-DEL”, se sometió a un procedimiento de evaluación ambiental, y por lo tanto, en aplicación del anterior artículo, el presente plan especial se deberá someter a informe previo de la COTMAC para comprobación del cumplimiento de las determinaciones ambientales del plan general. Si el informe estima que se cumple o no se emite en dos meses, el plan especial de ordenación se someterá a una evaluación ambiental estratégica simplificada. Si el informe estima que no se cumple, el plan especial de ordenación se someterá a una evaluación ambiental estratégica ordinaria.

La Autoridad Portuaria considera que el presente plan especial de ordenación se encuentra incluido dentro del supuesto del artículo 22.3.d), ya que cumple con las determinaciones ambientales genéricas establecidas para el ámbito diferenciado SG-DEL por el PGO/LPGC, Plan General aprobado definitivamente por acuerdo de la COTMAC con fecha 29 de octubre de 2012 y sometido a una evaluación ambiental estratégica.

En concreto, en el Informe de Sostenibilidad Ambiental de dicho PGO/LPGC se evaluaron las posibles afecciones del SG-DEL, especificando que las actuaciones correspondientes al muelle deportivo, integradas en este sistema general, son **actuaciones para la conservación y rehabilitación del equipamiento deportivo como zona de esparcimiento y recreativa de primer orden**, y que tales actuaciones conllevan un **impacto compatible poco significativo** (cuadro 8, nº 016. “*Resultado de la valoración del impacto ambiental previsto*”; del apartado 8, del referido ISA). Además de otras consideraciones reflejadas en la Memoria del PGO/LPGC respecto la Dársena de Embarcaciones Menores, que se explicarán con detenimiento en el Documento Ambiental Estratégico pertinente.

Por consiguiente, **se considera que el presente plan especial se debe someter a una evaluación ambiental simplificada**, en la forma y procedimiento que se detalla en los artículos 26 y 27 de la Ley 14/2014, siendo necesario, por tanto, la redacción de un **Documento Ambiental Estratégico**, con el **contenido mínimo** que establece el artículo 26.2:

- a) *Los objetivos de la planificación;*
- b) *el alcance y contenido del plan propuesto y de sus alternativas razonables técnica y ambientalmente viables;*
- c) *el desarrollo previsible del plan o programa;*
- d) *una caracterización de la situación del medio ambiente antes del desarrollo del plan o programa en el ámbito afectado;*
- e) *los efectos ambientales previsibles y su cuantificación cuando sea posible;*
- f) *los efectos previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes;*
- g) *la motivación de la aplicación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada;*
- h) *un resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas;*
- i) *las medidas previstas para prevenir, reducir y corregir cualquier efecto negativo relevante en el medio ambiente de la aplicación del plan o programa, teniendo en cuenta el cambio climático;*
- j) *un programa de vigilancia ambiental con la descripción de las medidas previstas para el seguimiento ambiental del plan.*

9 RESUMEN DE LOS MOTIVOS DE SELECCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS

Con carácter jerárquicamente superior al Plan Especial de la Dársena de Embarcaciones Menores del Puerto de Las Palmas, el PIOGC y el PGMO de Las Palmas de Gran

Canaria establecen que el desarrollo de esta parte de la Zona de Servicio. Ambos documentos, coinciden en sus expectativas sobre la dársena de embarcaciones menores del Puerto de Las Palmas. De forma general, expresan el deseo de mejorar la relación del puerto con la ciudad con la incorporación de usos lúdicos, de ocio, dotacional y terciario en la medida que el carácter de puerto de interés general los admita; así como, reconocen la necesidad de ampliar la capacidad de los atraques, la reorganización de sus espacios, y la mejora y cualificación de las infraestructuras.

Esta intención de ampliar, reorganizar, mejorar y cualificar también ha sido considerada por la Autoridad Portuaria de Las Palmas a través de su Plan Director de Infraestructuras que recoge las obras incluidas en el Proyecto Básico de Actuaciones para la ampliación del Puerto de La Luz, con D.I.A. de la Secretaría General de Medio Ambiente, de 20 de diciembre de 2001. También, la planificación de usos expresada por la Autoridad Portuaria quedaba, además, totalmente definida en la modificación sustancial de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios de los puertos de Las Palmas en la Isla de Gran Canaria) que asigna a esta zona el “Uso Comercial Náutico Deportivo”, equivalente al “Uso Portuario Náutico Deportivo”.

La Dársena de Embarcaciones Menores actual, si bien cuenta con todos los servicios urbanos precisos para su correcto funcionamiento y la atención a los usuarios, presenta carencias en cuanto a superficie terrestre con respecto a la lámina de agua con la que cuenta. Esta falta de espacio terrestre se traduce en dificultades para dotar explanadas abiertas para varada y/o reparaciones, locales para incorporar nuevas actividades de apoyo a la náutica y los navegantes, de suficientes plazas de aparcamiento; y limitación para trazados alternativos de los viales y paseos o la potencial dotación de un nuevo acceso rodado.

La “Ampliación de la Marina de Las Palmas” prevista en el “Proyecto Básico de actuaciones para la ampliación del Puerto de La Luz”, tanto para la zona de servicio terrestre como para la dársena, precisaría la dotación de espacios y usos acordes con las nuevas dimensiones, al tiempo que permitiría la ampliación y reordenación de los viales, aparcamientos y accesos, la instalación de zonas de varada o reparaciones de grandes yates, la mejora de accesos y distribución interior de los viales o, también, la posibilidad de sectorizar la marina según la naturaleza de los diferentes usuarios.

Estas ampliaciones permitirían acoger nuevos y más importantes eventos náuticos nacionales e internacionales o dar más cobertura a los actuales, aspiración compartida con la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, en particular, y la Isla de Gran Canaria, en general. Los párrafos anteriores están directamente relacionados con la optimización de la gestión y explotación del dominio público portuario y las instalaciones e infraestructuras portuarias de acuerdo con los objetivos que la legislación atribuye a las autoridades portuarias. De igual forma la ampliación de esta infraestructura portuaria permitirá mejorar las condiciones de abrigo del puerto orientando la bocana hacia el este y proveerá de una lámina de agua suficiente para acoger hasta 800 atraques nuevos alcanzando el objetivo de 2.000 atraques en el puerto deportivo capitalino. Este incremento de la capacidad de acogida resolverá inicialmente la demanda real de atraques que acumula el actual muelle deportivo y la previsión para otras futuras, así como, permitirá al puerto y la ciudad aspirar a desarrollar importantes eventos náuticos o promover el turismo náutico que contribuya a la consecución de una verdadera “ciudad de mar”.

