



**PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE 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 I: DOCUMENTO DE INFORMACIÓN

- I. MEMORIA DE INFORMACIÓN**
- II. PLANOS DE INFORMACIÓN**
- III. MEMORIA DE JUSTIFICACIÓN**
- IV. PLANOS DE ALTERNATIVAS**
- V. ANEJOS**

JUNIO DE 2016



VOLUMEN I: DOCUMENTO DE INFORMACIÓN

ÍNDICE

| | | |
|----------|---|-----------|
| I. | MEMORIA DE INFORMACIÓN..... | 1 |
| 1.1 | Antecedentes..... | 1 |
| 1.2 | Alcance del Plan Especial..... | 2 |
| 1.2.1 | La ordenación urbanística de los puertos de interés general..... | 2 |
| 1.2.2 | Ámbito territorial del Plan Especial..... | 5 |
| 1.2.3 | Elaboración y tramitación del Plan Especial..... | 6 |
| 1.3 | Estructura del documento..... | 6 |
| 1.4 | Equipo Redactor..... | 7 |
| 1.5 | Tramitación del presente expediente..... | 7 |
| 1.5.1 | Formulación del Plan Especial..... | 7 |
| 1.5.2 | Solicitud de los informes sectoriales..... | 8 |
| 1.5.3 | Contenido de los informes sectoriales..... | 8 |
| 1.5.4 | Consideración de los informes sectoriales..... | 9 |
| 1.5.5 | Procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada..... | 13 |
| 1.5.6 | Condicionantes y sugerencias del IAE..... | 14 |
| 2 | ANÁLISIS DEL ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL..... | 16 |
| 2.1 | Análisis morfológico..... | 16 |
| 2.1.1 | Situación y características generales..... | 16 |
| 2.1.2 | Evolución histórica de la zona de servicio y su ordenación..... | 19 |
| 2.1.3 | Situación y características del ámbito..... | 28 |
| 2.1.4 | Evolución histórica del ámbito del presente Plan Especial..... | 28 |
| 2.2 | Análisis de las condiciones legales..... | 30 |
| 2.2.1 | Planeamiento supramunicipal..... | 31 |
| 2.2.2 | Planeamiento municipal..... | 45 |
| 2.2.3 | Planeamiento sectorial..... | 52 |
| 2.2.4 | Evaluación ambiental estratégica..... | 63 |
| 2.3 | Análisis de las infraestructuras..... | 66 |
| 2.3.1 | Servicios urbanos..... | 69 |
| 2.3.2 | Transporte y accesos..... | 71 |
| 2.3.3 | Servicios..... | 75 |
| 2.4 | Análisis de la parcelación y los usos..... | 83 |
| 2.4.1 | Parcelación..... | 83 |

| | | |
|----------|--|------------|
| 2.4.2 | Concesiones y autorizaciones. | 84 |
| 2.4.3 | Tendencias. | 86 |
| 2.5 | <i>Análisis de las obras ejecutadas.</i> | 88 |
| 2.5.1 | Análisis de las obras realizadas. | 89 |
| 2.5.2 | Análisis de las edificabilidades. | 96 |
| 2.6 | <i>Análisis del tráfico portuario.</i> | 97 |
| 2.6.1 | Situación actual de la Dársena de Embarcaciones Menores. | 97 |
| 2.7 | <i>Análisis del Marco Ambiental y Paisajístico según el DAE.</i> | 101 |
| 2.7.1 | Aspectos generales. | 102 |
| 2.7.2 | Problemas y potencialidades de la zona de servicio. | 103 |
| 2.7.3 | Caracterización y delimitación espacial de las variables ambientales. | 105 |
| 2.7.4 | Características geológicas, geomorfológicas y topográficas. | 106 |
| 2.7.5 | Características paisajísticas. | 107 |
| 2.7.6 | Unidades homogéneas. | 110 |
| 2.7.7 | Clima. | 111 |
| 2.7.8 | Hidrología/Hidrogeología. | 112 |
| 2.7.9 | Flora y vegetación. | 113 |
| 2.7.10 | Fauna. | 113 |
| 2.7.11 | Inventario y localización de los elementos naturales y culturales existentes. | 113 |
| 2.7.12 | Tipología y localización de impactos ambientales existentes. | 114 |
| 2.7.13 | Diagnóstico ambiental del ámbito a ordenar. | 114 |
| 2.7.14 | Diagnóstico paisajístico. | 115 |
| 2.8 | <i>Análisis social.</i> | 115 |
| 2.9 | <i>Proyectos en curso.</i> | 117 |
| II. | PLANOS DE INFORMACIÓN. | 123 |
| 3 | ÍNDICE DE PLANOS DE INFORMACIÓN. | 123 |
| III. | MEMORIA DE JUSTIFICACIÓN. | 125 |
| 4 | BASES PARA LA ORDENACIÓN. | 125 |
| 5 | ALTERNATIVAS. | 134 |
| 5.1 | <i>Alternativas de ordenación.</i> | 134 |
| 5.1.1 | Alternativa 0.- No tramitar el Plan Especial de Ordenación. | 134 |
| 5.1.2 | Alternativa 1.- Determinaciones de la Ficha SG-DEL para las parcelas existentes y desarrollo de nuevas determinaciones para las ampliaciones previstas. | 136 |
| 5.1.3 | Alternativa 2.- Desarrollo de una nueva normativa para todo el ámbito (actual y ampliaciones). | 137 |

| | | |
|----------|--|------------|
| 5.1.4 | Alternativa 3.- Desarrollo de grandes áreas homogéneas especializadas. | 139 |
| 5.2 | Alternativa seleccionada..... | 141 |
| IV. | PLANOS DE ALTERNATIVAS..... | 142 |
| 6 | ÍNDICE DE PLANOS DE ALTERNATIVAS..... | 142 |
| V. | ANEJOS..... | 143 |
| 7 | “Estudio de Alternativas y Viabilidad de las Conexiones de Transporte Terrestre para la Ampliación de la Dársena de Embarcaciones Menores del Puerto de Las Palmas” | 143 |
| 8 | “Estudio de la Influencia de la Ampliación de la Dársena de Embarcaciones Menores del Puerto de Las Palmas” | 143 |
| 9 | “Aforo de vehículos Dársena de Embarcaciones Deportivas” | 143 |

I. MEMORIA DE INFORMACIÓN.

1.1 Antecedentes.

El presente documento constituye el Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario de Las Palmas, incluido en el ámbito SG-DEL (Tramo A: entorno de Las Alcaravaneras – Frente Portuario) del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, correspondiente a la Dársena de Embarcaciones Menores del Puerto de Las Palmas.

La redacción de un Plan Especial para ordenar esta zona de servicio del puerto de Las Palmas 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.

En esta línea, en 1995 se redactó y aprobó definitivamente (Orden Departamental de 26 de mayo) el Plan Especial de Ordenación de la Dársena de Embarcaciones Menores que permitió resolver de forma eficiente la dinámica urbanística de esta zona del puerto.

Sin embargo, los años transcurridos y el nuevo marco urbanístico y legal que ha introducido la aprobación del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (acuerdo del Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria de 23 de diciembre de 2003, y posterior de 29 de abril de 2004), la aprobación de la Adaptación del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria al Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y a las Directrices (acuerdo en sesión de la COTMAC celebrada el 29 de octubre de 2012) y de 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, exigen una actualización de los contenidos y ámbito terrestre del Plan Especial.

En cuanto a lo que se refiere a los ámbitos y funciones, el Plan General de Ordenación establece, dentro de la zona de servicio del puerto de Las Palmas, dos Áreas Diferenciadas para desarrollarse a través de planes especiales:

- El SG-P, denominado “*Sistema General Puerto de Las Palmas*”;
- El SG-DEL, denominado “*Sistema General de Dotaciones del Espacio Litoral*”.

El Área Diferenciada SG-P cuenta con ordenación urbanística aprobada y vigente, y se le asigna una función específicamente portuaria, mientras que el Área Diferenciada SG-DEL cuenta con la ordenación urbanística aprobada y vigente en el entorno del Istmo de Santa Catalina, e introduce actividades comerciales y de ocio, asociadas a las portuarias compatibles y con ellas.

En la correspondiente Ficha SG-DEL del PGO/LPGC, la ordenación urbanística de la Dársena de Embarcaciones Menores queda condicionada por los posteriores Planes Especial de Ordenación que se redacten. En tanto en cuanto se redacten y aprueben, los parámetros urbanísticos son los transcritos en la hoja anexa a las determinaciones específicas de la Ficha SG-DEL, coincidentes con los aprobados en el Plan Especial de Ordenación de la Dársena de Embarcaciones Menores del año 1995.

Por su parte, en el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria se establece una serie de Planes Territoriales Parciales que afectan a los terrenos ocupados por la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas.

Entre ellos, el **“PTP1. Litoral de Levante de Las Palmas de Gran Canaria”** que se prolonga por la costa de levante de la ciudad entre el límite sur de la Base Naval y el límite sur de la Playa de La Laja.

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

Estos documentos constituyen, sin duda, las bases de partida del presente Plan Especial, que deberá concretarlas mediante una ordenación acorde con las exigencias portuarias y su entorno urbano.

1.2 Alcance del Plan Especial.

1.2.1 La ordenación urbanística de los puertos de interés general.

La ordenación urbanística de la zona de servicio de los puertos de interés general se realiza de acuerdo con lo establecido en el 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.

1.2.2 Ámbito territorial 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 de la SG-DEL y, en concreto, los que constituyen la actual Dársena de Embarcaciones Menores y sus futuras ampliaciones.

En consonancia con lo anterior, la Autoridad Portuaria de Las Palmas ha solicitado, durante la tramitación de la Adaptación Plena del PGO de Las Palmas de Gran Canaria, tanto al Ayuntamiento como a la Comisión Técnica de la COTMAC que *“expresamente quede recogido en la ficha del área diferenciada (...) de la Adaptación Plena del PGO/LPGC la posibilidad de formular y tramitar la ordenación urbanística de los distintos ámbitos espaciales de la vigente zona de servicio del Puerto de Las Palmas, contemplada en la delimitación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Las Palmas, mediante Planes Especiales de Ordenación de áreas funcionales autónomas.”* Todo ello en concordancia con lo dispuesto para la articulación urbanística de los puertos en el mencionado artículo 56 del TR-LPEyMM.

La *“Situación y Encaje Territorial”* y la *“Delimitación del Área”* del presente plan se presentan grafiadas en los Plano nº I.01.y I.02 de Información, respectivamente.

1.2.3 Elaboración y tramitación del Plan Especial.

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

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

En el presente caso, la elaboración y formulación del Plan Especial ha correspondido a la Autoridad Portuaria de Las Palmas. A tenor de lo establecido en el art. 37.5 en relación con el 35.3 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y Espacios Naturales de Canarias, corresponde al Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria su tramitación y aprobación inicial, previo informe no vinculante del Cabildo Insular y de la COTMAC.

Previamente a la aprobación definitiva corresponderá emitir a la Autoridad Portuaria y a Puertos del Estado el informe vinculante a que se hace referencia en el art. 55.2.c) del TR-LPEyMM.

Corresponde al Pleno del Ayuntamiento la aprobación definitiva del Plan Especial en virtud de lo establecido en el art. 22.2.c) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, según redacción incorporada por la Ley 11/1999, de 21 de abril, de medidas para el desarrollo del Gobierno Local.

1.3 Estructura del documento.

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.

1.4 Equipo Redactor.

Autoridad Portuaria de Las Palmas

- Presidente: Luis Ibarra Betancort.
- Director: Salvador Capella Hierro.
- Equipo Técnico:
 - Esteban del Nero Benítez, Jefe del Área de Planificación y Gestión.
 - José Ramón González, Jefe de División de Planeamiento Urbanístico y Planificación Ambiental.
 - Guillermo A. Holm Mateo, Responsable de Infraestructuras de Planeamiento Urbanístico y Planificación Ambiental.
 - Pedro Ángel Hernández Tarajano, Responsable de Infraestructuras de Planeamiento Urbanístico y Planificación Ambiental.
 - Francisco Sanchez La O, Técnico de Planeamiento Urbanístico y Planificación Ambiental.
 - Richard Gómez Melián, Arquitecto del Departamento de Ingeniería Portuaria.

1.5 Tramitación del presente expediente.

1.5.1 Formulación del Plan Especial.

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en sesión celebrada el 18 de diciembre de 2014, acordó formular el "*Plan Especial de Ordenación de la Dársena de Embarcaciones Menores del Puerto de Las Palmas, incluida en el Ámbito SG-DEL*". Con fecha de 20 de mayo de 2015 (RE: 81365) se solicitó al Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria el inicio del expediente de tramitación y aprobación del Plan Especial de Ordenación.

El Concejal de Gobierno del Área de Ordenación del Territorio, Urbanismo, Vivienda y Aguas, del Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, acordó mediante Resolución nº 18.351, de 4 de junio de 2015, la incoación del expediente para la tramitación del Plan Especial de Ordenación, y su remisión a la COTMAC para emisión del informe previsto en el artículo 43.2 del TR-LOTCyENC, previo a la tramitación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada.

1.5.2 Solicitud de los informes sectoriales.

En virtud del convenio de suscrito entre el Excmo. Ayto. de Las Palmas de Gran Canaria y la presente Autoridad Portuaria para la tramitación y gestión del expediente del “*Plan Especial de Ordenación de la Dársena de Embarcaciones Menores del Puerto de Las Palmas, incluida en el Ámbito SG-DEL*”, se solicitaron los siguientes informes sectoriales:

- Solicitud de informe de carreteras a la Dirección General de Infraestructura Viaria de la de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias. Registro de entrada de la solicitud en el Gobierno de Canarias el 4 de junio de 2015.
- Solicitud de informe de carreteras a la Consejería de Obras Públicas, Infraestructuras y Aguas del Cabildo de Gran Canaria. Registro de entrada de la solicitud en el Cabildo el 2 de junio de 2015.
- Solicitud de informe de costas a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Registro de entrada de la solicitud en el Ministerio el 1 de junio de 2015.
- Solicitud de informe de patrimonio histórico a la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico y Cultural del Cabildo de Gran Canaria. Registro de entrada de la solicitud en el Cabildo el 2 de junio de 2015.

1.5.3 Contenido de los informes sectoriales.

Las Administraciones con competencias en materias sectoriales que emitieron informe fueron las siguientes:

- Informe sectorial de carreteras, de la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación del Gobierno de canarias, recibido el 5 de agosto de 2016 y con registro de entrada nº 5092.

El informe destaca que la afección a la carretera de interés regional GC-1 se limita a la ejecución de un nuevo marco paralelo a los accesos viarios existentes, bajo la propia GC-1, por lo que la afección principal sería durante la ejecución de las obras.

Sobre tal aspecto, indica que al tener el Cabildo de Gran Canaria las competencias para autorizar la ejecución del nuevo marco propuesto, en virtud del Decreto 112/2002, de 9 de agosto, de traspaso de funciones de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos Insulares en materia de explotación, uso y defensa y régimen sancionador de las carreteras de interés regional, debe ser el Cabildo de Gran Canaria el que autorice la ejecución del nuevo marco, por lo que el carácter del informe resulta ser CONDICIONADO a dicha autorización de ejecución de obras.

- Informe sectorial de costas, de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, recibido el 13 de noviembre de 2015 y con registro de entrada nº 7152.

El informe de la Dirección General realiza las siguientes consideraciones, desde el punto de vista del borde litoral:

- 1º. Se debe representar en los planos del plan especial las líneas de ribera del mar, deslinde del dominio público marítimo-terrestre, zonas de servidumbre de tránsito, de protección y de influencia.
- 2º. En los planos del plan especial se recogen unos terrenos futuros que no están recogidos en la DEUP vigente, ni en la Modificación de la DEUP que se encuentra en tramitación, por lo que no puede considerarse válidos a efectos de informar.
- 3º. Se describe la Alternativa 3, elegida por el plan especial.
- 4º. Manifiesta que el ámbito del plan especial forma parte de la zona de servicio del puerto, y que por tanto sus determinaciones estarán vinculadas a la gestión portuaria.
- 5º. Se debe recoger en la documentación del plan especial la obligatoriedad del cumplimiento de la Ley de Costas y su Reglamento General.
- 6º. Establece que una vez tenido en cuenta las consideraciones aportadas, se debe remitir el expediente completo, previamente a la aprobación definitiva, a la Dirección General para un nuevo informe y en cumplimiento de la Ley de Costas.

1.5.4 Consideración de los informes sectoriales.

- **Respecto el informe sectorial de carreteras:**

Se asume por la Autoridad Portuaria de Las Palmas que para la ejecución del nuevo marco propuesto por el plan especial, que amplíe el acceso viario a la dársena de embarcaciones menores, se deberá contar con la autorización previa del Cabildo de Gran Canaria, en orden a planificar y ejecutar el proyecto de obras conforme a las medidas oportunas que establezcan los servicios técnicos del Cabildo que llevan la explotación, uso y defensa de la GC-1.

En tal sentido, previamente a la aprobación por la Autoridad Portuaria del proyecto de ejecución de las obras del marco viario propuesto en el plan especial se deberá contar con la autorización del Cabildo de Gran Canaria y tal requisito previo se incluirá en la normativa del plan especial.

- **Respecto el informe sectorial de costas:**

Ante las consideraciones de la Dirección General, la Autoridad Portuaria realiza una serie de observaciones acerca de asuntos competenciales del planeamiento urbanístico del litoral y el planeamiento urbanístico los puertos estatales.

- a) Como cuestión previa, tal y como dice el propio informe de la Dirección General, resaltar que todo el ámbito de actuación del plan especial corresponde a una dársena de embarcaciones menores y a un litoral que pertenece en su integridad a la zona de servicio del puerto de Las Palmas, puerto de interés general del estado, y que como tal es dominio público portuario.

Tal y como establece la Ley (artículo 7) y el Reglamento de Costas (artículo 5), los puertos e instalaciones de titularidad estatal pertenecen al dominio público

marítimo-terrestre estatal y se regularán por su legislación específica. Con el mismo sentido, en la Exposición de Motivos de la Ley de Costas se especifica que: “(...) III. Quedan fuera del ámbito de aplicación de la Ley los puertos de interés general, que, aun formando parte de los bienes de dominio público marítimo-terrestre de titularidad estatal, continuarán rigiéndose por su legislación específica, en atención a las sustantividad y peculiaridades de estas grandes obras públicas.”

La legislación específica que regula los puertos estatales es el *Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante* (TR-LPEyMM), aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, nombrado – precisamente- en varios artículos del último Reglamento de Costas que fue aprobado por el Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre. Dicha legislación específica establece la articulación urbanística del dominio público portuario/zona de servicio del puerto a través del artículo 56 del TR-LPEyMM. Dicho artículo es bastante claro respecto la formulación, tramitación y aprobación del plan especial, por lo que cualquier referencia o remisión que realiza la Dirección General sobre la aplicación de la Ley de Costas en la tramitación y aprobación del presente plan especial, asimilándolo a cualquier otro instrumento de planeamiento territorial y urbanístico que ordene el litoral, no es procedente, ya que la propia y específica legislación portuaria establece la forma singular de tramitar el planeamiento urbanístico del dominio público marítimo-terrestre, que es dominio público portuario y/o que pertenece a la zona de servicio de un puerto. Precisamente, el TR-LPEyMM trata pormenorizadamente el Régimen Jurídico de la zona de servicio de los puertos estatales, en su Título V “*Dominio Público Portuario Estatal*”, estableciendo el Artículo 67 “*Naturaleza y determinación del dominio público portuario*”, lo siguiente: “1. Los puertos de interés general forman parte del dominio público marítimo-terrestre e integran el dominio público portuario estatal, el cual se regula por las disposiciones de esta ley y, supletoriamente, por la legislación de costas.”

Como conclusión podemos afirmar que, en el Dominio Público Portuario, la legislación de Costas (y su Reglamento) sólo es aplicable en aquellos aspectos o determinaciones no regulados por su derecho específico, siendo su derecho específico el TR-LPEyMM.

b) Sobre la representación del deslinde, ribera del mar y servidumbres en los planos:

El TR-LPEyMM, como legislación específica de puertos, dispone de un artículo, el 56 “*Articulación urbanística de los puertos*” que regula la ordenación urbanística del dominio público portuario, por lo que no resulta exigible que al plan especial se le pretenda aplicar las determinaciones generales establecidas por la Ley y el Reglamento de Costas para la ordenación del litoral, sin previamente comprobar que dichas determinaciones generales son aplicables a cada caso, o no son contrarias a las determinaciones específicas establecidas por la legislación portuaria.

En el dominio público portuario no existe las limitaciones a la propiedad contigua por razones de protección del dominio público marítimo-terrestre, excepto en aquel dominio público portuario que conserve las condiciones naturales del dominio público marítimo-terrestre, definidos en el artículo 3 de la Ley de Costas, tal como establece la Disposición Adicional 25ª del TR-LPEyMM: “*Las limitaciones de la propiedad sobre los terrenos contiguos a la ribera del mar por razones de*

protección del dominio público marítimo-terrestre previstas en el título II de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, serán de aplicación a los terrenos colindantes con el dominio público portuario que conserve las características naturales del dominio público marítimo-terrestre definido en el artículo 3 de la referida Ley.”

Parece lógico que sobre el dominio público portuario que esté desnaturalizado no existan las limitaciones a la propiedad contigua: las servidumbres se aplican desde la ribera del mar (no desde el deslinde), y la ribera del mar en los puertos se representaría, en su caso, coincidiendo con las líneas de muelle y rellenos. Dicha representación de la ribera del mar parece inaplicable (e inútil) en los puertos estatales debido a su peculiaridad, ya que los muelles y dársenas portuarias se van transformando por las características especiales del dominio público portuario y su continuo crecimiento y obras de ampliación.

El ámbito de aplicación del plan especial es única y exclusivamente dominio público portuario (el artículo 56 del TR-LPEyMM prohíbe expresamente que las determinaciones del plan se extiendan más allá de la zona de servicio del puerto) que no conserva las características naturales, ya que se trata de una dársena náutico deportiva, producto de rellenos y obras marítimas, que se han ido ejecutado en un borde litoral artificial, creado por rellenos y protección de escolleras y ejecutado durante la década de los años 70 para dar soporte a una infraestructura de tráfico viario de alta capacidad que cruza la ciudad de norte a sur, la GC-1.

Carece de utilidad la representación de la ribera del mar y las servidumbres en zonas de litoral en los que exista un puerto de interés general, en los que por su propio régimen jurídico como infraestructuras de interés general portuario es posible realizar continuas obras de ampliación, o cuando menos, carece de la utilidad que la legislación de costas alberga cuando exige la representación de dichas servidumbres y riberas. Exceptuando, claro está, el dominio público portuario que mantenga las condiciones naturales y que sea costa y borde litoral inalterado. En su caso, si fuera necesario y útil representar la ribera del mar y sus servidumbres en los puertos (en los ámbitos desnaturalizados), parece que el documento más útil para realizarlo sería la DEUP, instrumento sectorial que delimita y asigna usos sobre el dominio público marítimo-terrestre adscrito al uso específico portuario.

El ámbito de ordenación del plan especial es coincidente con la delimitación de la zona de servicio portuaria y coincidente con el deslinde del dominio público marítimo-terrestre, tal y como se refleja en el Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria (PGO/LPGC), aprobado definitivamente por la COTMAC, en sesión celebrada el 29 de octubre de 2012. Dicho dominio público marítimo-terrestre carece de servidumbres de protección o de limitación a la propiedad contigua, tal y como se puede comprobar en los “*Planos de ámbitos de protección y servidumbre costera*” de dicho PGO/LPGC.

Además de ser un ámbito en el que no es de aplicación las limitaciones a la propiedad contigua, ni el establecimiento de las servidumbres (como se ha visto, por ser un puerto), es preciso recordar lo que establece el artículo 56.2.a) del TR-LPEyMM, segundo párrafo: “(...) *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.”. O sea, que en el hipotético caso que en el ámbito portuario fuera de aplicación alguna de las servidumbres que establece la legislación de costas (porque el ámbito mantuviera las condiciones naturales), sería recomendable que tales limitaciones exteriores a la zona de servicio se reflejaran en el PGO/LPGC, ya que el TR-LPEyMM prohíbe de manera expresa que el plan especial pueda incidir o extender determinaciones (como lo es una servidumbre) en el exterior de la zona de servicio o del dominio público portuario.

La legislación de Costas establece la obligatoriedad o necesidad de practicar el deslinde del dominio público marítimo-terrestre en los puertos, en el artículo 17 del Reglamento de Costas, con el siguiente tenor literal: “4. En los puertos e instalaciones portuarias, cualquiera que sea su titularidad, se practicará el deslinde del dominio público marítimo-terrestre, con sujeción a lo establecido en la Ley 22/1988, de 28 de julio, y en este reglamento, sea o no coincidente con la delimitación de la zona de servicio portuaria. La definición de la zona de servicio se ajustará a lo dispuesto en la legislación específica aplicable.”. Pero una cosa es que sea exigible que se practique el deslinde del dominio público marítimo-terrestre y que quede reflejado en la oportuna Orden Ministerial de deslinde, y otra cosa es que en el documento de ordenación urbanística de la zona de servicio del puerto (plan especial) sea exigible la representación de dicho deslinde, de la ribera y de las servidumbres. Porque ya hemos visto que en dicho ámbito no existen limitaciones a la propiedad contigua por razones de protección del dominio público marítimo-terrestre, porque dicho litoral es zona de servicio del puerto y no mantiene las condiciones naturales, y además las determinaciones o limitaciones que se pudieran aplicar, en su caso, estarían fuera del ámbito de aplicación del plan especial, tal y como establece la ley de puertos. En tal caso, las servidumbres se deberían representar en el correspondiente instrumento de ordenación urbanístico de la zona contigua al dominio público portuario, como por ejemplo, en el PGO de Las Palmas de Gran Canaria.

c) Sobre la solicitud de que la Normativa del Plan Especial recoja la obligatoriedad de la Ley de Costas y su Reglamento:

La propia legislación de Costas establece que los puertos estatales se deben regir por su legislación específica, siendo actualmente el TR-LPEyMM, y de manera supletoria, la legislación de costas. En aplicación de ello, se modificará la Normativa del plan especial de ordenación, y para evitar interpretaciones que puedan inducir a error, se recogerá un último apartado 5, en el Artículo 1 “Objeto, contenido y ámbito”, con el siguiente texto: “El ámbito del presente plan especial de ordenación se incluye dentro de los espacios de la zona de servicio de un puerto de interés general, y como tales, forman parte del dominio público marítimo-terrestre e integran el dominio público portuario estatal, el cual se regula por las disposiciones del TR-LPEyMM y, supletoriamente, por la legislación de costas.”

d) Sobre la remisión del expediente completo, diligenciado y previamente a su aprobación definitiva, a la Dirección General para la emisión de un nuevo informe:

El único informe preceptivo antes de la aprobación definitiva de la ordenación urbanística de un plan especial de un puerto de interés general que establece la legislación sectorial portuaria es el de la Autoridad Portuaria. La ordenación urbanística de los puertos de interés general del estado se articula de conformidad

con el artículo 56 del TR-LPEyMM, y en dicho artículo se determina con exactitud las competencias sobre la formulación, tramitación y aprobación de los planes especiales de ordenación, así como los informes previos a la aprobación definitiva que se deben solicitar. El Artículo 56.2.c) expone literalmente el procedimiento a la hora de la solicitud de los informes previos a la aprobación definitiva:

“c) Concluida la tramitación, y con carácter previo a la aprobación definitiva de dicho plan especial, la Administración competente en materia de urbanismo, en un plazo de quince días, a contar desde la aprobación provisional, dará traslado del contenido de aquél a la Autoridad Portuaria para que ésta, en el plazo de un mes, se pronuncie sobre los aspectos de su competencia.

Recibido por la Autoridad Portuaria el contenido del plan especial, ésta lo remitirá a Puertos del Estado a fin de que formule las observaciones y sugerencias que estime convenientes.

En caso de que el traslado no se realice o de que la Autoridad Portuaria se pronuncie negativamente sobre la propuesta de la Administración competente en materia urbanística, ésta no podrá proceder a la aprobación definitiva del plan especial, debiendo efectuarse las consultas necesarias con la Autoridad Portuaria, a fin de llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del mismo. (...)”

Por lo tanto, Costas no tiene que informar preceptivamente previo a la aprobación definitiva, siendo inaplicable el artículo 117 de la Ley de Costas a los puertos de interés general, ya que la articulación urbanística en los puertos se realiza aplicando su regulación específica. Y en todo caso, quien informa es la Administración del Estado, que en el caso singular de los puertos de interés general la representa la Autoridad Portuaria y Puertos del Estado.

Las anteriores consideraciones y observaciones sobre el informe de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar fueron remitidas el 18 de diciembre de 2015 al Ayto. de Las Palmas de Gran Canaria, mediante escrito con registro de entrada en el Ayuntamiento nº 2015-194794.

1.5.5 Procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada.

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.

Según se justifica en los documentos técnicos del plan especial, se considera que el presente instrumento 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, habiéndose redactado un Documento Ambiental Estratégico (Volumen III del Plan Especial) con el contenido mínimo que establece el artículo 26.2.

Al haberse sometido el vigente PGO/LPGC a un procedimiento de evaluación ambiental, el plan especial se debe someter a informe previo de la COTMAC, para comprobación del cumplimiento de las determinaciones ambientales del plan general, tal y como establece el artículo 43.2 del TR-LOTCENC, en su nueva redacción tras la Ley 14/2014. Si el informe estimaba que cumple, o no se emitía en el plazo de dos

meses a partir de la solicitud del mismo, el plan especial de ordenación se debía someter a una evaluación ambiental estratégica simplificada, conforme al procedimiento de los artículos 26 y 27 de la Ley 14/2014.

Con fecha 12 de junio de 2015 se solicita a la COTMAC la emisión del informe previsto en el artículo 43.2, párrafos antepenúltimo y penúltimo del TR-LOTCyENC, con carácter previo a la tramitación de la evaluación ambiental estratégica del Plan Especial de Ordenación, para comprobación del cumplimiento de las determinaciones ambientales del plan general de ordenación. Al no haberse emitido informe en dos meses se entendió que dicho informe era favorable, y por tanto, el plan especial de ordenación inició el procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada.

La Dirección General de Ordenación del Territorio, del Gobierno de Canarias, publicó anuncio en el BOC del 23 de noviembre de 2015, relativo a la información pública del documento ambiental estratégico y el borrador del Plan Especial de Ordenación de la "Zona de Servicio de la Dársena de Embarcaciones Menores del Puerto de Las Palmas incluida en el ámbito del SG-DEL".

Una vez realizada la tramitación que establece la Ley 14/2014 por los Servicios de la Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad, la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión celebrada el 1 de junio de 2016, acordó, como órgano ambiental, informar favorablemente la tramitación de la evaluación ambiental estratégica simplificada y la correspondiente formulación del Informe Ambiental Estratégico (IAE) del Plan Especial de Ordenación de la "Zona de Servicio de la Dársena de Embarcaciones Menores del Puerto de Las Palmas incluida en el ámbito del SG-DEL". Dicho Acuerdo fue publicado en el BOC núm. 116 de 17 de junio de 2016, el cual se adjunta al presente documento como Volumen IV.

1.5.6 Condicionantes y sugerencias del IAE.

El Informe Ambiental Estratégico (IAE) establece la implementación de las siguientes medidas correctoras y condicionantes en la ordenación de la dársena de embarcaciones menores, relacionadas con la afección al paisaje que pueden producir los volúmenes edificatorios y la acumulación de vehículos a cielo abierto:

- En relación con las edificaciones: se observa que en las denominadas subáreas 14 y 16, se proyectan edificios de tres plantas de altura con unos parámetros que generan pantalla visual para el usuario de la Avenida Marítima, que no resulta justificada por la finalidad y usos del edificio, por lo que se deben suprimir la segunda y tercera planta, distribuyendo su edificabilidad en el ámbito del Plan Especial de Ordenación.
- En relación con los aparcamientos: habiéndose observado un déficit de aparcamientos, deberán aplicarse los parámetros más restrictivos del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria de conformidad con el uso comercial autorizado en el Plan Especial.
- Se aplicarán medidas correctoras para las explanadas de aparcamientos al aire libre, a través de técnicas paisajísticas como la jardinería, o elementos complementarios de amueblamiento urbano que atemperen sus efectos.
- En relación con los estándares de espacios libres: no se prevé reserva de espacios libres específica en el Plan, simultaneándose con viarios y

aparcamientos por lo que se deberán adoptar las medidas correctoras correspondientes en cuanto a su diseño de uso.

Como sugerencias, proponen las siguientes para el documento de ordenación del puerto:

- En relación con la sostenibilidad: arbitrar medidas para que la dársena de embarcaciones menores aspire a estar galardonado con Bandera Azul, u otras certificaciones de calidad ambiental europeas.
- En relación con la gestión: establecer medidas sobre el diseño y la ejecución de los equipamientos comerciales y dotacionales a nivel de volúmenes, masa textura, materiales colores etc., que apuesten más por la calidad que por la cantidad de los establecimientos.
- En relación con los valores de patrimonio histórico: medidas tendentes a la potenciación y puesta en valor de la actividad de Vela Latina, declarada Bien de Interés Cultural mediante Decreto 43/2016; BOC de 6 de mayo de 2016.
- En relación con la ordenación urbanística: se debería dejar abierta la conexión con el resto del Sistema General del Plan General "Frente de Levante" sin ubicar ninguna pieza edificatoria que impida en un futuro la correspondiente conexión. Por lo que la subárea 17 debería quedar libre de usos al menos bajo el forjado previsto.
- En relación con las redes de servicios: se recomienda la confección del esquema de las redes de servicios y su implementación de forma interactiva, de forma que a medida que se vayan produciendo los cambios se tenga constancia de los mismos por todos los usuarios.

Por último, el IAE establece que las medidas ambientales contenidas en el Documento Ambiental Estratégico de este documento, y las medidas de aplicación general recogidas en la Memoria Ambiental del Plan General de Ordenación Urbana de Las Palmas de Gran Canaria, deben ser incorporadas en el documento de plan especial de ordenación que vaya a ser sometido a aprobación inicial.

2 ANÁLISIS DEL ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL.

2.1 Análisis morfológico.

2.1.1 Situación y características generales.

La isla de Gran Canaria forma parte del archipiélago Canario, situado en el Océano Atlántico frente a las costas del desierto del Sahara, a unos 1.050 kilómetros de la Península Ibérica, 115 kilómetros del continente africano y a 215 Kilómetros del Cabo Bojador. La isla, con una superficie de 1.532 Km², se sitúa en la parte central del archipiélago, siendo Las Palmas de Gran Canaria la ciudad más poblada del mismo y la capital de una de sus dos provincias, concretamente la oriental, constituida por las islas de Gran Canaria, Fuerteventura, Lobos, Lanzarote, La Graciosa y Alegranza.

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 3.905 m 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 se encuentra dentro de sus aguas abrigadas la Playa de las Alcaravaneras de aproximadamente 500 de longitud y una superficie de 3,2 hectáreas. La Corriente de Canarias, que llega desde el Atlántico Norte 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.

Gracias a su estructura natural, su ventajosa ubicación en la encrucijada de rutas entre África, Europa y las Américas y su desarrollo social, urbano y portuario, Las Palmas de Gran Canaria se ha transformado en un puerto de escala universal, con capacidad para atender buques de toda índole. En su papel de plataforma logística de los tres continentes mencionados, el puerto tiene la posibilidad de atraer niveles de tráfico cada vez mayores. Otras ventajas competitivas contribuyen a explicar el éxito de Las Palmas como puerto más activo de la franja de la costa oriental del Atlántico Medio y costa occidental de África. Estas ventajas comprenden:

- Alta densidad de vínculos navieros, acumulados a lo largo de los años, con conexiones a 510 puertos en 135 países;
- Disponibilidad de instalaciones de última generación;
- Conocimientos técnicos y comerciales de la comunidad marítima y portuaria local;
- Alta calidad de servicios, flexibilidad y polivalencia.