Partiendo de estos condicionantes, la “Alternativa 0” supondría mantener la ordenación actual para la dársena existente y dejar la ampliación del puerto sin ordenación pormenorizada. Mantener esta ordenanza en su estado actual significaría una limitación

importante del desarrollo del puerto, mientras que la microparcelación existente da lugar a un desorden urbanístico y de gestión no deseable. No sería posible, por tanto, hacer frente a las demandas y/o deficiencias detectadas, así como, tampoco desarrollar nuevas actividades que están en las expectativas tanto de la ciudad como del puerto. La “no tramitación” del Plan Especial nos mantendría, por lo tanto, en la situación actual para las parcelas existentes; mientras que, para el resto de la Zona de Servicio de la Dársena Náutico-Deportiva, la ausencia de determinaciones urbanísticas supondría una indefinición e incertidumbre que limita, no solo el desarrollo portuario y económico de este ámbito, sino que impide el desarrollo de las expectativas que se han puesto de manifiesto tanto por parte del Gobierno Insular, a través del PIO, como el Municipal a través del Plan General. A partir de la “Alternativa 0” se proponen otras tres alternativas que son desarrollo o alternativa a las anteriores.

La “Alternativa 1”, respecto a la “Alternativa 0”, permitiría acabar con los problemas de indefinición e incertidumbre que suponen desarrollar la zona portuaria sin el soporte de unas determinaciones urbanísticas claramente definidas. No obstante, ya que mantiene la ordenación actual e incorpora la ordenación de los nuevos espacios, no solventa ninguno de los problemas que se exponían en la “Alternativa 0”, tales como la microparcelación, el desorden urbanístico o la dificultad de gestión, así como, tampoco hace frente a las demandas/carencias de la Dársena de Embarcaciones Menores tanto en su estado actual como para sus futuras ampliaciones.

La “Alternativa 2” olvida los planteamientos anteriores y las determinaciones existentes para desarrollar todo el ámbito, actual y previsto, bajo una nueva perspectiva. Atendiendo a las conclusiones del análisis de la situación actual incluida en el Documento de Información de este mismo Plan, esta alternativa propone la creación de grandes áreas homogéneas. La parcela destinada a servicios náuticos (varaderos) situada al norte de la calle Joaquín Blanco Torrent responde a la realidad de la existencia de instalaciones que, hoy por hoy, no pueden ser fácilmente trasladadas a otros espacios del puerto. Sin embargo, su presencia es un punto de fricción con el completo desarrollo del área de integración entre la ciudad y las áreas abiertas de la dársena náutica deportiva.

La “Alternativa 3” parte y desarrolla la “Alternativa 2” y pretende simplificar y agrupar las diferentes zonas del recinto portuario en áreas homogéneas de acuerdo a su especialización y vocación. Desarrolla la “Alternativa 2” para responder al objetivo del Plan Especial establecido por el Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria de “la ampliación del Muelle Deportivo y reorganización de sus actividades para una mejor relación con la ciudad”. Esta alternativa deriva de un largo proceso de adaptación a los distintos planes y proyectos que se han ido desarrollando en el sector. Respondiendo de la mejor manera a las demandas y aspiraciones que desde los distintos instrumentos se han establecido para la DEM. De este modo la Alternativa 3, que se desarrolla en este Plan Especial, recoge todas las determinaciones definidas previamente, y por tanto resulta ser la más adecuada tanto ambiental como urbanísticamente.

En resumen, se pueden enumerar los siguientes motivos como los que han marcado el trabajo del equipo redactor a la hora de definir las diferentes alternativas de ordenación del plan especial de ordenación:

- Definición de las ampliaciones portuarias previstas para la dársena de embarcaciones menores, a través de los estudios de agitación realizados, el Plan Director de Infraestructuras y la declaración de impacto ambiental del proyecto de ampliación.

- Determinaciones de la ordenación territorial y/o urbanística para el ámbito del litoral y para la dársena de embarcaciones menores. Especialmente el PIO/Gc y el PGO/LPGC.
- Análisis y diagnóstico del funcionamiento actual y explotación de las instalaciones portuarias. Propuesta de mejora y sectorización de actividades, conforme a la inclusión de las nuevas áreas portuarias a generar.
- Análisis de la estructura viaria y de movilidad existente para la dársena de embarcaciones menores.
- Estudio de los accesos viarios y peatonales existentes, mejora los mismos que favorezcan el desarrollo de la dársena de embarcaciones menores y la ampliación de las instalaciones náuticas-deportivas.
- Aprovechamientos urbanísticos realistas, teniendo en cuenta que las futuras ampliaciones e instalaciones portuarias se deberán ejecutar mediante inversiones de carácter privado.

10 MEDIDAS PREVENTIVAS, REDUCTORAS Y CORRECTORAS

Se van a proponer medidas encaminadas a reducir, eliminar o compensar los efectos ambientales negativos así como las posibles alternativas a las condiciones iniciales de este Plan Especial de Ordenación de la Dársena de Embarcaciones Menores del puerto de Las Palmas. Como se ha expuesto en párrafos anteriores, no se espera que se produzcan afecciones negativas significativas sobre el medio, no obstante, se han adoptado una serie de medidas para minimizar, prevenir y corregir cualquier afección que se produzca.

Es importante reiterar en este punto que la ejecución y desarrollo de este plan especial de ordenación no conlleva o establece un marco para la futura ejecución de las obras portuarias de ampliación, ya que el plan especial de ordenación no es el documento de planificación competente para autorizar o determinar dichas obras. Las obras de ampliación portuaria a desarrollar en el Dársena de Embarcaciones Menores vienen recogidas en otros documentos de planificación sectorial portuaria, como es el vigente Plan Director de Infraestructuras del puerto de Las Palmas y la Actualización que en estos momentos se encuentra en tramitación. Dichas obras de ampliación se sometieron a una evaluación de impacto ambiental de proyectos, que culminó en el año 2001 con la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental. Además, el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establece en el artículo 58 el procedimiento para autorizar la ampliación o modificación de los puertos de interés general del estado, en cuyo procedimiento de aprobación de los proyectos (de obras interiores portuarias) no se exige contemplar dichas obras en el expediente de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, ni en el correspondiente plan especial de ordenación.

10.1 Principales medidas y condiciones a adoptar

Primero. Ubicación

El desarrollo concreto del Plan Especial de Ordenación en el ámbito de la Dársena de Embarcaciones Menores, en las actuales infraestructuras portuarias, se considera en sí misma una de las principales medidas protectoras, ya que evita la ocupación de áreas litorales no intervenidas, lo cual reduce significativamente el coste ambiental asociado.