Todo ello contribuye a que el puerto desempeñe un múltiple papel, como:

- Centro de transbordo y plataforma logística de contenedores y otras cargas comerciales, a escala regional, nacional y tri-continental;
- Estación de servicio para los buques que surcan las rutas atlánticas, con una larga tradición de competencia en el abastecimiento de combustible, aprovisionamiento de buques y reparaciones navales;
- Base consolidada de las flotas pesqueras internacionales;
- Puerto de pasajeros, con prestación de servicios tanto a los cruceros como a los transbordadores;
- Centro de regatas, espléndidamente situado para dar servicio a las travesías transatlánticas.

Con todo ello, el Puerto de Las Palmas clasifica primeras posiciones para una serie de actividades, ocupando el primer lugar en reparaciones navales, el segundo en pesca y abastecimiento de combustible y el cuarto en lo que concierne al manejo de contenedores y tráfico de pasajeros.

Se dispone en una orientación norte-sur y presenta dos zonas de maniobras y servicios claramente diferenciadas: Dársena Exterior y Dársena Interior, separadas por la línea recta que representa el Muelle León y Castillo.

La bocana de entrada de la Dársena Exterior tiene una anchura de 500 m y un calado de 30 m, se dispone con una orientación norte (10) y máxima corriente controlada de 1 nudo/Knt. La Dársena Interior cuenta con una bocana de entrada de 700 m de anchura, un calado de 14 m, una orientación de 3500 y una máxima corriente controlada de 1 nudo/Knt.

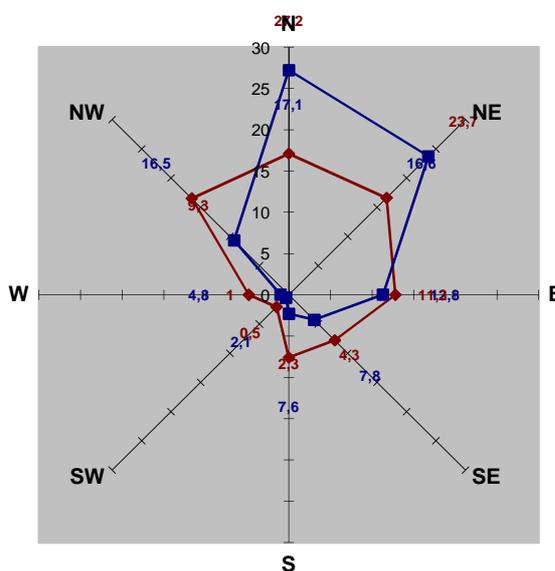
La casi totalidad de la zona de servicio se encuentra a cota del mar siendo toda ella una plataforma horizontal (terrenos que se han ido ganando al mar a lo largo del tiempo, arranco del lado Este del istmo-tómbolo inicial compuesto por depósitos detríticos y arenosos sobre una flecha volcánica submarina. Únicamente presenta un desnivel notable en el perímetro de La Isleta, entre las alineaciones paralelas que suponen las calles Guinchete y el Paseo Hermanos Reina Lorenzo y su continuidad por la Avenida de Las Petrolíferas, y en los terrenos de Roque Ceniciento (de nueva incorporación y pertenecientes propiamente a La Isleta). Este terreno por su génesis volcánica esta formado por lavas basálticas y basaníticas.

La longitud total de muelles, en todo el puerto, es de 15.152 metros, de los cuales 11.509 metros se encuentran dentro del ámbito de este Plan Especial con unos calados que varían entre 3 y 22 m. Las actuales infraestructuras de abrigo parecen suficientes, en principio para proteger el Puerto de La Luz y Las Palmas de los temporales más frecuentes (Norte - Noreste), quedando parcialmente desprotegido de los temporales ocasionales con procedencia Sur. Máxima altura de ola de 6,97 m (con un período de retorno de 50 años) y máxima carrera de marea de 2,84 m.

La temperatura media mensual oscila entre los 17° C y 26° C, la máxima oscila entre los 21°C y 32°C y las mínimas entre 13°C 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, por lo general los temporales llegan al puerto con valores moderados siendo puntuales aquellos que por su magnitud y dirección (Sureste – Noroeste) obstaculizan la maniobrabilidad náutica y la operatividad de servicios (estiba y desestiba). Los temporales más fuertes del Noreste que batan con cierta frecuencia en épocas invernales contra el dique exterior de abrigo (R. Sofía) derivan su fuerza hacia la costa, llegando a invadir las olas la Avenida Marítima, corredor principal de entrada y salida de tráfico de La Ciudad, generando colapsos puntuales

RÉGIMEN DE VIENTOS (1975-1985)
PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS



—●— Velocidad Media (Km/h) —■— Frecuencia (%)

▲ Fuente: Plan Especial de Protección Paisajística. Paisaje Protegido de La Isleta.

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.

El Puerto de Arinaga, al igual que el de Salinetas, se encuentra incluido en las infraestructuras portuarias pertenecientes a la Autoridad Portuaria de las Palmas (APLP) y tanto uno como otro funcionan como instalaciones complementarias al Puerto de Las Palmas. Fue declarado puerto de interés general, y por tanto de competencia exclusiva de la Administración del Estado, en el Anexo 11 de la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

La zona de servicio de este puerto se encuentra ubicada en el suroeste de la isla de Gran Canaria, entre los dos términos municipales de Agüimes y Santa Lucía de Tirajana. Su necesidad y ubicación geográfica vino determinada por la instalación durante los años 80 y 90 del denominado polígono industrial de Arinaga, al objeto de prestar apoyo y servicio al tejido empresarial y de servicios de la zona.

La “Situación y Encaje Territorial” y la “Delimitación del Área” del presente plan se presentan grafiadas en los Plano nº I.01.y I.02 de Información respectivamente.

2.1.2 Evolución histórica de la zona de servicio y su ordenación.

2.1.2.1 Evolución histórica del puerto.

La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria se encuentra íntimamente ligada al Puerto y viceversa. Desde los inicios de la construcción del Puerto de Las Palmas, a finales de siglo XIX, la ciudad comenzó a crecer y ordenarse en su entorno por la fuerte atracción de población que causó el desarrollo de actividades relacionadas con la construcción del puerto y de los servicios vinculados a éste. El centro urbano que hasta entonces había conformado la ciudad, barrios de Vegueta y Triana (a los que se sumará el barrio de Los Arenales durante el s.XIX), pierde su carácter único y acotado, para desarrollar su ensanche (propios de este periodo) a 3 kms de distancia, junto al puerto moderno. Este crecimiento urbano en torno al Puerto y a la Playa de Las Canteras fue encerrando al Puerto y limitando su crecimiento físico, hecho que ha provocado en la actualidad conflictos urbano-portuarios por la ocupación, gestión y ordenación de territorios de borde marítimo que siendo de competencia portuaria tienen uso urbano y permiten actividades ciudadanas.

Puede decirse entonces que el puerto se convirtió en el principal motor de desarrollo de la ciudad, de la Isla y de la provincia. Muchos de los trabajadores vinculados al puerto procedían del interior de la isla y de municipios de otras islas de la provincia. Éstos se establecían con toda su familia en espacios marginales en los alrededores del Puerto (zona baja de La Isleta). La población de la capital se triplica en menos de 50 años, pasando de 14.233 habitantes del año 1.860 a los 62.886 habitantes del año 1.910. Un dato significativo es el que más de 2.200 buques llegan a puerto en el año 1.900 (una cuarta parte de los 10.952 del año 2.010, si no tenemos en cuenta la magnitud y capacidad de los buques actuales). En la actualidad la ciudad de Las Palmas cuenta con un total de 383.308 habitantes (censo de 2010), de los cuales un amplio sector trabaja en actividades que directa o indirectamente están ligadas al puerto.

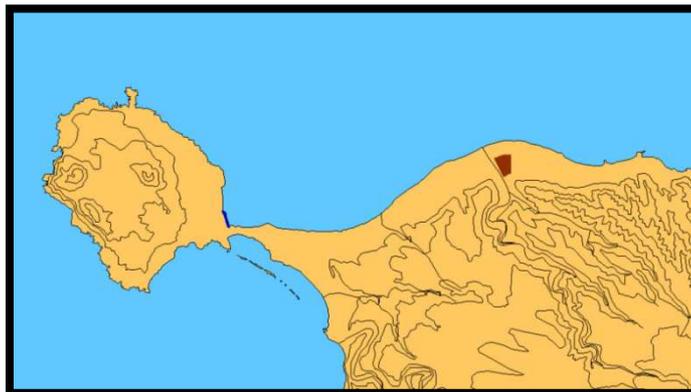
| Año | Buques | Buques TRB |
|------|--------|-------------|
| 2010 | 10.952 | 181.763.803 |
| 2009 | 10.787 | 165.577.410 |
| 2008 | 10.843 | 157.629.823 |
| 2007 | 11.262 | 145.660.880 |
| 2006 | 10.937 | 136.113.732 |
| 2005 | 11.868 | 131.204.000 |
| 2004 | 12.719 | 123.101.000 |
| 2003 | 13.071 | 119.686.951 |
| 2002 | 13.173 | 110.383.000 |
| 2001 | 13.129 | 101.216.000 |

▲ Cuadro Estadístico de Buques y Buques TRB por año. Fuente propia

El puerto, desde el inicio de su construcción en el fondeadero natural al sureste de La Isleta, se ha ido ampliando en sucesivas etapas, buscando mayores calados y superficies para adecuarse a las demandas derivadas del tráfico marítimo comercial. Desde el primer proyecto de Juan León y Castillo hasta los más recientes, el puerto siempre crece y se extiende hacia el Este (a mar abierto, mediante rellenos ganados al mar) y hacia La Isleta (al norte, ocupando parte de su borde litoral), debido tanto a la estrechez del territorio (Istmo) como al crecimiento urbano, en parte dinamizado por el desarrollo portuario, obstaculiza su crecimiento hacia el interior o hacia el sur, hasta donde el resguardo de la Isleta permita el desarrollo óptimo de actividades náuticas. Este crecimiento se realiza mediante diques e infraestructuras de abrigo perpendiculares a la costa, formando así hasta tres alineaciones sucesivas, entre las que se disponen los muelles que en la actualidad configuran el puerto. Aún hoy día los proyectos de ampliación del puerto, dadas sus condiciones morfológicas, continúan en la línea de este proceso de crecimiento, proponiendo incluso una cuarta alineación de dique de abrigo, el de la Esfinge, exterior y paralelo al Reina Sofía.

Para precisar su análisis histórico se han establecido 7 etapas, marcadas por hechos o cambios relevantes en el panorama portuario y urbano. Para cada una de ellas se ha dibujado un esquema en el que puede apreciarse la relación entre la ciudad y el puerto (más estrecha en las primeras etapas) y los procesos de crecimiento de ambos.

Hasta 1478



1478

Existe constancia de la existencia de la isla en el mundo grecorromano y de ser frecuentada desde el siglo XII a.C. por navegantes gadiritas, cultura fenopúnica).

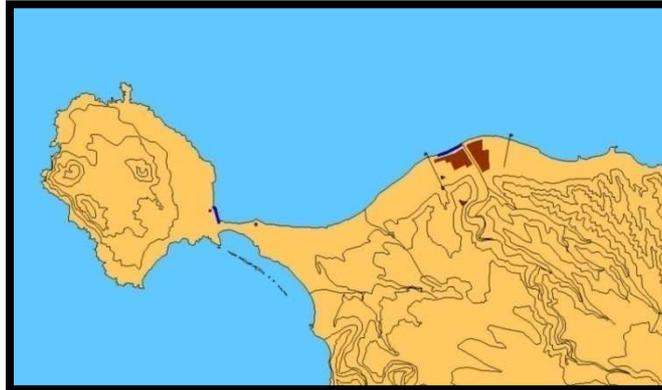
A finales del s.XIII la isla es visitada por genoveses, a los que seguirán mallorquines y catalanes.

Conquista de la Isla por Juan Rejón, se incorpora a la Corona de Castilla. Las islas Canarias comportan un fuerte valor estratégico en la expansión de la Corona hacia las costas africanas y, posteriormente, hacia el nuevo continente.

La fundación de la ciudad tiene lugar junto a la desembocadura del Barranco de Guinguada, por sus condiciones y recursos naturales.

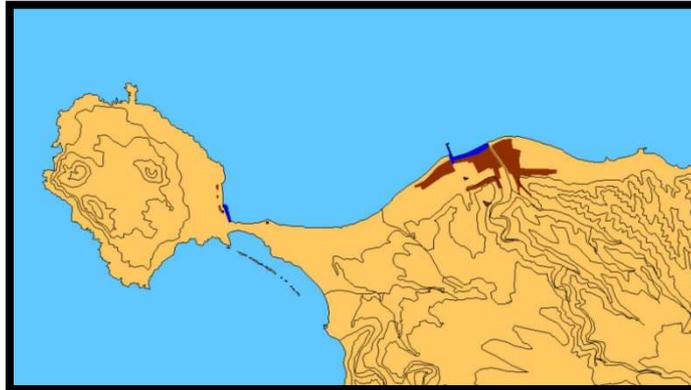
La Isleta, unida a la isla por intrusiones submarinas de magma procedentes de sus volcanes y un posterior proceso de sedimentación de arenas y detritos organógenos, proporciona dos ensenada naturales compuesta por un istmo y dos bahías, siendo la de levante, por su mejores condiciones naturales, la que se utiliza para fondear las embarcaciones, llamada ensenada de La Luz, o de Las Isletas. Las mercancías son posteriormente trasladadas hasta la ciudad.

1478 - 1686



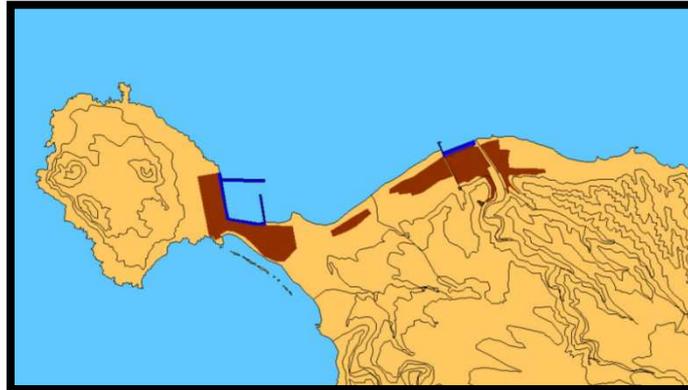
- 1492** 11 de agosto, Colón hace escala en Las Palmas en su viaje hacia las Indias. Con el posterior descubrimiento de América el puerto y la ciudad adquieren una gran importancia en esta ruta, como punto de escala.
El fondeadero natural de La Isleta continúa utilizándose. Para su defensa se construyen los fuertes de La Luz (1494) y de Santa Catalina (cuyas obras finalizaran en 1640) y se construye también en él la ermita de Nuestra Señora de Guía, llamada con posterioridad por los pescadores, Nuestra Señora de La Luz.
Junto a la ciudad se inician las actividades portuarias en la Caleta de San Telmo.
Durante la primera mitad del s. XVI la ciudad crece hacia el norte, al otro lado del barranco de Guinguada, a lo largo de la caleta, originando el barrio de Triana.
- 1568** En San Telmo se construye la torre fortaleza de Santa Ana, que da protección a la ciudad por el norte y al área portuaria del mismo nombre. En 1577 Se construye la torre de San Pedro Mártir (hoy conocida como Castillo de San Cristóbal) con carácter defensivo de la ciudad, al sur.
- 1576** Se levantan las murallas de la ciudad. El casco, integrado por los barrios de Vegueta (sur) y Triana (norte), comunicados por un puente, permanecerá casi tres siglos sin sobrepasar el ámbito amurallado.
- 1596** Ataque pirático dirigido por Van der Does, la ciudad queda arrasada.
- 1599** Inicio de la reconstrucción de la ciudad tras el ataque del pirata Van der Does (1596). El embarcadero natural de San Telmo potencia el carácter comercial de Triana.

1686 – 1883



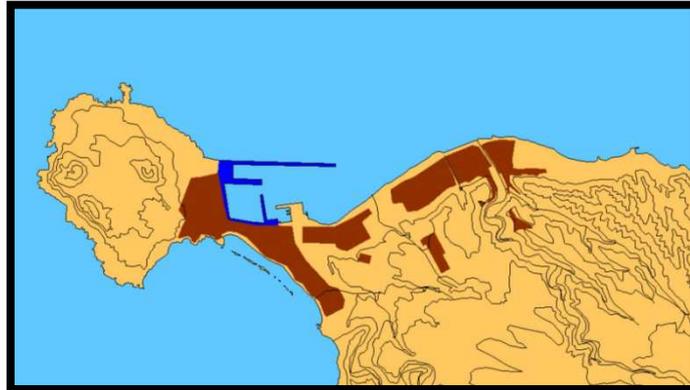
-
- 1811** Se comienza a construir el Muelle de Las Palmas o de San Telmo. Se dispone como prolongación hacia el mar de la línea de muralla y de la fortaleza de Santa Ana. Sobre su traza se construyó la actual calle de Bravo Murillo.
- 1852** Se derriban las murallas y la ciudad se extiende hacia el norte formándose el ensanche de Perojo y posteriormente el barrio de los Arenales, para el que se realiza un proyecto de alineación de sus calles. Al mismo tiempo surgen asentamientos poblacionales en los Riscos. Declaración de Puertos Francos.
- 1854** Se inician las obras de la carretera que une la ciudad con el fondeadero de la Isleta (actuales calles Albareda, Juan Rejón y León y Castillo).
- 1863** Inicio de la construcción de un muelle en la Bahía de La Luz, obra financiada por el Estado y el Ayuntamiento conjuntamente. El proyecto se redacta en 1856 y la obra queda sin terminar en 1873.
- 1881** 25 de abril, declaración de "Puerto de Refugio", por Real Orden, al Puerto de La Luz. El 23 de noviembre se presenta el proyecto de ampliación del Puerto de Juan León y Castillo. Este primer proyecto del Puerto de La Luz dispone un dique (de dirección norte-sur, desde La Isleta junto al Castillo de La Luz, y de 1250 metros de longitud), un contradique (de dirección oeste-este, en las proximidades del Castillo de Santa Catalina) y una serie de muelles intermedios. En total se crea una lámina de agua abrigada de 60 hectáreas. El proyecto incluía una trama urbana asociada al puerto y elementos que servirían de apoyo para desarrollos posteriores, como la actual Plaza de Santa Catalina o el cinturón de equipamientos del puerto. Esta propuesta no será desarrollada aunque servirá de base a posteriores ordenaciones.
- 1883** Se comienza a construir el puerto de La Luz, sobre el antiguo fondeadero.
-

1883 – 1914



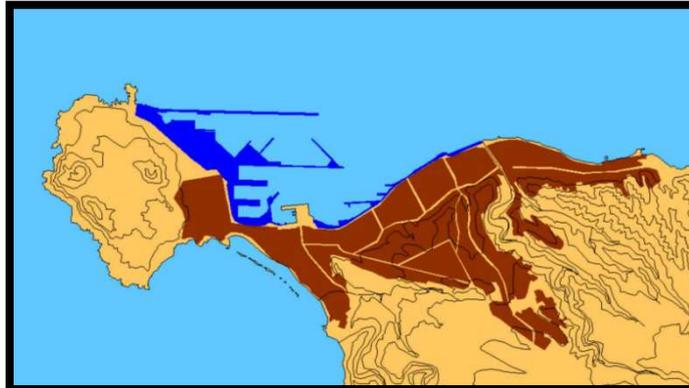
-
- 1892** La construcción del puerto posibilita la transición de la ciudad histórica a la ciudad moderna.
En el plan frustrado de ensanche de Laureano Arroyo aparece la plaza de Santa Catalina como elemento estructurador del eje del muelle alrededor del cual se extendía el resto de la trama en el entorno del puerto.
- 1897** Se expropián los terrenos de La Isleta y se instala el ejército.
- 1903** Finalizan las obras del puerto. Los muelles de ribera interiores propuestos no se realizan.
Al mismo tiempo que la construcción del puerto surge el pueblo-hongo de La Isleta, al aglutinar los equipamientos portuarios y las viviendas para los trabajadores sin seguir un plan director.
- 1905** Constitución de la JOP
- 1909** Primer proyecto de Avenida Marítima para proporcionar acceso desde Las Palmas (San Telmo) al Puerto de La Luz. Aunque no se llevará a cabo hasta los años 60 constituye uno de los primeros intentos de solucionar la conexión y tráfico entre el puerto, la ciudad y otras zonas de la Isla. Así como potenciar la presencia del mar en la ciudad.
- 1914** El fuerte crecimiento del tráfico comercial hace que las anteriores instalaciones portuarias sean insuficientes y en 1910 se promueven los primeros estudios para la ampliación del puerto.
Real Orden para la ampliación del puerto. Proyecto que será presentado en 1916 por Jaime Ramonell.
La ciudad permanece sin desarrollo importante hasta la década de los 30.
-

1914 – 1945



-
- 1916** En Abril se redacta el "Plan General de los Servicios del Puerto de La Luz" y en julio del mismo año el "Proyecto de Nuevo Dique de Abrigo" de J. Ramonell, siendo aprobado el 5 de febrero de 1925. Los directores Acedo, Rodríguez Roda y Artiles realizan una serie de modificaciones hasta la propuesta definitiva de un nuevo dique de abrigo de 2.825 m de longitud partiendo de La Isleta a 300 m al norte del antiguo dique con dirección norte-sur.
- 1927** 15 de julio, se inician las obras del nuevo dique de abrigo que concluyen el 12 de agosto de 1935. Durante este periodo se rellena el Muelle de Ribera y se ensancha el Muelle de La Luz (hoy Muelle Grande). En estas mismas fechas se lleva a cabo la urbanización y mejora de la antigua carretera al puerto.
- 1930** Aumenta la inmigración y la edificación sin ordenación. El puerto atrae nueva población hacia los barrios de su entorno. Surge el barrio de Alcaravaneras como consolidación de un pequeño foco poblacional que se había formado a lo largo de la carretera del puerto.
- 1932** Se redacta el Proyecto del Muelle de Nuestra Señora del Pino (hoy Base Naval). El proyecto dispone un muelle en forma de "L" invertida que arranca de las proximidades del Castillo de Santa Catalina. Las obras comienzan en septiembre de 1935 y terminan en junio de 1937.
- 1935** Tercer Plan de ensanche urbano, no aprobado.
- 1936** Comienza la construcción de viviendas protegidas y se lleva a cabo el saneamiento del barrio de la Isleta. Surgen los barrios de Escaleritas y Schamann.
- 1937** Proyecto de Ensanche del Muelle de La Luz de Gregorio Pérez Conesa, no realizado.
- 1940** El Muelle Virgen del Pino se traspasa a los Ministerios de Marina y Aviación, creándose la Base Naval, existente hasta hoy día.
- 1944** Propuesta de Plan General de Las Palmas de Secundino Zuazo, aunque no será aprobado, servirá de referencia para la apertura de la ciudad al mar en posteriores actuaciones.
-

1945 – 1980



-
- 1947** "Plan General de Ampliación del Puerto de La Luz", de Pedro Morales Pleguezuelo, del que se realiza el ensanche del Muelle de La Luz y el acortamiento de su anterior dique.
- 1952** Anteproyecto General de Puerto Pesquero de R. Picó Cañeque. Se aprueba la construcción del Muelle Pesquero. En 1954 se realiza el Anteproyecto de Plan de Obras a realizar en 5 años, del mismo autor.
- 1960** La edificación acaba de cubrir la superficie de la llanura litoral entre el primer asentamiento y la Isleta, aunque de manera desorganizada al no seguir ningún plan de desarrollo. Entre el barranco de Guinguada y el muelle de San Telmo se construye la Ciudad del Mar, nueva porción de terreno ganada al océano.
- 1962** Plan General de Obras del Puerto de Manuel Grande Villar.
La construcción de la Avenida Marítima, a partir de 1963, es ocasión para el relleno de toda una banda litoral que se incorpora a la ciudad, se amplía el Parque de San Telmo y se crea el Club Metropole.
- 1964** Plan General de Ordenación del Puerto de M. Viguera González, enmarcado dentro del Plan Canarias del 1º Plan de Desarrollo Económico y Social de España (1964-1967).
- 1966** Inicio de la construcción del dique de abrigo de la Dársena Exterior, Dique Reina Sofía. La ejecución de la 1ª fase finaliza en 1971.
- 1971** Plan de Ordenación y Obras del Puerto y anteproyecto de la nueva Dársena Exterior, de J. Argenti Ulloa, por el que se opta por la ampliación del puerto hacia el exterior, hasta la Península del Nido.
- 1973** Se construye el Dique Este de la Dársena de Embarcaciones Menores con el fin, en principio, de evitar la refracción interior del oleaje en la Dársena Interior del puerto producida por la construcción de la Avenida Marítima. Posteriormente se destinará a uso deportivo.
- 1977** Se concluye parte del Muelle Nuevo de Transbordadores y finalizan las obras del Dique Reina Sofía, abrigo del puerto exterior.
-

1980 – 2010



La progresiva colmatación del suelo por la edificación en torno a la línea de costa y al puerto, fuerza a éste a ampliar sus instalaciones en dirección al mar (Muelle Reina Sofía) o hacia la Isleta (Península del Nido), en una posición de fondo de saco.

Ampliación Dique Reina Sofía, en dirección sur.

- 1987** Incorporación a la zona de servicio del puerto de la Península del Nido por O.M. de 11 de marzo.
- 1983** 3 de mayo, aprobación del Plan Especial del puerto, desde la Península del Nido hasta extremo norte del antiguo Muelle de Aviación.
- 1994** Inicio del relleno del lado este del Muelle León y Castillo para establecer una extensa superficie dedicada a terminal de contenedores. Al mismo tiempo se inicia la urbanización de los terrenos de la Dársena Exterior y la ejecución de la Avenida de Las Petrolíferas.
Se desarrolla el tráfico de pasajeros y la actividad deportiva. Se inicia la remodelación para usos terciarios de las áreas portuarias en Santa Catalina, como primer proceso de transformación Puerto-Ciudad. Se realizan la urbanización del Muelle Santa Catalina (1996), la Estación Marítima (1997), remodelación del antiguo edificio de Transmediterránea (1999) y el Intercambiador Modal de Transportes (2001).
- 1996** Finaliza la construcción de un contradique flotante en la Dársena de Embarcaciones Menores.
Establecimiento de la Zona Franca en el entorno de la Península del Nido.
- 1999** Modificación del acceso al Muelle de Santa Catalina.
- 2001** 1 de agosto, aprobación del "Plan de Utilización del Puerto de La Luz y Las Palmas" que incluye la ampliación de la zona de servicio con las áreas de La Isleta y el tramo costero hasta el Castillo de San Cristóbal, al sur.
Continuación de la Pavimentación de la Terminal de Contenedores de León y Castillo, Refuerzo del Reina Sofía, Muelle de los Cambulloneros, Terminal de Contenedores Virgen del Pino.
- 2002** Dique de la Esfinge (1º Fase), Pavimentación de la Terminal de Contenedores de Muelle de Gran Canaria, Mejora y Acondicionamiento de la Playa de las Alcaravaneras.
- 2003** Prolongación del Dique Reina Sofía, Dragado del acceso al Muelle de Santa Catalina, Pavimentación y urbanización de los accesos al Muelle de Gran Canaria, Urbanización Logística de la Isleta,
- 2004** Cierre de seguridad para el acceso al Muelle de Santa Catalina, Urbanización de explanada Santa Catalina poniente, Pantalanes flotantes y Ampliación y mejoras del Muelle Deportivo, Rellenos del Pantalán de Cory.
- 2005** Urbanización de la zona Logística de la Isleta, Ampliación del Pantalán de Cory,
- 2007** 30 de marzo, aprobación del Plan Especial del Puerto de Las Palmas (OAS-04/05)
Cierre Sur de la Terminal de Muelle León y Castillo, Contradique de cierre, Ampliación del Muelle de Cruceros en el Muelle de Santa Catalina. Dique de la Esfinge (2º Fase)

2.1.2.2 Evolución de la zona de servicio.

Con anterioridad a la aprobación del Plan de Utilización (1 de agosto de 2.001), la delimitación de la zona de servicio del puerto se estableció mediante el “*Proyecto de Zona de Servicio del Puerto de La Luz y Las Palmas*”, que fue aprobado por O.M. de fecha de Julio de 1.964.

Las sucesivas obras, muelles, viales y fundamentalmente la Autovía Marítima y la ordenación del Puerto en su explotación, se fueron desarrollando de acuerdo a este Proyecto de Zona de Servicio.

Cambios de tipo físico, administrativo y del tráfico marítimo llevaron a la redacción del “*Proyecto reformado de la Zona de Servicio del Puerto de la Luz y Las Palmas*”, en 1.987.

Entre los cambios que afectaron a la anterior delimitación de la zona de servicio, cabe señalar:

- El deslinde preciso de la Península del Nido, la cual fue incorporada a la zona de servicio por O.M., de 11 de Marzo de 1987.
- Las rectificaciones introducidas con motivo de la construcción de la Autovía Marítima, que afectaron a los muelles del Sanapu y del Refugio.
- Desafectación de algunas parcelas, que se situaban aisladas del grueso de la zona de servicio.

La zona de servicio del puerto de Las Palmas, anterior a la aprobación del Plan de Utilización, estaba delimitada en su tramo norte por la franja de terreno entre el extremo norte de la Península del Nido y el extremo del antiguo Muelle de Aviación, situado al sur del Muelle de Santa Catalina, y en su tramo sur por la franja que comprende entre el Real Club Náutico de Las Palmas y el nudo de la Autovía Marítima situado al sur, en la desembocadura del barranco de Guinguada.

2.1.2.3 Zona de servicio vigente y su ordenación.

La zona de servicio vigente en la actualidad corresponde a la definida por el 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. Ocupa una superficie terrestre de 436,9 has y consta, igualmente, de dos tramos separados por la Base Naval.

La delimitación del primer tramo parte desde el Norte incluyendo los terrenos de Roque Ceniciento, situados en La Isleta. Continúa por la rotonda de acceso a la Península del Nido desde El Cebadal, por el borde exterior del Paseo Hermanos Reina Lorenzo, al Noroeste, el perímetro exterior de los depósitos de combustible (en el vial que desciende del Polígono Industrial El Cebadal) y el borde de la Autovía Marítima en el tramo que discurre, desde la Plaza de Belén María de acceso al puerto, hasta el extremo del antiguo Muelle de Aviación, quedando interrumpida por la Base Naval.

El tramo sur de la zona de servicio está delimitado por el borde exterior de la Autovía Marítima comenzando desde el Real Club Náutico de Las Palmas englobando la Playa de

Las Alcaravaneras, la Dársena de embarcaciones Menores y la franja costera hasta el Castillo de San Cristóbal.

2.1.3 Situación y características del ámbito.

Como queda definido y detallado en el Documento Ambiental Estratégico de este Plan Especial, la superficie en la que se va a llevar cabo el desarrollo de este Plan Especial y entorno que puede verse potencialmente afectado por dicha actuación, comprende terrenos construidos sobre el mar (o contemplados en proyectos de ampliación ya evaluados ambientalmente) que forman parte del frente marítimo del Este de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Una franja territorial costera totalmente artificial. Si tenemos en cuenta que las actuaciones a desarrollar en este Plan Especial se concentrarán únicamente en el medio terrestre y que su finalidad es la pormenorización de los usos portuarios establecidos y la ordenación urbanística de la zona de servicio del puerto correspondiente a este Plan Especial, se puede restringir el área de estudio a las superficies comprendidas dentro de dicha zona de servicio.

La “Situación y Encaje Territorial” y la “Delimitación del Área” del presente plan se presentan grafiadas en los Plano nº I.01.y I.02 de Información respectivamente.

2.1.4 Evolución histórica del ámbito del presente Plan Especial.

La casi totalidad de la zona de servicio del puerto se encuentra a cota del mar siendo toda ella una plataforma horizontal (terrenos que se han ido ganando al mar a lo largo del tiempo junto al istmo inicial compuesto por depósitos detríticos y arenosos del que se conserva únicamente la Playa de Las Alcaravaneras de aproximadamente 500 de longitud y 3,2 hectáreas de superficie).

El ámbito territorial de todo el Plan Especial se desarrolla sobre terrenos (espigones, muelles, accesos y superficies para el desarrollo de actividades náuticas y complementarias) que se han ido ganando al mar a partir de los espigones iniciales de protección que se construyeron a finales de los años 60 del siglo pasado. Obras incluidas “entre las comprendidas en el primer -grupo del Plan aprobado por O.M. de 23 de Diciembre do 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. Director, Juan La Roche Izquierdo. Se puede consultar los antecedentes y exposición de motivos de este proyecto 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 -numero 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 necesaria 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.

Las características morfológicas, estructurales y edificatorias son las siguientes:

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 de una planta, como la serie de locales comerciales contruidos en los bajos de la ampliación exterior (hacia el mar) de la avenida marítima y las instalaciones de servicio de la vela latina.
- construcciones singulares; las instalaciones de la Cruz Roja de forma cuadrangular y dos plantas, pequeños locales para almacenamiento (planta rectangular) junto y el autoservicio asociado al surtidor de combustible (una planta) 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) siendo estas dos últimas las de mayor porte.

En la franja urbana que linda con esta área, además de la Autovía y el paseo de la Avenida Marítima, antes señalada, se destaca el edificio de la comisaría de policía, las instalaciones deportivas del club Metropole, el parque romano y algo más alejado el edificio y alrededores (parking y jardines) del Ayuntamiento de esta capital.

La anchura de las infraestructuras de la zona de servicio portuaria es variable: los espigones van desde 12 metros en el tramo más estrecho del espigón Norte; a 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. Y unas hileras de pantalanés flotantes que recortan la lámina de aguas 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 quebradiza de bordes.

Las superficies definidas (a excepción de los pantalanés flotantes) se encuentran pavimentadas y acondicionadas para soportar los diversos usos y actividades que en las distintas explanadas o espigones se efectúan.

2.2 Análisis de las condiciones legales.

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 especiales 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;
- PTE-30 de Puertos deportivos turísticos e infraestructuras náuticas (Avance de 16 de noviembre de 2009) – EN TRAMITACIÓN.

A nivel municipal:

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

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.

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

2.2.1 Planeamiento supramunicipal.

2.2.1.1 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 recalificación 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 Guiniguada 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 Guiniguada 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.

CONCLUSIONES:

- La zona de servicio de la Dársena de Embarcaciones Menores se encuentra dentro del Ámbito territorial nº1: LA CAPITAL INSULAR Y EL GUINIGUADA, dentro del PTP1:LITORAL DE LEVANTE DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.
- El objetivo es consolidar estratégicamente el carácter capitalino de Las Palmas

de Gran Canaria y ordenar las relaciones metropolitanas de su entorno.

- 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 autoría 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;

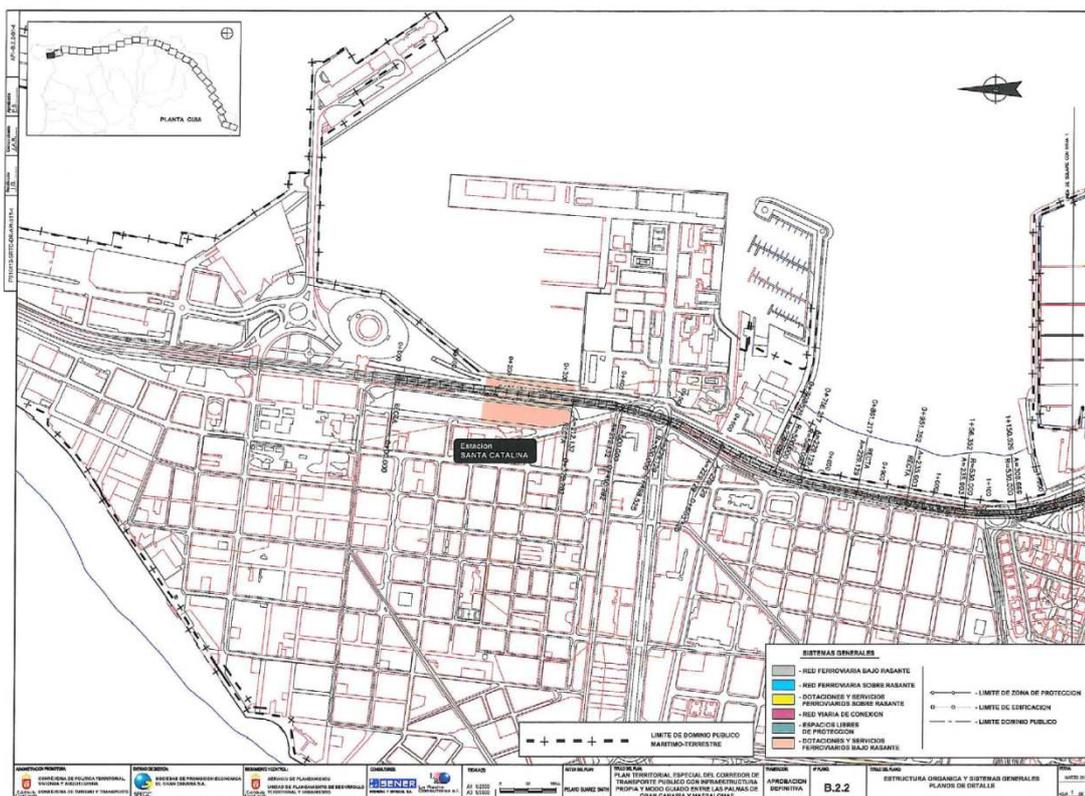
1 A 4: Área de centralidad del Litoral de Levante de Las Palmas mediante la reconstrucción del borde marítimo entre el Guinguada y Juan XXIII mediante una nueva plataforma costera estableciendo calados en la Avenida Marítima, al menos en el Parque Doramas y la Plaza de la Feria, con el objeto de dar 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.