Segundo. Condicionantes constructivos según la DIA del año 2001

El desarrollo del Plan Especial de Ordenación de la Dársena de Embarcaciones Menores del puerto de Las Palmas se plantea sobre las superficies existentes o sobre futuras explanadas y obras que se ejecuten en virtud de la Resolución de 20 de diciembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «*Actuaciones para la ampliación del Puerto de la Luz*», de la Autoridad Portuaria de Las Palmas («*Ampliación de la Marina de Las Palmas*»).

Se considera imprescindible que se continúen adoptando las medidas preventivas, reductoras y correctoras establecidas por dicha Resolución de 20 de diciembre y publicadas el 11 de enero de 2002 en el Boletín Oficial del Estado (numero 10). A modo de resumen se recuerdan las condiciones más importantes que establece dicha Resolución:

- Las operaciones de relleno de las obras marítimas se realizarán una vez que se haya completado el cierre perimetral, siempre que sea viable dicha forma constructiva, y se utilizarán rellenos de granulometrías suficientemente gruesas, de tal forma que se minimice la dispersión de finos en el medio marino.
- Control de la calidad de las aguas portuarias de la dársena antes del inicio de las obras, durante la ejecución de las mismas y durante la explotación de las instalaciones.
- Realización de prospecciones arqueológicas previas antes del comienzo de las obras, en previsión de posibles hallazgos en las zonas de rellenos.
- Redacción de los correspondientes PVA's y seguimiento de los mismos.

Tercero. Campañas informativas

Se realizarán charlas informativas dirigidas a los responsables de la dirección técnica de las obras, encargados y vigilantes responsables de la realización correcta de las obras (modificaciones del viario y otras destinadas a la consecución de la ordenación prevista), en las que se expondrán y explicará el comportamiento ambiental a seguir para que a su vez las transmitan a todos los operarios.

Se hará especial hincapié en evitar la generación de cualquier tipo de emisión de ruido, de polvo, vertidos o residuos. Estas campañas informativas estarán acompañadas por paneles informativos con el objeto de indicar y recordar a los operarios la obligación de tener en cuenta los objetivos ambientales, sobre los cuales se les ha informado.

Cuarto. Protección del ámbito exterior

Teniendo en cuenta las características de las actuaciones, no se prevén afecciones al ámbito exterior de la superficie ordenada. Es por eso que se descarta cualquier afección a la Avenida Marítima que pueda ser observada y contrastada con las propias de esta pieza urbana.

No obstante, las obras se deberán llevar a cabo con precaución y cuidado, evitando en todo momento afectar de forma innecesaria las zonas contiguas al ámbito de actuación y su entorno. Especialmente en lo concerniente a la zona de la Playa de Las Alcaravaneras que linda con el puerto deportivo, siendo objeto de control a lo largo de todo el tiempo que duren las obras destinadas a la consecución de los objetivos definidos en el Plan Especial.

Quinto. Protección de los elementos culturales existentes y hallazgos arqueológicos

Se deberá tener especial cuidado con aquellos elementos singulares existentes en caso de prever posibles afecciones.

Durante la ejecución de cualquier tipo de obra por parte de la Autoridad Portuaria de Las Palmas o bien de un concesionario se deberá proceder de conformidad con el artículo 70 de la Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias, respecto al posible hallazgo casual de restos humanos, estructuras, restos arqueológicos o paleontológicos.

Sexto. Acceso a la zona de obras durante la ejecución de obras en el Plan especial

De modo general y en las áreas en las que se desarrollen obras se deberá proceder a la limpieza periódica de la zona de acceso, con el objeto de evitar que los vehículos encargados del transporte de material puedan arrastrar pequeñas partículas que reduzcan la adherencia de los neumáticos y puedan provocar accidentes; esta limpieza se realizará al menos 1 vez al día.

En el viario del puerto deportivo se procederá a la instalación de señales que indiquen que se ha de circular con precaución debido a la incorporación de vehículos lentos al viario o que la calzada puede deslizar, debido al consecuente riesgo que ello produce.

Por último, con respecto al tránsito de maquinaria y camiones que puedan intervenir en las labores y en el transporte de materiales necesarios para la realización de las obras previstas, hay que indicar que se cuidará – en el caso que así se requiera- que la entrada y salida de estos vehículos se realice de forma gradual, tanto en la circulación por el interior del puerto como al salir del mismo.

Séptimo. Conservación de ejemplares de Phoenix canariensis (palmera canaria)

En el interior del ámbito de actuación aparecen varios ejemplares de *Phoenix canariensis* (palmera canaria), que se ubican en las zonas ajardinadas de la entrada, habiendo sido estos ejemplares plantados con carácter ornamental. En las labores de acondicionamiento que puedan desarrollarse en este sector se deberán tener en cuenta estos ejemplares vegetales, que deben ser tratados adecuadamente, debiéndose proceder a la instalación de vallados de seguridad en torno a las mismas. Esta medida protectora pretende garantizar la conservación de los ejemplares de *Phoenix canariensis*.

En caso de que los ejemplares se vean afectados han de ser retiradas por personal especializado y siguiendo pautas que eviten la pérdida de los mismos. Al tratarse de especies que se encuentran protegidas por la normativa autonómica de modo previo a su trasplante se deberá obtener la pertinente autorización emitida por la Autorización del Cabildo Insular.

Octavo. Ruidos y vibraciones

Las emisiones habituales que se producen en la zona de servicio del puerto deportivo tienen su origen en las diversas actividades realizadas en este recinto, actividades que por su volumen y tipología no tiene carácter significativo. A destacar el trasiego de embarcaciones menores y vehículos.

Por tanto, a estas emisiones habituales habrá que sumar aquellas derivadas de la ejecución de las obras de edificación y acondicionamiento necesarias para la consecución de la ordenación prevista en el Plan Especial de Ordenación. Actuaciones menores que no suponen cambios y afecciones a destacar. De todas formas se controlarán los niveles de ruido y vibraciones mediante las medidas correctoras correspondientes:

- Se realizarán labores de mantenimiento de la maquinaria de obra, y más concretamente de aquellas que presentan niveles de ruido elevados, tales como camiones, palas cargadoras, grupos electrógenos, etc. con el objeto de reducir el impacto sonoro de elementos desajustados y/o desgastados.
- Cumplimiento de la legislación específica sobre niveles de potencia acústica de la maquinaria y vehículos que se usan en las obras públicas.

Noveno. Emisiones de polvo y partículas a la atmósfera

Las actuaciones encaminadas a la ejecución de las edificaciones, viario y acondicionamiento general definido por este Plan Especial deberán ser controladas adecuadamente, aunque no se prevé que los niveles de emisiones que puedan ocasionarse supongan valores apreciables. En cualquier caso se deben establecer medidas destinadas a la minimización de las emisiones que se puedan producir, debiéndose realizar los riegos que se estimen necesarios, los cuales podrán ser llevados a cabo con agua de mar.