- Actualmente se encuentra en tramitación la Adaptación del PIO/GC a las Directrices, que ha sido informada por la Autoridad Portuaria de modo CONDICIONADO porque establece, entre otras cuestiones, determinaciones para la Dársena de Embarcaciones Menores contrarias a la planificación sectorial vigente y la legislación portuaria estatal.

2.2.1.2 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.

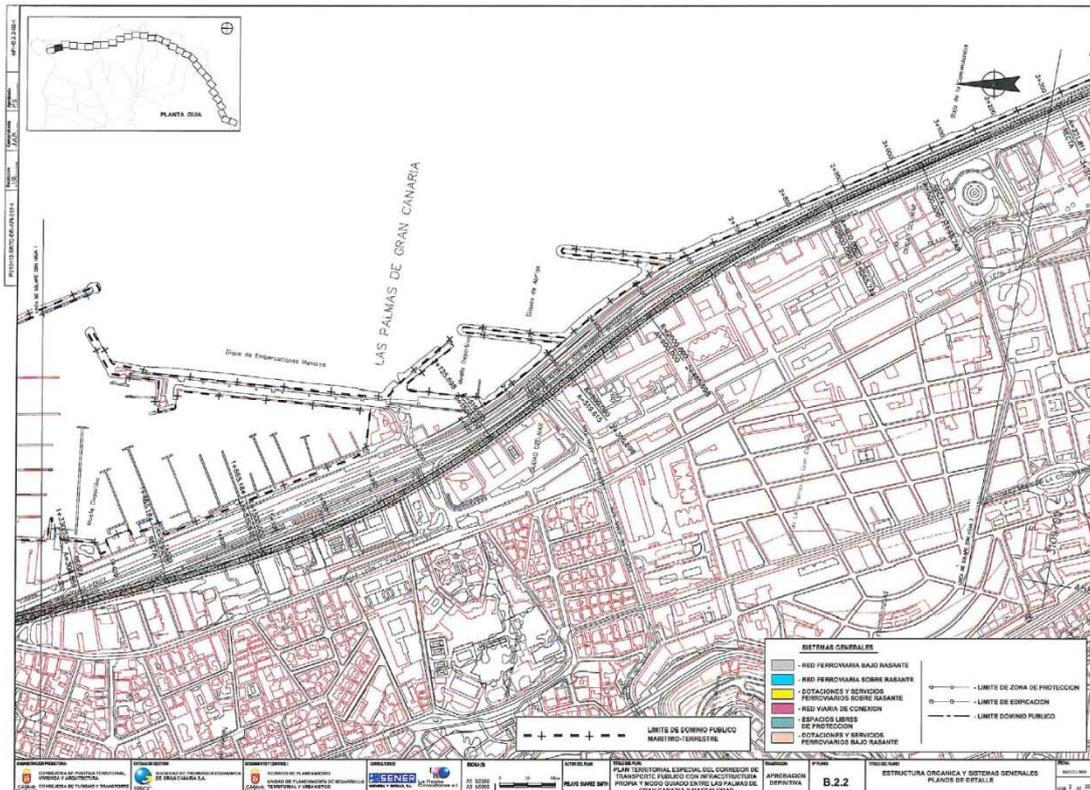
Este Plan Territorial Especial tiene por objeto la ordenación del sistema de transporte público en el corredor este de Gran Canaria, entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, y la integración de un nuevo sistema de transporte con infraestructura propia y modo guiado en dicho ámbito, en cumplimiento 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.2.2.01. Estructura orgánica y sistemas generales. Fuente: PTE- 21.

El comienzo de la línea ferroviaria, en su extremo norte, se sitúa en la estación de término de Santa Catalina, ubicada bajo la Avenida Marítima (tramo comprendido entre la Base Naval y el Muelle de Santa Catalina). Esta Estación de término atiende directamente a una zona de gran potencial comercial y turístico y permite realizar una óptima conexión con la futura línea ferroviaria Las Palmas de Gran Canaria-Arucas (PTE-22).

Entre las estaciones de Santa Catalina y San Telmo la línea discurre íntegramente en túnel siguiendo sensiblemente el trazado de la Avenida Marítima, en un recorrido de aproximadamente 3.500 metros.



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

A partir de la estación de Santa Catalina los primeros 500 metros de la línea ferroviaria, coincidentes prácticamente con el túnel y las rampas de acceso al mismo mediante el cual la Avenida Marítima cruza bajo la plaza de San Juan Bautista, se construirán con tipología de falso túnel, lo que implicará una afección al tráfico durante el proceso de ejecución.

A partir de este tramo, hasta llegar a la estación de San Telmo, la línea pasa a discurrir con tipología de túnel perforado, por lo que la afección a la ciudad se minimiza.

CONCLUSIONES:

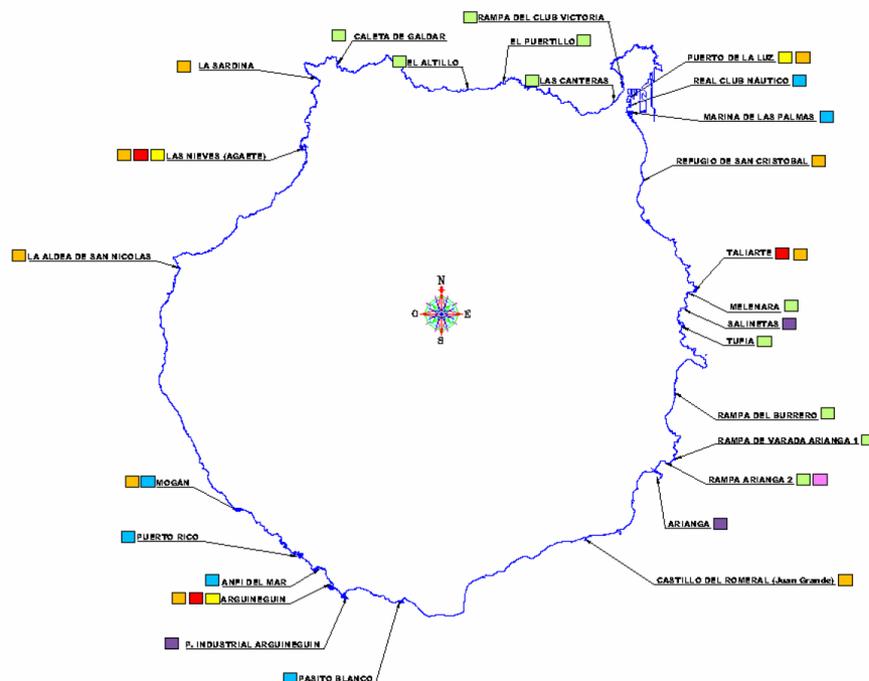
- Entre las estaciones de Santa Catalina y San Telmo la línea ferroviaria discurre íntegramente en túnel siguiendo sensiblemente el trazado de la Avenida Marítima, en un recorrido de aproximadamente 3.500 metros. Precisamente en la longitud de la Dársena de Embarcaciones Menores se aleja del borde costero hacia el otro lado de la Autovía Marítima.

2.2.1.3 PTE-30 de Puertos deportivos turísticos e infraestructuras náuticas.

El 5 de diciembre de 2009 se publica el ANUNCIO de 16 de noviembre de 2009, por el que se somete a participación pública el Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación de Puertos Deportivos Turísticos e Infraestructuras Náuticas (en adelante PTE-30), incluido el Informe de Sostenibilidad Ambiental.

Este Plan Territorial Especial tiene como objeto la definición del modelo de ordenación, estructura y localización de las infraestructuras portuarias, y el esquema de distribución y priorización de los usos y actividades estructurantes del territorio insular para el desarrollo económico y social autonómico o insular, estableciendo determinaciones específicas de obligado cumplimiento para la Administración y los particulares y acciones específicas de apoyo y de modernización de los elementos del sistema de infraestructuras náuticas y puertos deportivos-turísticos, vinculados a los deportes náuticos y la propia actividad turística.

Por un lado y siguiendo la clasificación determinada por el PIO-GC'03 de la cual se ayuda el PTE-30, la Dársena Náutica-Deportiva se encuentra incluida dentro del Grupo C: Puertos deportivo-Turísticos. Se define como aquel conjunto de obras marítimas e instalaciones terrestres que proporcionan refugio y servicio a las embarcaciones de tipo deportivo o turístico, y que por lo general, disponen de un número de atraques superiores a 100.



▲ Mapa de las instalaciones náuticas de la costa de la isla de Gran Canaria. Fuente: PTE-30.

| Codigo | Grupo | Función/Tipología | |
|----------|---|--------------------------------|--|
| | | Puerto Comercial/Industrial | Puerto de Transporte de personas/Ferry |
| A | Grupo A: Puertos Comerciales y de Transporte | | |
| A1 | Puerto de la Luz y de Las Palmas de Gran Canaria | X | X |
| A2 | Puerto industrial de Salinetas | X | |
| A3 | Puerto industrial de Arinaga | X | |
| A4 | Puerto industrial de Arguineguín | X | |
| A5 | Puerto de Arguineguín | | X |
| A6 | Puerto de Las Nieves (Agaete) | | X |
| B | Grupo B : Puertos Pesqueros | Actividad Pesquera sola | Actividad mixta |
| B1 | Puerto de la Luz y de Las Palmas de Gran Canaria | | X |
| B2 | Puerto de San Cristóbal | X | |
| B3 | Puerto de Taliarte | | X |
| B4 | Puerto del Castillo del Romeral | X | |
| B5 | Puerto de Arguineguín | | X |
| B6 | Puerto de Mogán | | X |
| B7 | Puerto de la Aldea de San Nicolas | X | |
| B8 | Puerto de Agaete | | X |
| B9 | Puerto de Sardiná | X | |
| C | Grupo C: Puertos Deportivo-Turísticos | | |
| C1 | Puerto deportivo de Las Palmas | | |
| C2 | Real Club Nautico de Gran Canaria | | |
| C4 | Puerto de Pasito Blanco | | |
| C5 | Puerto de Anfi del Mar | | |
| C6 | Puerto de Puerto Rico | | |
| C7 | Puerto de Mogán | | |
| D | Grupo D: Instalaciones Náuticas | | |
| D1 | Puerto de Taliarte | | |
| D2 | Puerto de Arguineguín | | |
| D3 | Puerto de Agaete | | |
| E | Grupo E: Embarcaderos | | |
| E1 | Embarcadero de Arinaga | | |
| F | Grupo F: Facilidad Náutica | Fondeadero | Rampas de varada |
| F2 | Rampa de Melenera | | X |
| F3 | Playa de Tufía | X | |
| F4 | Playa de Ojos de Garza | | X |
| F5 | Rampa de la Playa del Burrero | | X |
| F6 | Rampa de Arinaga 1 | | X |
| F7 | Rampa de Arinaga 2 | | X |
| F13 | Caleta de Galdar | | X |
| F14 | Rampa de El Puertillo | | X |
| F15 | Rampa El Altillo | | X |
| F16 | Playa de las Canteras | X | |
| F17 | Rampa del Club Victoria | X | X |

▲ Inventario de las instalaciones portuarias de la isla de Gran Canaria. Fuente: PTE-30.

Por otro lado el PIO-GC'03 define las actuaciones que se pretenden ordenar, pero reseña que la diferente tipología e impacto ecológico y visual de cada una de las actuaciones es muy distinto, por lo que no se puede aplicar una única visión de la ordenación para todas ellas, por ello en función de la zonificación marina y litoral podemos generalizar lo siguiente.

En particular la Dársena Náutica-Deportiva, al estar incluida en la zonificación marina CL, es viable para la ubicación de grandes actuaciones, de mayor impacto, como son los puertos deportivos y las instalaciones y facilidades náuticas, aunque están sujetas a la aprobación de un planeamiento territorial como es el PTE-30:

- Puertos deportivos-turísticos de alta capacidad: Con capacidad para 300- 500 amarres y alta calidad en la oferta del tipo de atraque (especialmente para embarcaciones con esloras comprendidas entre 10 y 15 metros), instalaciones y servicios portuarios completos, e incluso con zona de atraque importante para embarcaciones destinadas a las excursiones turísticas para la pesca deportiva o recreativa;
- Puertos deportivos-turísticos de baja capacidad: Con capacidad para 100-300 amarres, y alta calidad en la oferta del tipo de atraque (especialmente para embarcaciones con esloras comprendidas entre 8 y 15 metros), instalaciones y servicios portuarios.
- Instalación náutica: Con capacidad máxima para 100 amarres de alta calidad en la oferta del tipo de atraque (especialmente para embarcaciones con esloras comprendidas entre 8 y 15 metros). Las instalaciones para embarcaciones ligeras contarán con un sistema de izado y botadura, así como una zona de varadero,

además de taller de reparación, módulo de servicios con equipamiento comercial y administrativo.

- **Infraestructuras portuarias:** Abarca la ampliación de las instalaciones y puertos existentes. En función del número de atraques dependerá que se ubique dentro de alguna de las tres clasificaciones anteriores;
- **Facilidad Náutica:** Son instalaciones marítimas destinadas a facilitar el acceso al mar de embarcaciones de recreo menores. Disponen de medios mecánicos de izado, rampa de varada y almacén de embarcaciones menores. Pueden incluir obras de defensa y abrigo en casos necesarios. Se considera que este equipamiento nunca podrá acoger más de 15 embarcaciones y con estadías no superior a siete días.

Si bien las alternativas que propone el PTE-30 se han planteado en términos de número de amarres, se aplicará una correlación entre este número y la superficie neta ocupada por lo propios amarres, exigiéndose también esta limitación en el diseño de los nuevos puertos, que se incorporará a la normativa del Plan. Se ha determinado en función de la proporción de puestos de amarre de los puertos deportivos actuales de la Isla de Gran Canaria y las dimensiones estándar actuales de los atraques, considerando las nuevas dimensiones de las embarcaciones que han aumentado su manga en los últimos años. Así la superficie media neta por atraque es de 45 m².

| DISTRIBUCIÓN DE ATRAQUES DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS EXISTENTES | | | | | | | | | |
|---|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|-------------|---------------|
| Puertos | < 6 m | 6 a 8 m | 8 a 10 m | 10 a 12 m | 12 a 15 m | 15 a 20 m | > 20 m | Totales | (%) |
| Marina de Las Palmas. | 207 | 220 | 137 | 140 | 273 | 193 | 17 | 1187 | 42,1% |
| Real Club Náutico G.C. | 0 | 11 | 24 | 35 | 54 | 11 | 0 | 135 | 4,8% |
| Taliarte | 54 | 19 | 2 | 5 | 0 | 0 | 0 | 80 | 2,8% |
| Pasito Blanco | 84 | 88 | 89 | 63 | 42 | 18 | 4 | 388 | 13,7% |
| Arguineguín | 71 | 38 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 115 | 4,1% |
| Anfi del Mar | 3 | 35 | 17 | 12 | 16 | 6 | 0 | 89 | 3,2% |
| Puerto Rico | 0 | 254 | 102 | 83 | 72 | 11 | 0 | 522 | 18,5% |
| Mogán | 14 | 10 | 78 | 59 | 36 | 8 | 11 | 216 | 7,7% |
| Ágaete | 61 | 22 | 2 | 5 | 0 | 0 | 0 | 90 | 3,2% |
| Totales | 494 | 697 | 456 | 403 | 493 | 247 | 32 | 2822 | 100,0% |
| Porcentaje (%) | 17,5% | 24,7% | 16,2% | 14,3% | 17,5% | 8,8% | 1,1% | 100,0% | |

| Puertos | Superficies del Puerto | | | | m ² total / atraque | m ² espejo / atraque | |
|------------------------|------------------------|-----------|------------|--------------|--------------------------------|---------------------------------|---------------|
| | Puerto | Escollera | Espejo Ag. | A. Neta Atr. | | | |
| Marina de Las Palmas. | 58.462,72 | 15.408,95 | 159.208,03 | 42.303,70 | 26,57% | 196,36 | 134,13 |
| Real Club Náutico G.C. | 20.626,30 | 3.516,34 | 33.310,87 | 6.735,00 | 20,22% | 425,58 | 246,75 |
| Taliarte | 27.479,47 | 4.183,35 | 30.622,02 | 1.633,40 | 5,33% | 778,56 | 382,78 |
| Pasito Blanco | 19.634,91 | 12.723,88 | 39.325,31 | 13.643,40 | 34,69% | 184,75 | 101,35 |
| Arguineguín | 27.582,77 | 10.426,27 | 40.276,22 | 2.270,60 | 5,64% | 680,74 | 350,23 |
| Anfi del Mar | 14.667,65 | 17.923,83 | 31.448,40 | 3.282,80 | 10,44% | 719,55 | 353,35 |
| Puerto Rico | 42.966,88 | 13.188,40 | 73.625,52 | 19.377,00 | 26,32% | 248,62 | 141,05 |
| Mogán | 17.758,04 | 6.419,83 | 37.018,61 | 10.583,90 | 28,59% | 283,32 | 171,38 |
| Ágaete | 24.348,21 | 12.319,69 | 38.110,16 | 1.814,60 | 4,76% | 830,87 | 423,45 |
| | | | | | | 267,73 | 158,93 |

| TIPOS DE ATRAQUES | | | | | | | | |
|-------------------|------|------|------|------|------|-------|-------|---------------|
| Esloras | 6,0 | 8,0 | 10,0 | 12,0 | 15,0 | 20,0 | 25,0 | Superf. Media |
| Manga (atraque) | 2,60 | 3,00 | 4,00 | 4,25 | 4,60 | 5,00 | 5,50 | |
| Superficie | 15,6 | 24,0 | 40,0 | 51,0 | 69,0 | 100,0 | 137,5 | 44,8 |

▲ Inventario de las instalaciones portuarias de la isla de Gran Canaria en 2009. Fuente: PTE-30.

Alternativa 0: La gran mayoría de actuaciones planteadas en la Alternativa-0 no constituyen en sí nuevas actuaciones sino la legalización de los actuales usos que tiene el litoral y que insularmente no tienen regulados sus usos.



▲ Plano de Alternativa 0 del PTE 30.

Alternativa 1: Esta alternativa pretende el acondicionamiento, optimización y mejora de infraestructuras portuarias existentes. Se hace especial hincapié en las infraestructuras portuarias existentes de Santa Águeda (Cementera de Arguineguín) pues es la que mayor capacidad de acogida de nuevos amarres tiene (entre 500 y 1000 amarres), pero para ello es necesario el traslado de la actual explotación existente de “Cementos de las Islas”, mediante una compensación económica o esperando a la caducidad de su concesión. El resto de las infraestructuras portuarias incluidas en esta alternativa son las que recoge el planeamiento de rango superior y el resto de los puertos deportivos existentes en función de su previsible capacidad de acogida.

| DISTRIBUCIÓN DE ATRAQUES DEPORTIVOS EN LOS PUERTOS DE GRAN CANARIA - ALTERNATIVA-1 | | | | | | | | | | |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|---------------------|-------------|----------------|
| Puertos | < 6 m | 6 a 8 m | 8 a 10 m | 10 a 12 m | 12 a 15 m | 15 a 20 m | > 20 m | Atraques Propuestos | Totales | (%) |
| Marina de Las Palmas. | 207 | 220 | 137 | 140 | 273 | 193 | 17 | 300 | 1487 | 29,9% |
| Real Club Náutico G.C. | 0 | 11 | 24 | 35 | 54 | 11 | 0 | 0 | 135 | 2,7% |
| Taliarte | 54 | 19 | 2 | 5 | 0 | 0 | 0 | 83 | 163 | 3,3% |
| Bahía Feliz | | | | | | | | 500 | 500 | 10,1% |
| Melonerías | | | | | | | | 0 | 0 | 0,0% |
| Pasito Blanco | 84 | 88 | 89 | 63 | 42 | 18 | 4 | 100 | 488 | 9,8% |
| Santa Águeda | | | | | | | | 750 | 750 | 15,1% |
| Arguineguín | 71 | 38 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 191 | 306 | 6,2% |
| Anfi del Mar | 3 | 35 | 17 | 12 | 16 | 6 | 0 | 0 | 89 | 1,8% |
| Puerto Rico | 0 | 254 | 102 | 83 | 72 | 11 | 0 | 100 | 622 | 12,5% |
| Tauro | | | | | | | | 0 | 0 | 0,0% |
| Mogán | 14 | 10 | 78 | 59 | 36 | 8 | 11 | 0 | 216 | 4,3% |
| La Aldea | | | | | | | | 50 | 50 | 1,0% |
| Agüeta | 61 | 22 | 2 | 6 | 0 | 0 | 0 | 76 | 166 | 3,3% |
| Totales | 494 | 697 | 456 | 403 | 493 | 247 | 32 | 2150 | 4972 | 100,00% |
| Porcentaje (%) | 17,5% | 24,7% | 16,2% | 14,3% | 17,5% | 8,8% | 1,1% | 43,2% | 100,0% | |

▲ Distribución de atraques de la Alternativa 1. Fuente: PTE-30.



▲ Plano de Alternativa 1 del PTE 30.

Alternativa 2: Esta Alternativa incluye, además de las actuaciones complementarias recogidas por la Alternativa-0, aquellas actuaciones que recogía a modo de intenciones el PIO/GC, por estar remitidas y Planes Territoriales Especiales de carácter particular. Esta propuesta de ordenación del PIO/GC plantea el desarrollo de puertos deportivos en Bahía Feliz, Meloneras/Pasito Blanco, y Tauro. Además se respeta las ampliaciones previstas por el planeamiento de rango superior, en lo que se refiere a la Marina de Las Palmas y a los Puertos de Arinaga y Agaete. La cifra global de atraques, incluyendo los 83 nuevos atraques asignados a Taliarte, es de 4972 atraques, siendo 2150 atraques nuevos que constituyen un 43,2% respecto al total.

DISTRIBUCIÓN DE ATRAQUES DEPORTIVOS EN LOS PUERTOS DE GRAN CANARIA - ALTERNATIVA-2

| Puertos | < 6 m | 6 a 8 m | 8 a 10 m | 10 a 12 m | 12 a 15 m | 15 a 20 m | > 20 m | Atraques Propuestos | Totales | (%) |
|-------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|---------------------|-------------|----------------|
| Marina de Las Palmas. | 207 | 220 | 137 | 140 | 273 | 193 | 17 | 300 | 1487 | 29,9% |
| Real Club Náutico G. C. | 0 | 11 | 24 | 35 | 54 | 11 | 0 | 0 | 135 | 2,7% |
| Taliarte | 54 | 19 | 2 | 5 | 0 | 0 | 0 | 83 | 163 | 3,3% |
| Bahía Feliz | | | | | | | | 500 | 500 | 10,1% |
| Meloneras | | | | | | | | 500 | 888 | 17,9% |
| Pasito Blanco | 84 | 88 | 89 | 63 | 42 | 18 | 4 | 0 | 0 | 0,0% |
| Santa Águeda | | | | | | | | 0 | 0 | 0,0% |
| Arguineguín | 71 | 38 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 191 | 306 | 6,2% |
| Anfi del Mar | 3 | 35 | 17 | 12 | 16 | 6 | 0 | 0 | 89 | 1,8% |
| Puerto Rico | 0 | 254 | 102 | 83 | 72 | 11 | 0 | 0 | 522 | 10,5% |
| Tauro | | | | | | | | 500 | 500 | 10,1% |
| Mogán | 14 | 10 | 78 | 59 | 36 | 8 | 11 | 0 | 216 | 4,3% |
| La Aldea | | | | | | | | 0 | 0 | 0,0% |
| Agaete | 61 | 22 | 2 | 8 | 0 | 0 | 0 | 76 | 186 | 3,7% |
| Totales | 494 | 697 | 456 | 403 | 493 | 247 | 32 | 2150 | 4972 | 100,00% |
| Porcentaje (%) | 17,5% | 24,7% | 16,2% | 14,3% | 17,5% | 8,8% | 1,1% | 43,2% | 100,0% | |

▲ Distribución de atraques de la Alternativa 2. Fuente: PTE-30.



▲ Plano de Alternativa 2 del PTE 30.

Alternativa 3: Esta alternativa pretende colmatar al máximo las posibilidades de las infraestructuras portuarias existentes de Santa Águeda de forma que disponemos 1000 amarres nuevos a añadir a los 650 de los puertos de Marina de Las Palmas, Taliarte, Arguineguín y Agaete, y a los 500 de Bahía Feliz, para obtener la cifra objetivo de 5.000 amarres aproximadamente.

DISTRIBUCIÓN DE ATRAQUES DEPORTIVOS EN LOS PUERTOS DE GRAN CANARIA - ALTERNATIVA-3

| Puertos | < 6 m | 6 a 8 m | 8 a 10 m | 10 a 12 m | 12 a 15 m | 15 a 20 m | > 20 m | Atraques Propuestos | Totales | (%) |
|------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|---------------------|-------------|----------------|
| Marina de Las Palmas. | 207 | 220 | 137 | 140 | 273 | 193 | 17 | 300 | 1487 | 29,9% |
| Real Club Náutico G.C. | 0 | 11 | 24 | 35 | 54 | 11 | 0 | 0 | 135 | 2,7% |
| Taliarte | 54 | 19 | 2 | 5 | 0 | 0 | 0 | 83 | 163 | 3,3% |
| Bahía Feliz | | | | | | | | 500 | 500 | 10,1% |
| Melonerías | | | | | | | | 0 | 0 | 0,0% |
| Pasito Blanco | 84 | 88 | 89 | 63 | 42 | 18 | 4 | 0 | 388 | 7,8% |
| Santa Águeda | | | | | | | | 1000 | 1000 | 20,1% |
| Arguineguín | 71 | 38 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 191 | 306 | 6,2% |
| Anfi del Mar | 3 | 35 | 17 | 12 | 16 | 6 | 0 | 0 | 89 | 1,8% |
| Puerto Rico | 0 | 254 | 102 | 83 | 72 | 11 | 0 | 0 | 522 | 10,5% |
| Tauro | | | | | | | | 0 | 0 | 0,0% |
| Mogán | 14 | 10 | 78 | 59 | 36 | 8 | 11 | 0 | 216 | 4,3% |
| La Aldea | | | | | | | | 0 | 0 | 0,0% |
| Agaete | 61 | 22 | 2 | 5 | 0 | 0 | 0 | 76 | 166 | 3,3% |
| Totales | 494 | 697 | 456 | 403 | 493 | 247 | 32 | 2150 | 4972 | 100,00% |
| Porcentaje (%) | 17,5% | 24,7% | 16,2% | 14,3% | 17,5% | 8,8% | 1,1% | 43,2% | 100,0% | |

▲ Distribución de atraques de la Alternativa 3. Fuente: PTE-30.



▲ Plano de Alternativa 3 del PTE 30.

Alternativa 4: Esta alternativa y la siguiente se basan en la generación de una red de puertos más distribuida sin la aglomeración que Santa Águeda pueda provocar. Para ello se le asignan 550 amarres a sumar a los 650 de los puertos de Marina de Las Palmas, Taliarte, Arguineguín y Agaete, y a los 500 de Bahía Feliz, completándose la cifra en este caso con puerto de Tauro con 450 amarres, lo que evitará sobrecargar en exceso esa bahía.

| DISTRIBUCIÓN DE ATRAQUES DEPORTIVOS EN LOS PUERTOS DE GRAN CANARIA - ALTERNATIVA-4 | | | | | | | | | | | |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|---------------------|-------------|----------------|--|
| Puertos | < 6 m | 6 a 8 m | 8 a 10 m | 10 a 12 m | 12 a 15 m | 15 a 20 m | > 20 m | Atraques Propuestos | Totales | (%) | |
| Marina de Las Palmas. | 207 | 220 | 137 | 140 | 273 | 193 | 17 | 300 | 1487 | 29,9% | |
| Real Club Náutico G.C. | 0 | 11 | 24 | 35 | 54 | 11 | 0 | 0 | 135 | 2,7% | |
| Taliarte | 54 | 19 | 2 | 5 | 0 | 0 | 0 | 83 | 163 | 3,3% | |
| Bahía Feliz | | | | | | | | 500 | 500 | 10,1% | |
| Meloneras | | | | | | | | 0 | 0 | 0,0% | |
| Pasito Blanco | 84 | 88 | 89 | 63 | 42 | 18 | 4 | 0 | 388 | 7,8% | |
| Santa Águeda | | | | | | | | 550 | 550 | 11,1% | |
| Arguineguín | 71 | 38 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 191 | 306 | 6,2% | |
| Anfi del Mar | 3 | 35 | 17 | 12 | 16 | 6 | 0 | 0 | 89 | 1,8% | |
| Puerto Rico | 0 | 254 | 102 | 83 | 72 | 11 | 0 | 0 | 522 | 10,5% | |
| Tauro | | | | | | | | 450 | 450 | 9,1% | |
| Mogán | 14 | 10 | 78 | 59 | 36 | 8 | 11 | 0 | 216 | 4,3% | |
| La Aldea | | | | | | | | 0 | 0 | 0,0% | |
| Agaete | 61 | 22 | 2 | 5 | 0 | 0 | 0 | 76 | 166 | 3,3% | |
| Totales | 494 | 697 | 456 | 403 | 493 | 247 | 32 | 2150 | 4972 | 100,00% | |
| Porcentaje (%) | 17,5% | 24,7% | 16,2% | 14,3% | 17,5% | 8,8% | 1,1% | 43,2% | 100,0% | | |

▲ Distribución de atraques de la Alternativa 4. Fuente: PTE-30.



▲ Plano de Alternativa 4 del PTE 30.

Alternativa 5: Esta alternativa tiene la misma filosofía que la anterior, con la asignación de 600 amarres en Santa Águeda, pero en este caso la cifra se completa con 400 amarres a asignar a un nuevo Puerto en Meloneras o a la Ampliación de Pasito Blanco. La cifra de 400 amarres tiene en consideración la preexistencia de 388 amarres en este ámbito. Igualmente que la Alternativa anterior, esta Alternativa necesita del traslado de las instalaciones de la cementera ubicadas actualmente en el Puerto de Santa Águeda.

| DISTRIBUCIÓN DE ATRAQUES DEPORTIVOS EN LOS PUERTOS DE GRAN CANARIA - ALTERNATIVA-5 | | | | | | | | | | |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|---------------------|-------------|----------------|
| Puertos | < 6 m | 6 a 8 m | 8 a 10 m | 10 a 12 m | 12 a 15 m | 15 a 20 m | > 20 m | Atraques Propuestos | Totales | (%) |
| Marina de Las Palmas. | 207 | 220 | 137 | 140 | 273 | 193 | 17 | 300 | 1487 | 29,9% |
| Real Club Náutico G.C. | 0 | 11 | 24 | 35 | 54 | 11 | 0 | 0 | 135 | 2,7% |
| Taliarte | 54 | 19 | 2 | 5 | 0 | 0 | 0 | 83 | 163 | 3,3% |
| Bahía Feliz | | | | | | | | 500 | 500 | 10,1% |
| Meloneras | | | | | | | | 400 | 788 | 15,8% |
| Pasito Blanco | 84 | 88 | 89 | 63 | 42 | 18 | 4 | 0 | 600 | 12,1% |
| Santa Águeda | | | | | | | | 600 | 600 | 12,1% |
| Arguineguín | 71 | 38 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 191 | 306 | 6,2% |
| Anfi del Mar | 3 | 35 | 17 | 12 | 16 | 6 | 0 | 0 | 89 | 1,8% |
| Puerto Rico | 0 | 254 | 102 | 83 | 72 | 11 | 0 | 0 | 522 | 10,5% |
| Tauro | | | | | | | | 0 | 0 | 0,0% |
| Mogán | 14 | 10 | 78 | 59 | 36 | 8 | 11 | 0 | 216 | 4,3% |
| La Aldea | | | | | | | | 0 | 0 | 0,0% |
| Agáete | 61 | 22 | 2 | 5 | 0 | 0 | 0 | 76 | 166 | 3,3% |
| Totales | 494 | 697 | 458 | 403 | 493 | 247 | 32 | 2150 | 4972 | 100,00% |
| Porcentaje (%) | 17,5% | 24,7% | 16,2% | 14,3% | 17,5% | 8,8% | 1,1% | 43,2% | 100,0% | |

▲ Distribución de atraques de la Alternativa 5. Fuente: PTE-30.



▲ Plano de Alternativa 5 del PTE 30.

CONCLUSIONES:

- La Dársena Náutica-Deportiva se encuentra incluida dentro del Grupo C: Puertos deportivo-Turísticos (conjunto de obras marítimas e instalaciones terrestres que proporcionan refugio y servicio a embarcaciones de tipo deportivo o turístico, y que por lo general, disponen de un número de atraques superiores a 100);
- la Dársena Náutica-Deportiva, al estar incluida en la zonificación marina CL, es viable para la ubicación de grandes actuaciones, de mayor impacto, como son los puertos deportivos y las instalaciones y facilidades náuticas.

2.2.2 Planeamiento municipal.

2.2.2.1 Solicitud a la COTMAC respecto la Adaptación del PGO/LPGC

La Autoridad Portuaria de Las Palmas solicitó, durante la tramitación de la Adaptación Plena del PGO de Las Palmas de Gran Canaria, tanto al Ayuntamiento como a la Comisión Técnica de la COTMAC que “*expresamente quede recogido en la ficha del área diferenciada (...) de la Adaptación Plena del PGO/LPGC la posibilidad de formular y tramitar la ordenación urbanística de los distintos ámbitos espaciales de la vigente zona de servicio del Puerto de Las Palmas, contemplada en la delimitación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Las Palmas, mediante Planes Especiales de Ordenación de áreas funcionales autónomas.*”. Todo ello en concordancia

con lo dispuesto para la articulación urbanística de los puertos en el mencionado artículo 56 del TR-LPEyMM.

Dicha solicitud se aceptó por el Excmo. Ayto. de LPGC y se incluyó en las determinaciones de las Fichas de Ámbitos Diferenciados SG-P y SG-DEL.

Se adjunta copia de dicho escrito presentado el 8 de noviembre de 2011 ante la Ponencia Técnica de la COTMAC.

Oficina Canaria
de Información
REGISTRO AUXILIAR

Fecha: 08 NOV. 2011

Número: 

CPIGS: _____ Hora: _____

Puertos de Las Palmas
Autoridad Portuaria de Las Palmas

08 NOV 2011

REGISTRO DE SALIDA
N.º 6962

José Daniel López López
Director

Puertos de Las Palmas
Autoridad Portuaria de Las Palmas

C/ Tomás Quevedo Ramírez, s/n. Tel: 928 214 400
35008-Las Palmas de Gran Canaria
Islas Canarias, España. Fax: 928 214 422

**Ponencia Técnica de la COTMAC
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y POLÍTICA TERRITORIAL
C/. Profesor Agustín Millares Carló, 18
Edificio Servicios Múltiples II - 4ª planta
35.071 - Las Palmas de Gran Canaria**

Ref: JRGlez/ENero

Las Palmas de Gran Canaria, a 8 de noviembre de 2011

ASUNTO: Adaptación Plena del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria. Tramitación de la ordenación urbanística de la zona de servicio del Puerto de Las Palmas.