Los camiones destinados a transportar el material necesario para la ejecución de las labores derivadas del Plan Especial, deberán llevar en todo momento la carga tapada con un toldo a fin de evitar la generación de polvo durante el transporte por la acción de barrido que ejerce el aire sobre la carga al circular.

Para todas las medidas correctoras mencionadas en las que sea preciso realizar riegos correctores o lavado del material se tendrá especial cuidado en que no se produzcan escorrentías que pudieran generar afecciones sobre el mar.

Décimo. Emisiones de gases y otros contaminantes atmosféricos

Estas emisiones se generarán principalmente por el uso de combustibles fósiles en motores de combustión interna, que tendrán su origen en el motor de las embarcaciones deportivas que usan el puerto (emisión habitual) y en la maquinaria necesaria para la ejecución de alguna obra. Generalmente estos vehículos utilizan gasoil como fuente energética, siendo las emisiones gaseosas generadas las propias de cualquier vehículo homologado de estas características, entre las que destacan el dióxido de azufre (SO₂), los hidrocarburos, el monóxido de carbono (CO) y los óxidos de nitrógeno (NO_x). Ya se ha comentado que la incidencia ambiental de estas emisiones es despreciable por la tipología de las embarcaciones, el carácter de las obras (esporádicas y de poca magnitud) y el efecto dispersor del viento.

La mejor medida correctora es la de mantener la maquinaria en perfecto estado de funcionamiento, realizando periódicamente labores de mantenimiento a los sistemas de depuración de gases (catalizadores). Con ello se evitará el funcionamiento de elementos desgastados que puedan provocar un anormal funcionamiento de la maquinaria, con el consiguiente aumento de emisiones a la atmósfera. No obstante, insistimos en que las obras a llevar a cabo para la consecución de las determinaciones definidas por este Plan Especial presentan poca importancia.

Undécimo. Vertidos y residuos

Con respecto a los posibles derrames accidentales de aceites y/o combustibles asociados a la maquinaria de obra en el medio terrestre, se adoptarán las siguientes medidas:

- Los cambios de aceites y/o abastecimiento de combustible se llevarán a cabo en talleres autorizados, debido a la escasa envergadura de las obras que define este Plan Especial.
- Los vertidos accidentales de sustancias peligrosas que se produzcan en el medio terrestre, serán inertizados (arenas, zeolitas, etc.), retirados y almacenados hasta que sean retirados por gestor autorizado, que los trasladará a destino oportuno.
- En el área de estudio no se permitirá el lavado de los camiones, especialmente el de los camiones hormigoneras.

Durante la fase de obras se van a producir distintos tipos de residuos, que serán objeto de una correcta gestión ambiental (traslado a vertedero autorizado y/o entrega a gestor autorizado de la Comunidad Autónoma de Canarias). Y de igual forma para la recogida de todos los residuos de los usuarios del puerto

El personal laboral empleado en las obras generará una media de unos 0,6 Kg/día de residuos, los cuales se almacenarán en recipientes adecuados para posteriormente ser retirados por el servicio de recogida de residuos sólidos urbanos. Para su almacenaje –en caso de verse necesario- se instalarán al menos cuatro contenedores que presentarán una capacidad reducida, con el fin de poner en marcha de la recogida selectiva, por tanto los contenedores que se instalarán estarán destinados a la recogida de residuos orgánicos, vidrio, envases y papel. Estos contenedores presentarán una capacidad de 60 litros se encontrarán realizados en polietileno y dispondrán de tapas en vaivén, estarán provistos de asas y dos ruedas a fin de facilitar su transporte. Para diferenciar el tipo de residuos que contendrá cada uno, las tapas tendrán distintos colores, y además se dotarán de un cartel adherido al cubo que indicará el residuo a depositar en el mismo. Estos contenedores se emplazarán en el área destinada a acoger los residuos peligrosos con la diferencia que éstos serán trasladados al finalizar la jornada, al menos el de orgánicos, junto a los contenedores municipales, mientras que los destinados a la recogida selectiva se vaciarán en función de su colmatación.

Por último, se podrían generar pequeños volúmenes de productos considerados como residuos peligrosos (estopas, envases, etc.), los cuales serán correctamente almacenados en recipientes estancos con el fin de ser posteriormente entregados a un gestor autorizado para su correcto tratamiento. El almacenamiento de los residuos peligrosos será de tres meses, o a lo sumo 6 meses previa autorización.

Para los residuos se debe disponer de un sector destinado a la acogida de todos aquellos que se generan en la zona, especialmente aquellos que tienen consideración de peligrosos, disponiendo de depósitos estanco adecuados a la naturaleza de cada uno de los residuos generados, debiendo este sector encontrarse dentro de un área pavimentada y cubierta

Duodécimo. Afecciones a otros usos

Hay que tener en cuenta que el uso diario del puerto deportivo no se puede ver interrumpido durante las obras a desarrollar para la consecución de los objetivos del Plan Especial. Todo esto supone que se deba realizar un plan de etapas en el que se establezca el orden de las diferentes actuaciones a realizar, de modo que no supongan un impedimento para el desarrollo de las actividades derivadas de servicios directos y complementarios que se prestan en esta dársena náutico-deportiva.

Decimotercero. Medidas de integración paisajísticas

Se velará por el adecuado mantenimiento de los paseos y zonas ajardinadas, realizando labores de limpieza y mantenimiento del pavimento y podas y reposiciones de marras precisas, retirando los restos vegetales de podas y residuos que puedan ser depositados por algunos usuarios (papeles, plásticos, etc.), efectuando tratamientos fitosanitarios si fuera necesario, abonos, etc.

Se tendrá especial atención en el mantenimiento a los ejemplares de palmera canaria (*Phoenix canariensis*) que se encuentran en la zona.

En aquellos espacios donde se vea conveniente ampliar los paseos o crear zonas de recreo, se hará conforme a criterios de idoneidad y siguiendo los procedimientos pertinentes.

Decimocuarto. Sobre las edificaciones

Las ordenanzas específicas para el sector serán las que determinarán las características definitivas de la edificación. Además se cumplirá con las determinaciones recogidas en las normas urbanísticas de este Plan Especial. Las edificaciones que conforme a este plan puedan construirse tendrán en consideración un tratamiento paisajístico especial e integrador. Se prevé unas condiciones de edificación para aquellas que se adosan e integran con el actual Paseo de la Avenida Marítima (rasante de la avenida marítima) y otra que permita la ejecución de edificación en altura (2 plantas y en algunos sectores 3 con especiales condiciones) en parcelas localizadas y que se distribuyan y concentren en aquellos lugares de menor impacto potencial. Respetando puntos o trazados sensibles visualmente. Se incluye en el presente DAE un punto con un extracto del denominado “ESTUDIO FORMAL/VOLUMÉTRICO DE EDIFICACIONES DE SERVICIOS DE LA DÁRSENA DEPORTIVA” donde se muestran de manera gráfica e ilustrada el tratamiento e integración paisajística de estas propuestas.

Decimoquinto. Iluminación

Las luminarias han de cumplir con las siguientes consideraciones:

- Las luminarias tendrán lámparas de vapor de sodio a baja presión de color anaranjado, evitándose la utilización de lámparas de vapor de mercurio de vapor de color corregido ni de halogenuros metálicos.
- Las instalaciones del alumbrado deberán disponer de dispositivos para controlar el flujo luminoso o bien de doble lámpara por luminaria, con el objeto de poder reducir el flujo luminoso a partir de las doce de la noche, sin detrimento de la uniformidad.
- La iluminación deberá estar constituida por luminarias bajas y que proyecten el haz luminoso sobre el suelo, con el objeto de no iluminar el medio marino, y por lo tanto minimizar las posibles afecciones. En la medida de lo posible, las luminarias irán empotradas en muros y paredes.

Decimosexto. Acondicionamiento final del ámbito

Una vez finalizadas las obras, se procederá a realizar un acondicionamiento final de todo el ámbito, consistente en la recogida de los restos de obras o residuos que pudieran quedar en la zona, así como rematar cada una de las acciones incluidas en el Plan. Cualquier desperfecto que pudiera sufrir será restituido inmediatamente, manteniendo las consideraciones estéticas que se definieron en el Plan.

Los paseos y áreas peatonales que se han de desarrollar en el interior del puerto deportivo han de conservarse adecuadamente, al igual que el mobiliario urbano instalado (luminarias, pérgolas, bancos, papeleras, etc.). En caso de observarse desperfectos

serán reparados o sustituidos por nuevos elementos, así como se conservarán en perfecto estado las edificaciones que se instalen en esta área.

Se velará por el buen estado de la vegetación ornamental y zonas verdes que puedan resultar afectadas.

10.2 Mención especial al cambio climático

Entre los factores de cambio de origen climático, que se deban tener en cuenta a la hora de la adopción de medidas concretas en el desarrollo del presente especial de ordenación, se encuentra especialmente el relacionado con el cambio en el nivel del mar relativo y el extremo. Evidentemente, no hay que olvidar que el ámbito de la ordenación urbanística planteada por el presente Plan Especial de Ordenación se refiere a unos rellenos portuarios, terrenos ganados al mar, y que como tales, se encontrarán expuestos a futuras variaciones del nivel medio del mar que se produzcan por el cambio climático.

La subida del nivel del mar debido al cambio climático se manifiesta como una de las principales amenazas para los sistemas costeros y zonas bajas de todo el mundo (Nicholls y Cazenave 2010). También hay una mayor preocupación sobre el aumento de los niveles del mar extremos debido al aumento de tormentas y a las mayores olas que se superponen sobre este nivel medio en aumento.

El cambio que debieran experimentar las piezas del manto exterior en dique en talud debido al aumento del nivel del mar o de la altura de ola para mantener el nivel de diseño (la estabilidad) se utiliza como indicador del impacto sobre la fiabilidad de las obras de defensa. Se estima que la subida del nivel del mar al año 2040 suponga la necesidad de aumentar ligeramente (un 3 % en las Islas Canarias) el tamaño de las piezas de dique en talud para mantener la estabilidad de diseño.

Las cotas empleadas para terminación de diques y muelles en el puerto de Las Palmas en los últimos años (mayor de la +5.00) evitan que algún muelle del Puerto de Las Palmas pueda quedar sumergido o inoperativo en el escenario más desfavorable si se considerara una proyección lineal de aumento de nivel del mar debido al cambio climático hasta finales de siglo.

Dicha consideración general deberá ser de aplicación a las infraestructuras portuarias y las edificaciones y servicios de urbanización que se realicen en la Dársena de Embarcaciones Menores, mediante proyectos al amparo de las determinaciones del presente plan especial de ordenación. La cota de rasante de las explanadas, urbanizaciones, viales y edificaciones que se ejecuten deberá tener en cuenta los efectos del cambio climático sobre el nivel del mar, por lo que se adoptará como medida preventiva el incremento de la cota de rasante de explanadas, muelles y edificaciones, en magnitud suficiente a evitar efectos negativos en el ámbito del plan especial de ordenación.

11 PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL Y SEGUIMIENTO DEL PLAN

La finalidad de este Programa de Vigilancia Ambiental, en adelante PVA, es la de comprobar la distribución y corrección de los impactos negativos previstos, y especialmente de los no previstos durante el Seguimiento Ambiental que se efectúe, asegurando así el desarrollo de nuevas medidas correctoras y/o compensatorias.

Para ello, se hace necesaria tanto la planificación sistemática de las labores de seguimiento ambiental, así como, la organización de la información necesaria para el estudio de la evolución de los impactos medioambientales.

Con el establecimiento de este Plan de Seguimiento y Control se pretende comprobar la realización de las Medidas Protectoras y Correctoras propuestas, proporcionar información inmediata acerca de los valores críticos fijados para los indicadores de impactos preseleccionados, proporcionar información a usar en la verificación de los impactos predichos y por último, proporcionar información acerca de la calidad de las Medidas Correctoras adoptadas.

El Programa de Vigilancia Ambiental se redacta según la estructura habitual de estos instrumentos, donde se han de diferenciar las siguientes etapas.

- Etapa de Verificación: se comprobará que se han adoptado las medidas correctoras propuestas.
- Etapa de Seguimiento y Control: se comprobará el funcionamiento de las medidas correctoras en relación con los impactos previstos, para lo que se especificarán las relaciones causa-efecto detectadas, los indicadores de impacto a controlar y las campañas de medida a realizar, determinándose la frecuencia de estas últimas, la metodología a seguir y la frecuencia de los informes.
- Etapa de Redefinición del Programa de Vigilancia Ambiental: se asegurará la adopción de nuevas medidas correctoras y/o modificación de las previstas en función de los resultados del seguimiento de los impactos residuales, de aquellos que se hayan detectado con datos de dudosa fiabilidad y de los impactos no previstos que aparezcan, en la fase operativa. Pudiéndose modificar la periodicidad, incluso eliminar la necesidad de efectuar las mediciones propuestas en función de los resultados que se vayan obteniendo, se hayan adoptado o no medidas correctoras.
- Etapa de Situaciones Episódicas: se especificará cualquier situación aleatoria no prevista, que exigiese la adopción de nuevas medidas correctoras protectoras.
- Etapa de Emisión y Remisión de Informes: se especificará la periodicidad de la emisión de los informes y su remisión al Órgano Sustantivo y Ambiental actuante.