El reciente Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TR-LPEyMM), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre establece en su artículo 56 que la Autoridad Portuaria formulará un plan especial para *ordenar urbanísticamente la zona de servicio de los puertos estatales*, de conformidad con la previa *Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios* que esté vigente (antiguo PUEP). A estos efectos, el ámbito del Plan Especial no podrá extenderse más allá de la zona de servicio así delimitada por dicho DEUP (PUEP).

Por otro lado, el 19 de julio de 2011 se publicó la aprobación definitiva de la Primera Modificación Puntual del Plan Insular de Ordenación en la isla de Gran Canaria (PIO/GC). Dicha Modificación se tramitó en aplicación de los cambios legislativos introducidos por la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo, posibilitando la iniciación o continuación de la tramitación de los Planes Territoriales de Ordenación, Planes Parciales de Ordenación y Planes Especiales de Ordenación, en tanto se procede a la adaptación plena del planeamiento territorial o urbanístico a las determinaciones del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, y a las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias.

En definitiva, dicha modificación del PIO/GC afectará a diversos ámbitos de la actual zona de servicio del Puerto de Las Palmas, posibilitando un

levantamiento de la prohibición de ultimar la ordenación urbanística del suelo que se mantenía afectado por diversos instrumentos de ordenación territorial o urbanística, tales como el PTP-1 y el PTP-2 del PIO/GC, la OAS-04/06/07 del vigente PGO (Adaptación Básica) o el SEG-DEL de la Adaptación Plena del PGO actualmente en tramitación.

En consonancia con ello, esta Autoridad Portuaria ha solicitado el pasado mes que el PGO defina un Sistema General que incluya exclusivamente los terrenos ocupados por la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas comprendidos entre el Muelle de Sanapú y el Castillo de San Cristóbal; o en su defecto, que su ordenación urbanística se pueda desarrollar mediante uno o varios Planes Especiales de Ordenación de áreas portuarias funcionalmente autónomas, ya sea excluyéndolos del SG-DEL, o bien, diferenciándolos dentro del mismo pero con autonomía para su desarrollo administrativo. Todo ello en concordancia con lo dispuesto para la articulación urbanística de los puertos en el mencionado artículo 56 del TR-LPEyMM (RD Legislativo 2/2011):

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

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

a) La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial.

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

En base a las disposiciones legales anteriores, y a la vista de la próxima reunión de la Comisión Técnica de la COTMAC en la que se tratará como asunto la Adaptación Plena del PGO de Las Palmas de Gran Canaria, **SOLICITAMOS:**

Que expresamente quede recogido en la ficha del área diferenciada SG-DEL de la Adaptación Plena del PGO/LPGC la posibilidad de formular y tramitar la ordenación urbanística de los distintos ámbitos espaciales de la vigente zona de servicio del Puerto de Las Palmas, contemplada en la delimitación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Las Palmas, mediante Planes Especiales de Ordenación de áreas funcionales autónomas.

Atentamente,

El Director



José Daniel López López

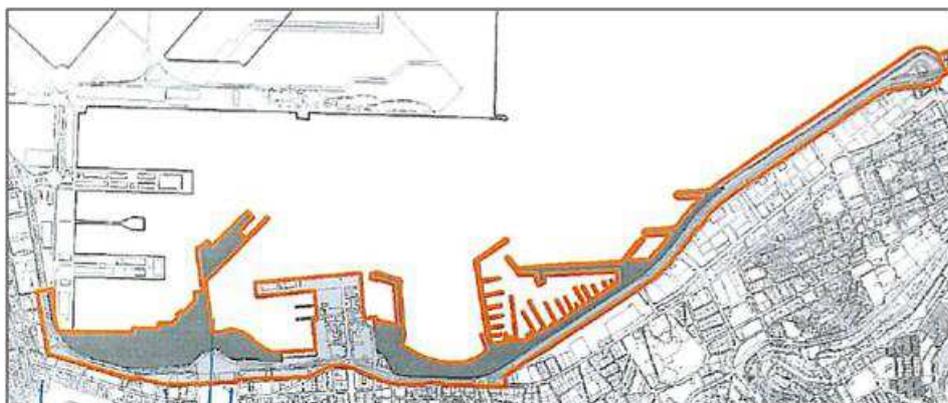
2.2.2.2 Plan General Municipal de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria (Aprobación definitiva por acuerdo COTMAC de 29 de octubre de 2012).

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.

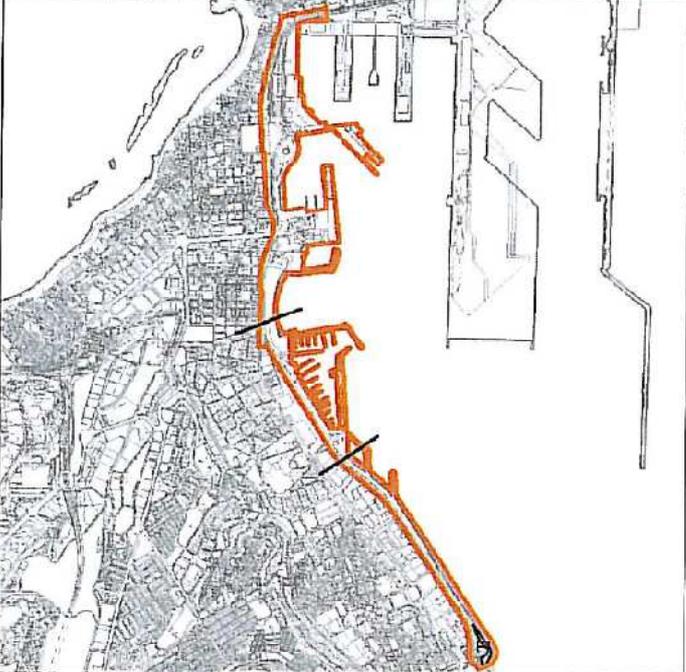


▲ Delimitación del SG-DEL A. Fuente: PGMO-LPGC'12.

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 de 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 establecerán, por tramos, una serie de determinaciones a la futura ordenación del área.</p> |

| 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 (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 | 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 |

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.

CONCLUSIONES:

- *El presente Plan Especial se encuentra incluido dentro del ámbito “Subsistema General de Dotaciones del Espacio Litoral SG-DEL A desde el Castillo de La Luz hasta el Parque San Telmo” del PGOM-LPGC´12:*
- *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:*
- *Destacan la potenciación del uso público y calidad paisajística de la escollera y la potenciación del equipamiento-mirador asociado a la navegación;*
- *La zona de servicio afectada por la Dársena de Embarcaciones Menores se desarrollará 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 PLOGC 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 de La Luz y de Las Palmas los parámetros de ordenación transcritos en la ficha de determinaciones específicas recogidas en el apartado anterior.

2.2.3 Planeamiento sectorial.

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.

CONCLUSIONES:

- *Los usos náutico-deportivos son usos y actividades permitidas dentro del dominio público portuario entendidos como aquellas actividades, instalaciones y construcciones acordes a los usos portuarios y de señalización náutico-deportivos dentro del dominio público portuario.*
- *Los usos náutico-deportivos situados dentro de la zona de servicio del Puerto de La Luz y Las Palmas están integrados en la gestión de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.*

2.2.3.1 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.

2.2.3.2 Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

El plan estratégico 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.

2.2.3.3 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.

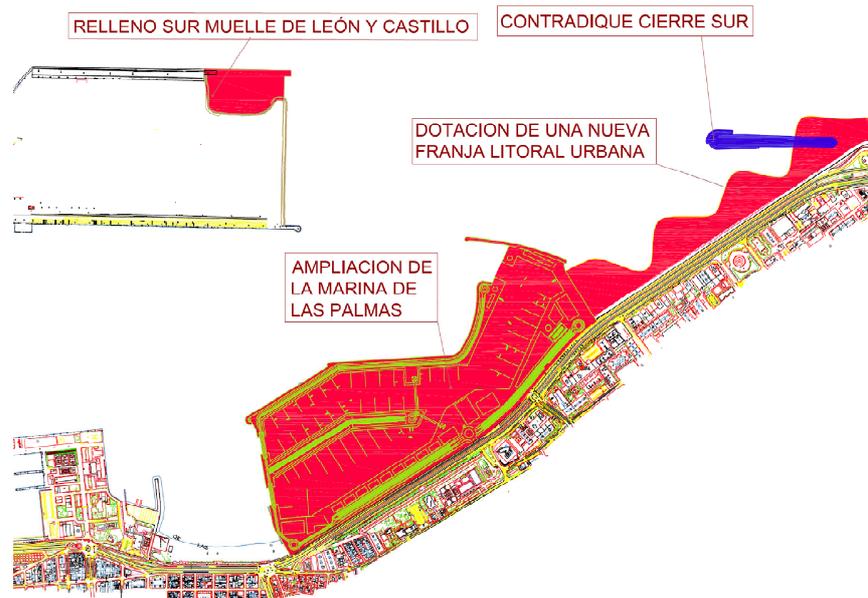
En el PDI-LP se describen, de forma flexible, el modelo de desarrollo y crecimiento a largo plazo del Puerto de Las Palmas, en base al tráfico previsible, como resultado de una evaluación razonada entre distintas alternativas, y recoge la ampliación o realización de nuevas obras de infraestructura, que 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 innecesidad 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.

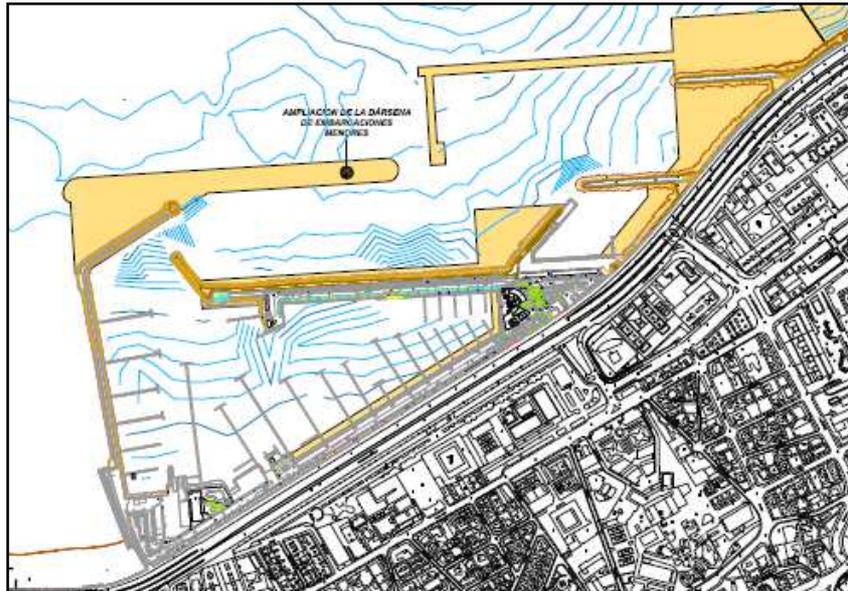
Actualmente, la Autoridad Portuaria de Las Palmas se encuentra tramitando una Actualización del Plan Director de Infraestructuras, con el objetivo principal de reflejar la ordenación y la ampliación de la Nueva Dársena de La Esfinge. De manera secundaria, se está actualizando el contenido completo del 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 pantalanés). 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”

CONCLUSIONES:

- El “Proyecto Básico de actuaciones para la ampliación del Puerto de La Luz”, incluyó aquellas actuaciones que modificaban la configuración exterior del Puerto como eran las obras de “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”.

- Las futuras obras portuarias reflejadas en el Plan Especial de la Dársena de Embarcaciones Menores no precisan someterse a un procedimiento de evaluación de impacto ambiental, ya que dichas ampliaciones e infraestructuras portuarias ya se sometieron a un procedimiento de evaluación a través del Proyecto “Actuaciones para la ampliación del Puerto de La Luz”, que cuenta con

declaración de impacto ambiental (DIA) mediante resolución de 20 de diciembre de 2001 (BOE 11 enero 2002)

- Dichas obras futuras de ampliación portuaria, llamadas “Ampliación de la Marina de Las Palmas”, también están recogidas en el vigente Plan Director de Infraestructuras Portuarias del Puerto de Las Palmas.
- Se han realizado en los últimos años una serie de estudios encaminados a definir de una manera más concreta las formas de las ampliaciones de los diques. Dichas ampliaciones, coherentes con el vigente PDI se han plasmado en la Actualización del PDI del puerto de Las Palmas, actualmente en tramitación, y resulta conveniente utilizar dichos proyectos y estudios para la definición del ámbito terrestre del Plan Especial de Ordenación.

2.2.3.4 Plan de Empresa del Puerto 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.

2.2.3.5 Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (incluye Salinetas y Arinaga) (Orden FOM/769/2014, de 25 de abril).

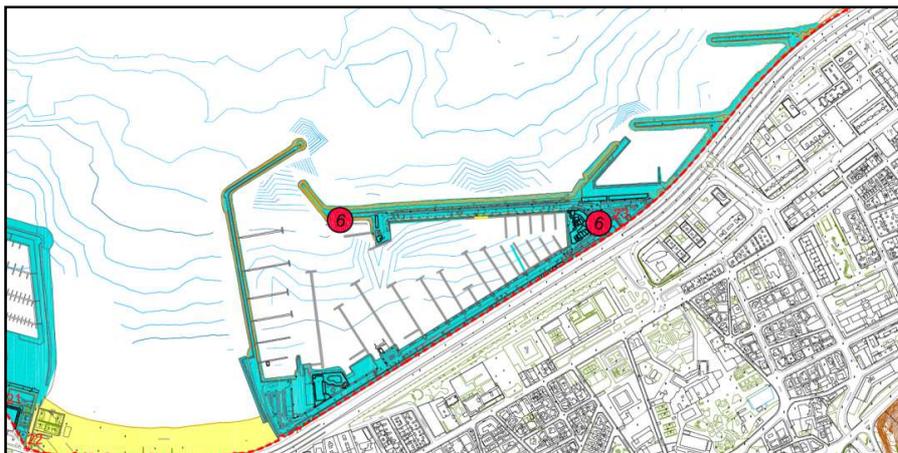
La Delimitación de Espacios y Usos Portuarios vigente fue aprobada por la Orden FOM/769/2014, de 25 de abril, por la que se aprueba la modificación sustancial de la delimitación de los espacios y usos portuarios de los puertos de Las Palmas en la isla de Gran Canaria, siendo publicada en el BOE de 13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

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 demanda de nuevas ampliaciones o espacios alternativos. A esta superficie se añadirán en un futuro las correspondientes a la futura ampliación de la DEM, de acuerdo con lo previsto en el PDI.



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

Actualmente se está tramitando una Modificación de la DEUP, la cual ha sido aprobada provisionalmente por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria y cuya tramitación ya se encuentra en el tramo de competencia de Puertos del Estado y el Ministerio de Fomento. Los cambios propuestos no producen afección sobre las actuales determinaciones de la DEM.

CONCLUSIONES:

- *El ámbito del plan especial de ordenación, y sus determinaciones, no se deben extender más allá de la delimitación de la zona de servicio realizada por la vigente DEUP para la zona de la DEM.*
- *La DEUP-LP mantiene el Uso Básico Náutico - Deportivo en el entorno, que incluye al sur de la Base Naval y hasta el segundo espigón al sur de la DEM, salvo la superficie de la Playa de Las Alcaravaneras.*

2.2.3.6 Plan Especial de la Dársena de Embarcaciones Menores.

Este Plan Especial de la Dársena de Embarcaciones Menores, en adelante PE-DEM'95, fue redactado por la Autoridad Portuaria y aprobado definitivamente en 1995 (23 de mayo). Tenía por objeto principal la previsión de un cierto tipo de obras, servicios y aprovechamientos que debían establecerse en la Dársena de embarcaciones menores; las protecciones de las vías de comunicación y transporte marítimo y terrestre y la adecuación armonizada y ligada con los correspondientes terrenos adyacentes del casco urbano de Las Palmas de Gran Canaria, teniéndose en cuenta las condiciones específicas que exige el servicio a las embarcaciones, caracterizado por ser un servicio público y por la función de recreo, social y deportiva que desarrollaba.

Como actuaciones más importantes que se recogen en el PE-DEM'95 podemos considerar las siguientes:

- Actuaciones urbanístico-portuarias que comprende las zonas administrativas y comerciales creadas; en ellas se pretende generar una infraestructura adecuada al entorno que ocupan, entorno que viene condicionado por ser la fachada de la ciudad. Se intenta abrir mucha más esta zona al uso de los ciudadanos, permitiendo a estos el acceso a actividades recreativas, lúdicas y comerciales junto al mar;
- Planificación de la superficie de la Dársena, de forma que se consignan usos más acordes con las necesidades generadas por el tráfico de embarcaciones menores;
- Nuevas obras o actuaciones en proyecto o ejecución, que obligan a estructurar la dársena desde una perspectiva más amplia que la que tenía.

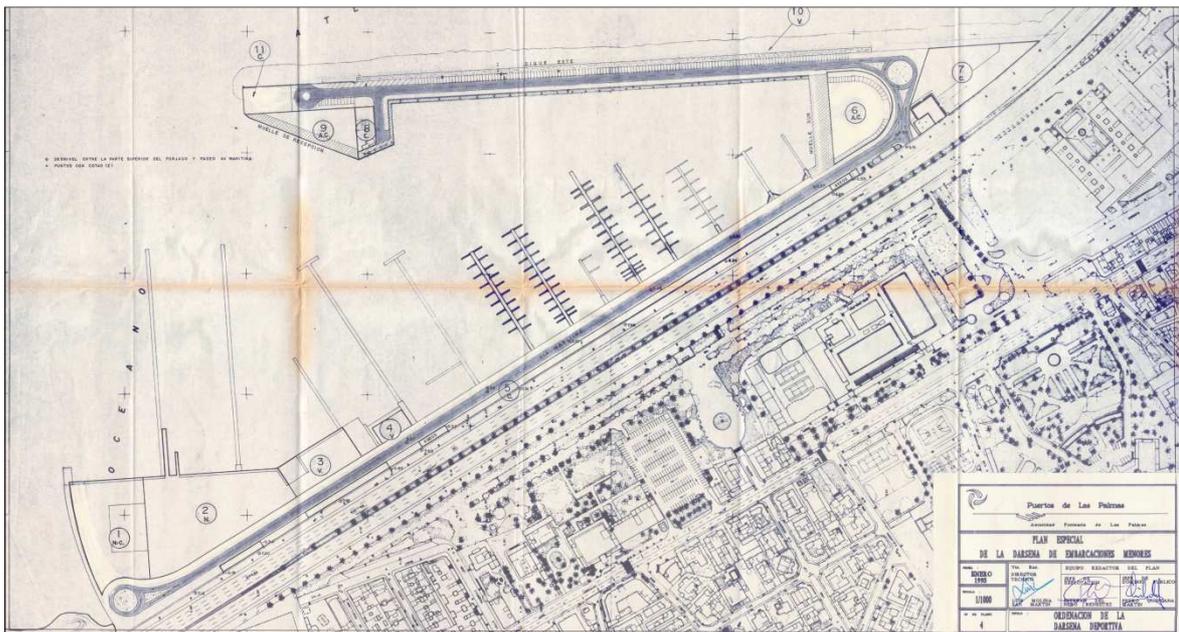
Dentro del PE-DEM'95 se establecen una serie de normas generales, normas de protección y específicas, unas ordenanzas de edificación y reglamento de vigilancia y policía.