11.1 Etapa de verificación

En esta etapa se verificará que se han adoptado todas las medidas correctoras establecidas.

Para ello se elaborarán unas planillas o "listas de chequeo" destinadas a realizar la labor de campo y con la finalidad de facilitar al técnico ambiental la realización de esta etapa de verificación. Las listas se dispondrán en tres columnas, en la primera de ellas se indicará la medida correctora, en la segunda se indicará si cumple, no cumple o cumple parcialmente la medida correctora, y en la tercera se anotarán las observaciones que el

técnico que lleve a cabo el seguimiento ambiental considere pertinentes en cada caso. A continuación ponemos un ejemplo de lo que se pretende:

ETAPA DE VERIFICACIÓN		
MEDIDA CORRECTORA	CUMPLIMIENTO	OBSERVACIONES
Aplicación de riesgos correctores en las pistas y explanadas de mayor tránsito	Cumple	
Correcta gestión de los residuos	Cumple parcialmente	No ha acondicionado la zona de almacenamiento temporal de los residuos peligrosos

1.- Campaña informativa: Comprobación mediante observación directa de la realización de las charlas informativas orientadas a los operarios y trabajadores de la obra y/o solicitud del parte de asistencia de los operarios.

- Frecuencia verificación: única, antes del inicio de las obras.
- Frecuencia informe: único, antes del inicio de las obras.

2.- Protección del ámbito exterior: Constatación mediante observación directa, por técnico ambiental, de la existencia de posibles afecciones.

- Frecuencia verificación: semanal (mientras duren las obras)
- Frecuencia informe: mensual (mientras duren las obras)

3.- Protección de los elementos culturales: Se constatará mediante observación directa el estado de las piezas singulares existentes.

- Frecuencia verificación: durante las obras, cuando se estime posibles afecciones.
- Frecuencia informe: mensual (hasta que finalicen las obras)

4.- Acceso: El técnico ambiental en sus visitas, comprobará que se desarrolla adecuadamente el tráfico a través del viario desarrollado, que se realizan las limpiezas del área de acceso de obras que se han establecido, que las rodaduras de los vehículos son limpiadas antes de la salida de los mismos a los varios generales y que el pavimento es repuesto en caso de deterioro.

- Frecuencia verificación: semanal (mientras duren las obras)
- Frecuencia informe: mensual (mientras duren las obras)

5.- Emisiones.

5.1.- Emisiones de polvo: Verificación por técnico competente mediante observación directa de la correcta aplicación de las medidas correctoras, comprobando:

- Riegos correctores en las zonas de rodadura y áreas de trabajo.
- Colocación de un toldo sobre la carga de los camiones a fin de evitar la generación de polvo por el barrido que ejerce el aire sobre la carga al circular.
- Evitar la producción de escorrentías durante la aplicación de los riegos correctores.
- Frecuencia verificación: semanal (mientras duren las obras).
- Frecuencia informe: mensual (mientras duren las obras).

5.2.- Emisiones de gases: Verificación por técnico competente mediante observación directa de la correcta aplicación de las medidas correctoras, comprobando:

- Correcto mantenimiento periódico de los catalizadores de los motores de vehículos y maquinaria involucrada en la obras.
- Frecuencia verificación: mensual (mientras duren las obras)
- Frecuencia informe: mensual (mientras duren las obras)

5.3.- Ruidos: Verificación por técnico competente mediante observación directa de la correcta aplicación de las medidas correctoras, comprobando:

- Correcto mantenimiento periódico de la maquinaria involucrada en la obras.
- Evitar la concentración y el funcionamiento innecesario de vehículos y maquinaria involucrada en la obras.
- Frecuencia verificación: mensual (mientras duren las obras)
- Frecuencia informe: mensual (mientras duren las obras)

6.- Residuos y vertidos.

6.1.- Residuos: Verificación mediante observación directa de la correcta aplicación de las medidas correctoras, comprobando:

- Los residuos sólidos urbanos serán depositados en contenedores de recogida selectiva y posteriormente retirados por el servicio municipal de recogida de basura.
- Residuos peligrosos almacenados en recipientes estancos y retirados por gestor autorizado, para su correcto tratamiento.
- Frecuencia verificación: mensual (mientras duren las obras)
- Frecuencia informe: mensual (mientras duren las obras)

6.2.- Vertidos: Verificación por técnico competente mediante observación directa de la correcta aplicación de las medidas correctoras, comprobando:

- Inexistencia de vertidos procedentes de la maquinaria (manchas en el suelo).
- Frecuencia verificación: semanal.
- Frecuencia informe: mensual.

7.- Afecciones a otros usos: Verificación mediante observación directa que se aplica el plan de etapas diseñado para evitar la afección a los usos del entorno.

- Frecuencia verificación: mensual.
- Frecuencia informe: mensual.

8.- Medidas de integración paisajística: Verificación, mediante observación directa, que en las zonas verdes existentes o en su caso otras a desarrollar, se procede conforme a las indicaciones descritas en las medidas correctoras.

- Frecuencia verificación: cuando se estime posibles afecciones o, antes del inicio de las plantaciones.
- Frecuencia informe: cuando proceda según contingencias.

9.- Iluminación: Verificación, mediante observación directa, de la adopción las medidas correctoras.

- Frecuencia verificación: única (al finalizar las obras).
- Frecuencia informe: único (al finalizar las obras).

10.- Acondicionamiento final del ámbito: Verificación, mediante observación directa, de la correcta culminación de las obras, una vez finalizadas, comprobando que se ha procedido a la recogida de cualquier resto de basura, sobrantes o cualquier tipo de residuo, rematando cada una de las acciones.

- Frecuencia verificación: única (al finalizar las obras)
- Frecuencia informe: único(al finalizar las obras)

11.- Vertidos: Comprobación por técnico ambiental de que se disponen de los medios necesarios para actuar ante vertidos imprevistos.

- Frecuencia verificación: semanal (durante las obras)
- Frecuencia informe: única (al finalizar las obras)

12.- Mantenimiento, limpieza y conservación de infraestructuras portuarias: Verificación mediante observación directa del correcto mantenimiento y limpieza del área adscrita al Plan Especial, evitando la formación de áreas marginales. Conservación del mobiliario urbano, y de todas aquellas instalaciones que se desarrollen en este sector.

- Frecuencia verificación: única (al finalizar las obras)
- Frecuencia informe: único (al finalizar las obras)

11.2 Etapa de seguimiento y control

1.- Realización de los estudios previos necesarios para definir la situación previa del ámbito.

- Metodología: Seguimiento y control del desarrollo adecuado de los estudios solicitados, por personal capacitado.
- Lugar de medición: ámbito del Plan Especial
- Frecuencia de las labores de seguimiento y control: durante la elaboración de los estudios.
- Frecuencia del informe: único.

2.- Campaña informativa.

- Metodología: Seguimiento de la efectividad de las campañas informativas destinadas a los responsables técnicos y operarios involucrados, observando el comportamiento ambiental de los mismos, el estado general del ámbito, la presencia de residuos, vertidos, etc.
- Lugar de medición: ámbito de la obra.

- Frecuencia de las labores de seguimiento y control: semanal (mientras duren las obras)
- Frecuencia del informe: único (al final de las obras)

3.- Protección del ámbito exterior.

- Metodología: Seguimiento y control visual de las posibles afecciones, especialmente la incidencia de las emisiones de gases contaminantes.
- Lugar de medición: entorno colindante.
- Frecuencia de las labores de seguimiento y control: mensual (mientras duren las obras) y mediciones anuales.
- Frecuencia del informe: mensual (mientras duren las obras)

4.- Protección de los elementos culturales existentes.

- Metodología: Seguimiento y control del mantenimiento de los piezas y hallazgos.
- Lugar de medición: zonas en las que se ubican los piezas: escollera junto al paseo rodonal (vía de emergencia) y jardines de la Plaza de Canarias.
- Frecuencia de las labores de seguimiento y control: siempre que se estimen posibles afecciones (obras o eventos) y periódicamente según lo establecido por el servicio de mantenimiento de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.
- Frecuencia del informe: cuando se estime oportuno.

5.- Control de los espacios libres, paseos y jardines

- Metodología: Seguimiento y control mediante observación directa por personal capacitado del estado de conservación de estos espacios.
- Lugares de medición: lugares donde se encuentran ubicados.
- Frecuencia de las labores de seguimiento y control: según la periodicidad habitual establecida por el servicio de mantenimiento y siempre que se estime oportuno.
- Frecuencia del informe: siempre que se estime oportuno.

6.- Emisiones.

6.1.- Emisiones de polvo (Control de las inmisiones de polvo).

- Metodología: Las labores de seguimiento y control consisten en la detección visual de polvo en el ámbito de obra así como en las hojas de las plantas del entorno, que en caso de ser ostensibles se incrementará la humectación de los focos emisores.
- Lugares de medición: la ubicación definitiva de los puntos de medición se definirán por el ente encargado de realizar las mediciones.
- Frecuencia de las labores de seguimiento y control: cuando se estime necesario.
- Frecuencia del informe: cuando proceda.

6.2.- Gases (Control de los gases contaminantes emitidos por los tubos de escape de la maquinaria de obra).

- Metodología: Seguimiento y control a las inspecciones técnicas de la maquinaria de obra.
- Lugar de medición: Todo el ámbito.
- Frecuencia de las labores de seguimiento y control: semanal (durante las obras).
- Frecuencia del informe: mensual (durante las obras).

6.3.- Ruidos (Control de los niveles sonoros).

- Metodología: Se realizará un seguimiento y control de los niveles de ruido mediante observación directa. Siempre que se estime oportuno estos controles y mediciones se realizará mediante sonómetro convencional homologado y calibrado en aquellos puntos que se estimen más idóneos. Se adoptarán medidas en caso de que se superen los niveles de afección a zonas habitadas cercanas
- Lugares de medición: dentro del ámbito de estudio.
- Frecuencia de las labores de seguimiento y control: semanal durante el seguimiento de la ejecución de obras.
- Frecuencia del informe: cuando proceda.

7.- Residuos y vertidos

- Metodología: Labores de seguimiento y control mediante observación directa por parte de un técnico ambiental, verificando la ausencia de residuos y vertidos dentro y fuera del ámbito de actuación, control de los certificados de entrega a gestor autorizado de los residuos generados, sobre todo cuando éstos sea peligrosos, comprobando el estado de conservación de los recipientes destinados a albergarlos.
- Lugar de medición: ámbito de actuación.
- Frecuencia de las labores de seguimiento y control: mensual (mientras se ejecuten obras)
- Frecuencia del informe: mensual (durante ejecución de obras)

8.- Medidas de integración paisajística

- Metodología: Seguimiento de la evolución del paisaje urbano portuario según el desarrollo de las actuaciones previstas.
- Lugar de medición: ámbito de la OAS 06 y entorno
- Frecuencia de las labores de seguimiento y control: según se desarrollen las actuaciones.
- Frecuencia del informe: cuando proceda.

9.- Iluminación

- Metodología: Seguimiento y control del cumplimiento de la utilización de la luminaria indicada
- Lugar de medición: ámbito de ordenación.
- Frecuencia de las labores de seguimiento y control: única al finalizar las actuaciones.
- Frecuencia del informe: única al finalizar las actuaciones.

10.- Acondicionamiento final del ámbito.

- Metodología: Observación por parte de un técnico ambiental competente de la correcta realización de las labores de acondicionamiento final. Controlando el estado final de las actuaciones que se desarrollan.
- Lugares de medición: ámbito portuario ordenado.
- Frecuencia de las labores de seguimiento y control: única al finalizar la ordenación prevista.
- Frecuencia del informe: única al finalizar las actuaciones de la ordenación.

11.3 Etapa de redefinición del PVA

Tal y como se expuso anteriormente, el objetivo de esta Etapa es el de contemplar la inclusión de nuevas medidas correctoras o la de su modificación, así como la posible exclusión de las ya previstas. Todo estos, estará en función de los resultados obtenidos en las campañas de seguimiento y control realizadas.

11.4 Etapa de emisión y remisión de informes

En los apartados anteriores, para cada uno de los factores ambientales objeto de seguimiento ambiental, y en cada una de las etapas de VERIFICACIÓN y de SEGUIMIENTO Y CONTROL, además de la correspondiente frecuencia de aplicación, se incluye la frecuencia de emisión y remisión de los informes.

12 RESUMEN Y CONCLUSIONES

Este Documento Ambiental Estratégico tiene por objeto dar cumplimiento a lo establecido en la Ley 14/2004, de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de protección del Territorio y de los Recursos Naturales, en el procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada del *Plan Especial de Ordenación de la Dársena de Embarcaciones Menores del puerto de Las Palmas, incluida en el Sistema General-DEL*. La forma y procedimiento de la evaluación ambiental estratégica simplificada se detalla en los artículos 26 y 27 de la Ley 14/2014, siendo necesario la redacción de un Documento Ambiental Estratégico, con el contenido mínimo que establece el artículo 26.2.

La redacción de un Plan Especial para ordenar este ámbito, la dársena de embarcaciones menores, se ha visto motivada, por un lado, por la aspiración municipal e insular de desarrollar el frente marítimo de levante de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria; y por otro lado, por la necesidad de la Autoridad Portuaria de Las Palmas de contar con un instrumento que regule y precise las determinaciones urbanísticas y los procesos administrativos adecuados para llevarlas a la práctica.

No existe dentro del ámbito de estudio ninguna zona incluida dentro de la “Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos”, “Áreas de Sensibilidad Ecológica” o espacios incluidos en la “Red Natura 2000”. Siendo los espacios naturales protegidos más próximos el “Paisaje Protegido de La Isleta, C-22”; y la Zona de Especial Conservación, ZEC 35_GC, Área Marina de La Isleta. Se considera que no habrá ningún tipo de afección sobre estos espacios a consecuencia de las actuaciones de este plan, tanto por la distancia de separación como por la naturaleza de las actuaciones.

Es importante reiterar que la ejecución y desarrollo de este plan especial de ordenación no conlleva o establece un marco para la futura ejecución de las obras portuarias de ampliación, ya que el plan especial de ordenación no es el documento de planificación competente para autorizar o determinar dichas obras. Las obras de ampliación portuaria a desarrollar en la Dársena de Embarcaciones Menores vienen recogidas en otros

documentos de planificación sectorial portuaria, como es el vigente Plan Director de Infraestructuras del puerto de Las Palmas y la Actualización que en estos momentos se encuentra en tramitación. Dichas obras de ampliación se sometieron a una evaluación de impacto ambiental de proyectos, que culminó en el año 2001 con la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental (Resolución de 20 de diciembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «Actuaciones para la ampliación del Puerto de la Luz», de la Autoridad Portuaria de Las Palmas). Además, el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establece en el artículo 58 el procedimiento para autorizar la ampliación o modificación de los puertos de interés general del estado, en cuyo procedimiento de aprobación de los proyectos (de obras interiores portuarias) no se exige contemplar dichas obras en el expediente de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, ni en el correspondiente plan especial de ordenación.

Como se ha indicado en apartados anteriores dentro del ámbito territorial de este plan no existen elementos patrimoniales naturales a proteger, más allá de los ejemplares de palmera canaria plantados en diversos corredores peatonales o jardines localizados en estos terrenos.

Por otro lado, las edificaciones que conforme a este plan puedan levantarse tendrán en consideración un tratamiento paisajístico especial e integrador. Se incluye en el presente DAE un punto con un extracto del denominado “ESTUDIO FORMAL/VOLUMÉTRICO DE EDIFICACIONES DE SERVICIOS DE LA DÁRSENA DEPORTIVA” donde se muestran de manera gráfica e ilustrada el tratamiento e integración paisajística de estas propuestas.

Con respecto al patrimonio cultural, también ya se ha comentado que el interior del ámbito a ordenar no se localizan elementos catalogados como patrimonio histórico, ni existen elementos de carácter cultural, sólo la mera especulación de considerar como tal a la pieza escultórica situada junto a las actuales oficinas administrativas del puerto deportivo. Así como las propias edificaciones construidas para la administración del puerto deportivo.

No obstante y desde la consideración del paisaje de borde mar como patrimonio paisajístico este Plan Especial se orientan al desarrollo de una ordenación global que potencie esta apreciación. Un conjunto de actuaciones que además de reducir las actuales afecciones podrán contribuir a la mejora del paisaje y de las relaciones afectivas puerto y ciudad.

Se puede decir que la capacidad de acogida del sector para la ordenación propuesta por este Plan Especial es alta o media-alta, ya que no se afectarán a los escasos valores existentes. De modo general se establece que la sensibilidad ambiental del sector es baja.

De forma global se puede decir que el desarrollo de la ordenación propuesta no generará impactos significativos sobre el medio, pues se han evaluado las posibles consecuencias derivadas de la ejecución del mismo y la valoración de estos resulta ser compatible con el medio en el que se desarrolla, sin embargo se plantea el desarrollo de medidas correctoras al objeto de minimizar las posibles afecciones que se deriven.

En cualquier caso se puede afirmar que la situación ambiental futura mejorará con respecto a la actual

En cuanto a la elección de las alternativas es importante hacer mención al hecho de que la ordenación propuesta surge de la integración de los distintos instrumentos de ordenación superior a los que tiene que dar respuesta y de los proyectos aprobados previamente sobre este espacio, ordenándose únicamente las superficies terrestres del puerto.

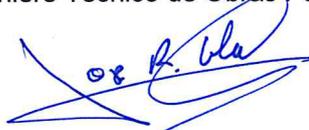
Se van a proponer medidas encaminadas a reducir, eliminar o compensar los efectos ambientales negativos así como las posibles alternativas a las condiciones iniciales de este Plan Especial, no obstante, no se espera que se produzcan afecciones significativas sobre el medio, sin embargo las posibles pueden ser minimizadas en mayor medida adoptando una serie de medidas destinadas a ello.

Como conclusión final, una vez realizado el estudio del estado actual del territorio en cuanto a factores ambientales y paisajísticos que pudieran verse afectados por el desarrollo de este "Plan Especial de Ordenación de la Dársena de Embarcaciones Menores del Puerto de Las Palmas incluida en el Sistema General DEL", se considera que el desarrollo del mismo es compatible con el medio natural y paisaje, puesto que las afecciones que se van a dar son mínimas. Resultando en la mayor parte de los casos, positivas para el entorno. Potenciado además el contacto amable de la ciudad con el mar que el proceso de crecimiento urbano ha fracturado en este tramo de su frente marítimo de levante.

Por lo tanto, se concluye que el desarrollo de este *Plan Especial de Ordenación de la Dársena de Embarcaciones Menores del Puerto de Las Palmas incluida en el Sistema General DEL*, es compatible en cuanto a las características naturales y socioeconómicas del medio que se refiere. Se considera, por tanto, que el Impacto Ambiental previsto resultará POCO SIGNIFICATIVO.

En Las Palmas de Gran Canaria, a mayo de 2015

El Ingeniero Técnico de Obras Públicas



D. José Ramón González Morales
DNI: 42.866.726Q

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos



D. Esteban Del Nero Benítez
DNI: 42.812.205M

El Director de la Autoridad Portuaria



D. Salvador Capella Hierro
DNI: 01.913.048T

II. PLANOS

Planos del Documento Ambiental Estratégico

- 01.- Unidades homogéneas.
- 02.- Diagnóstico ambiental.
- 03.- Calidad paisajística

Planos de alternativas

- A.01.- ALTERNATIVA 0
- A.02.- ALTERNATIVA 1.
- A.03.- ALTERNATIVA 2.
- A.04.- ALTERNATIVA 3.