- Normas de protección: El suelo que abarca el PE-DEM'95 tiene una zona de protección de muelles, clasificada con arreglo al tipo de protección específica por su uso. Se distinguen varios aspectos de protección:
 - Zonas de protección de muelles: Se trata de las zonas de protección para maniobra, cuyas dimensiones mínimas, contadas en línea perpendicular a partir del cantil, será las siguientes:
 - Dique este: 3m.
 - Muelle sur o de Ribera: 15m.
 - Muelle de Combustible: 5m.
 - En estas zonas queda prohibida la edificación permitiéndose únicamente pequeñas construcciones de una planta dedicadas a bares de temporada desmontables, servicios públicos o instalaciones que razonablemente se justifiquen. A su vez estas zonas de protección estarán abiertas a vías de servicio, exclusivamente a vehículos interesados en las operaciones que en dichos muelles se efectúen.
 - Protección de infraestructuras: Se trata de las servidumbres y limitaciones de uso para la protección de las distintas instalaciones urbanas técnicas.
 - Protección de las aguas: Relativo a la prohibición de vertidos y el control de las descargas al mar.

- Protección del medio ambiente: Relativo a la limitación y control de las instalaciones peligrosas, insalubres o nocivas y a las explosiones e incendios.
- **Normas específicas:** Los terrenos en la zona de servicio se clasifican con carácter vinculante en las zonas siguientes:
 - Zona administrativa-comercial (A.C): se trata de zonas reservadas para edificaciones de uso administrativo relacionadas directamente con la actividad de la dársena. También esta zona se destina a usos comerciales y equipamientos complementarios, así como todas las actividades relacionadas o compatibles con los servicios al tripulante y a las embarcaciones (aunque no reparaciones, ya que tiene su uso específico);
 - Zona comercial (C): se trata de zonas destinadas a pequeños talleres e instalaciones para equipamientos y pertrechos en general de las embarcaciones que permanecen atracadas en los pantalanes. Se permite la instalación de servicios de atención al tripulante, y en general al usuario del Muelle, ya que se trata de una zona de esparcimientos para la ciudad, tales como bares, restaurantes, aseos, centro comercial, etc. Como instalaciones auxiliares anejas se admiten los parques de maquinaria, estaciones de transformación y cualquiera de carácter complementario al servicio portuario, así como aparcamientos de vehículos en los lugares que se determinen;
 - Zona de reparación naval (N) : se trata de zonas dedicadas a la reparación y carenado de embarcaciones deportivas, tolerándose otras instalaciones diferentes de las anteriores que por su relación con el deporte náutico merezcan una consideración excepcional. Se permite la construcción de edificios dedicados al uso específico de la instalación de edificios de oficinas propios de almacenamiento, depósito, etc; edificios de oficinas propios de la industria naval y edificios relacionados o compatibles con los servicios al tripulante;
 - Vela Latina (V): se trata de la zona de rampa de varada y estacionamientos para embarcaciones de Vela Latina y Vela Ligera (optimista, 470, snipe, etc.), así como almacenamiento de materiales y pertrechos de los botes de Vela Latina. Se permitirá cualquier otra actividad relacionada con dichos usos tales como oficinas, escuela de vela, almacén y taller de reparación de velería, etc.
- Ordenanzas de edificación: Las ordenanzas son de aplicación a las zonas señaladas anteriormente como aptas o autorizadas para la edificación, con los usos que en ellos se estipulan. Las ordenanzas a que se ajusta la edificación se clasifican en:
 - Ordenanzas de volumen: se establecen una alineaciones oficiales de calle, alineación de fachada, parcela, rasante, ocupación máxima del solar, edificabilidad cúbica y superficial, superficie edificable, superficie edificada total, la altura de piso, la altura de edificación, los vuelos y miradores;
 - Ordenanzas generales de usos: se asignan usos dentro de los ámbitos anteriormente mencionados;
 - Ordenanzas generales de higiene;
 - Ordenanzas generales de estética: Las condiciones que se señalan para la estética de las construcciones son de aplicación a todas las actuaciones sujetas a autorización de la Autoridad Portuaria y licencia Municipal. La

Autoridad Portuaria y el Excmo. Ayuntamiento en todo caso, pueden requerir a los concesionarios de las parcelas para que ejecuten las acciones necesarias para ajustarse a las condiciones que se señalan en las normas. En el caso de condicionamiento de la licencia, las condiciones podrán referirse a la solución de las fachadas, de cubiertas, del ritmo de los huecos, a los materiales empleados, al modo en que se utilizan su calidad y color.

- Ordenanzas específicas: se definen las ordenanzas cuya aplicación es específica para las parcelas que existen en el ámbito del PE-DEM'95.
- Reglamento de vigilancia y policía.



▲ Plano 4. Ordenación de la Dársena Deportiva de PE-DEM'95.

CONCLUSIONES:

- Como actuaciones más importantes que se recogen en el PE-DEM'95 podemos considerar las siguientes:
 - Actuaciones urbanístico-portuarias que comprende las zonas administrativas y comerciales creadas; en ellas se pretende generar una infraestructura adecuada al entorno que ocupan, entorno que viene condicionado por ser la fachada de la ciudad. Se intenta abrir mucha más esta zona al uso de los ciudadanos, permitiendo a estos el acceso a actividades recreativas, lúdicas y comerciales junto al mar;
 - Planificación de la superficie de la Dársena, de forma que se consignan usos más acordes con las necesidades generadas por el tráfico de embarcaciones menores;
 - Nuevas obras o actuaciones en proyecto o ejecución, que obligan a estructurar la dársena desde una perspectiva más amplia que la que tenía.
- Dentro del PE-DEM'95 se establecen una serie de normas generales, normas de protección y específicas, unas ordenanzas de edificación y reglamento de vigilancia y policía. (que se describen anteriormente).

2.2.4 Evaluación ambiental estratégica

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.*

CONCLUSIONES:

- *En materia de normativa ambiental el Plan Especial da cumplimiento a lo establecido en la Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales, incorporando un Documento Ambiental Estratégico con el contenido*

establecido en el artículo 26.2.

- Con el borrador o propuesta del plan especial de ordenación, y el Documento Ambiental Estratégico, se debe solicitar a la COTMAC informe previo para ser considerado como plan especial de los incluidos dentro del procedimiento ambiental estratégico simplificado.
- Posteriormente, dicho Documento Ambiental Estratégico se debe someter a información pública, por cuarenta y cinco días, conjuntamente con la propuesta de plan especial.

2.3 Análisis de las infraestructuras.

Si bien, los documentos que se exponen a continuación no son considerados vinculantes para el desarrollo de una dársena de embarcaciones menores en el interior de la Zona de Servicio de un puerto de interés general, sus indicaciones pueden darnos una idea aproximada de las necesidades de cualquier instalación de este tipo.

El Real Decreto 2486/1980, de 26 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 55/1969, de 26 de abril sobre Puertos Deportivos, en sus artículos del 4º al 8º establece las condiciones e instalaciones mínimas con las que deben contar los puertos: (destacamos solo las que se refieren a la Zona de Servicio Terrestre):

Artículo 4.º

Para la determinación de las condiciones que, como mínimo, deberán cumplir los puertos bases, de acuerdo con el apartado c) del artículo 3.º de la Ley, habrán de tenerse en cuenta las siguientes prescripciones:

(...)

2. *Las tomas de agua y electricidad se ajustarán a modelos homologados por la Dirección General de Puertos y Costas y ninguna estará a más de 20 metros de cualquier punto de atraque. La tensión de la red eléctrica será de 220 V. Existirán disyuntores diferenciales en cada palanca o muelle y, por lo menos, otro de acción general. El caudal de agua dulce será, como mínimo, de 20 litros por minuto en cada toma.*

3. *Los medios de varada serán como mínimo:*

Una grúa de 8 toneladas de capacidad.

Un pórtico transportador por cada 300 atraques, con potencia mínima de 25 toneladas.

4. *Se dispondrá de una explanada para carenado y reparaciones en seco, comunicada con los medios de varada, con una superficie no menor de dos metros cuadrados por atraque.*

(...)

(...)

7. *Será posible el acceso por rampa a todos los puestos de atraque sin necesidad de utilizar escaleras.*

8. El puerto deberá contar con adecuados sistemas de alumbrado que proporcionen una intensidad de iluminación media mínima de tres lux y un suministro eficaz de agua dulce.

9. Se dispondrá, señalado convenientemente, de un muelle de llegada o recepción, de longitud de atraque mínima 30 metros, y en sus proximidades habrá locales para la administración del puerto y para las autoridades con jurisdicción sobre el puerto o sobre los barcos.

10. El suministro de carburantes, que comprenderá gasolina, gasóleo y mezcla, dispondrá de un atraque especialmente dedicado a ello y de fácil comunicación con la boca del puerto; podrá haber puntos de suministro en los propios puestos de atraque, pero en este caso restringidos a gasóleo, nunca con gasolina o mezcla.

11. Existirán talleres para reparación de motores, pintura y carenado de cascos, reparación de velas y jarcias y recorrido general y almacenes para pertrechos o embarcaciones, todos ellos con capacidad justificada para las dimensiones del puerto.

Artículo 5.º

Para el cumplimiento de lo establecido en el artículo 3.º, apartado d) de la Ley, el puerto deberá contar, como mínimo, con las instalaciones siguientes:

1. Los servicios sanitarios e higiénicos que se establezcan por Orden ministerial.
 2. Aparcamientos de coches, como mínimo, para el 75 por 100 de los atraques
 3. Servicios propios contra incendios, sin perjuicio de valorar la ayuda de otros servicios generales ajenos que tengan su base a una distancia no superior a cinco kilómetros y cuyo trayecto al puerto deportivo permita, en caso de urgencia, la asistencia en menos de diez minutos. En todo caso, contará con extintores de polvo seco de cinco kilogramos, cada 20 metros.
 4. Una estación de radio con escucha permanente, de 27 Mc con los sistemas VHF y banda costera.
 5. Servicios de recogida de correo, apartado o lista para recepción de correspondencia, con destino a embarcaciones con base en el puerto o en tránsito.
 6. Teléfonos con conexión urbana, interurbana e internacional, con un mínimo de una cabina cada cincuenta atraques.
 7. Recipientes para recogida de basuras, en los muelles, pasarelas y explanadas, a una equidistancia aproximada de 40 metros.
 8. Sistema de eliminación de las aguas residuales producidas en el puerto, que se atenderá a las normas vigentes en esta materia.
- (...).

Artículo 6.º

En los puertos de invernada existirán edificios de servicios con establecimientos comerciales, oficinas bancarias si fueran solicitadas por Bancos o Agentes bancarios,

y unidades de habitación para uso de las tripulaciones. El número de unidades de habitación de uso público no será inferior al 5 por 100 del número de atraques.

Artículo 7.º

Para cumplimentar lo exigido en el artículo 4.º de la Ley para los Puertos de Escala, los así calificados deberán cumplir las mismas condiciones exigidas a los puertos base en los artículos 3.º, 4.º, 5.º y 8.º de este Reglamento, con las siguientes modificaciones:

(...)

Condición 3. Los medios auxiliares de varada serán como mínimo una grúa de seis toneladas y una rampa varadero de cinco metros de anchura y 10 por 100 de pendiente máxima.

Condición 11. Los talleres deberán ser mecánicos y de velas y jarcia; no se exigirán los talleres de pintura y carenado de casco, ni de recorrido general.

Artículo 8.º

1. Todo puerto deportivo, sea de base o escala, estará formado por un espejo de agua en una a varias dársenas, más una superficie en tierra dedicada a los muelles, instalaciones y servicios.

2. El conjunto de todo ello constituye la zona de servicio del puerto cuyo perímetro o límite debe quedar perfectamente definido. En ningún caso la superficie terrestre será inferior al 50 por 100 de la del espejo de agua.

3. La ordenación general de esta zona de servicio, se estudiará detalladamente, tanto en lo que se refiere a los servicios marítimos como terrestres, y en éstos, muy especialmente, la parte de edificaciones que se proyecten construir.

A modo indicativo se señalan además, a continuación los condicionantes relacionados con los servicios que se precisan cumplir para la obtención de Bandera Azul en los puertos deportivos:

▪ **Gestión Ambiental.**

Presencia de contenedores de recogida selectiva de basura, adecuados e identificados correctamente para depositar distintos residuos peligrosos (pinturas, disolventes, anti-fouling, pilas, aceite usado, bengalas, etc.). Los residuos deben ser trasladados por una "empresa" autorizada y tratados en instalaciones autorizadas para residuos peligrosos. (Imperativo).

Existencia de contenedores de basuras y/o papeleras adecuadas. Las basuras deben ser gestionadas por una "empresa" autorizada y transportadas a una instalación también autorizada. (Imperativo).

El puerto deportivo debe de contar con instalaciones para la recogida selectiva y reciclaje de residuos, tales como, botellas, latas, papel, plástico, materia orgánica, etc. (Imperativo).

Instalaciones para bombeo de aguas de sentinas. (Guía).

Facilidades para el bombeo de las aguas fecales de las embarcaciones. (Imperativo).

Todos los equipos y edificios deben estar en buen estado y ser conformes a la legislación nacional. El puerto deportivo debe estar bien integrado, tanto en su entorno natural como construido. (Imperativo).

Instalaciones sanitarias adecuadas, limpias y bien señalizadas, incluyendo cuarto de lavandería y agua potable. El tratamiento de aguas residuales controladas, deberá realizarse mediante un procedimiento y una planta autorizados. (Imperativo).

Si el puerto deportivo cuenta con una zona de reparación o lavado de embarcaciones, ningún tipo de contaminante debe entrar en el sistema de aguas residuales, en el puerto deportivo, sus aguas o en el espacio natural circundante. (Imperativo).

Promoción del transporte sostenible. (Guía).

Prohibición de aparcar o conducir en el puerto deportivo, excepto en las zonas específicas designadas. (Imperativo).

▪ **Seguridad y Servicios.**

Equipamiento de salvamento y socorrismo de primeros auxilios y contra incendios adecuados y bien señalizados. Estos equipamientos deben estar aprobados por las autoridades nacionales competentes. (Imperativo).

El suministro de agua y electricidad disponibles en las instalaciones o amarres deben estar aprobados, de acuerdo con la legislación nacional. (Imperativo).

Instalaciones adaptadas para personas con discapacidad. (Guía).

▪ **Calidad del agua.**

Puerto deportivo con lámina de agua limpia (sin aceites, basura, aguas residuales o cualquier otra evidencia de contaminación). (Imperativo).

2.3.1 Servicios urbanos.

La Dársena de Embarcaciones Menores cuenta con una red interior de suministro eficaz de agua potable y electricidad, alumbrado suficiente, así como, de evacuación de aguas fecales (que precisan de estaciones de bombeo) que tienen su punto de enganche con la red urbana en la zona cercana al acceso rodado al recinto.

Si bien estas instalaciones están diseñadas para atender la actual demanda del puerto deportivo, una potencial ampliación de las instalaciones como la que se prevé hará preciso reservar zonas donde ubicar nuevas estaciones transformadora y de bombeo o nuevas conexiones con la red urbana de aguas.

Respecto a las aguas pluviales, en el entorno de la Dársena de Embarcaciones Menores existen dos aliviaderos municipales que han quedado encerrados en la dársena a medida que ésta ha ido creciendo. También habrá que preveer, por tanto, la posibilidad de desplazar estas bocas a otras zonas más adecuadas.

En cuanto a las telecomunicaciones, la dársena cuenta con acceso a las líneas de telefonía básica, así como, un enlace de fibra óptica, a través de la Avda. Marítima, con la zona de servicio en el puerto comercial. También, recientemente, se ha dotado al muelle deportivo de red WiFi para acceso a Internet.

El desarrollo de la telefonía móvil ha supuesto que disminuya en gran medida la dependencia de las líneas telefónicas fijas y la práctica desaparición de las cabinas de uso público.

2.3.1.1 Demandas.

- *Previsión de espacios para la instalación de nuevas estaciones de bombeo de aguas fecales, estaciones transformadoras nodos de telecomunicaciones, etc...*
- *Reserva de suelo libre de edificación para el trazado de las canalizaciones precisas.*

2.3.1.2 Conclusiones.

- *La Dársena de Embarcaciones Menores cuenta con completos servicios urbanos suficientes para la demanda actual y acordes con las recomendaciones del RD 2486/1980 a este respecto, si bien, la ampliación prevista por los planes de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, provocará sin duda un aumento de los requerimientos de estos servicios que deberá ser tomada en consideración.*

2.3.2 Transporte y accesos.

Las “Infraestructuras viarias” del presente plan se presentan grafiadas en el Plano nº I.03 de Información.

2.3.2.1 Acceso rodado.

El acceso rodado actual a la Dársena de Embarcaciones Menores se realiza a través de un paso practicado por debajo de la Avda. Marítima y está constituido por un marco del tipo doble, con un carril para cada sentido de circulación.

El acceso a estos marcos se realiza, en el sentido de entrada, desde la C/. Luis Doreste Silva; y, en el sentido de salida, hacia el sur, por la Avda. Marítima y, hacia el norte, por la C/. León y Castillo.

En el interior de la Dársena de Embarcaciones Menores, partiendo de este punto de acceso, un sistema de rotondas permite dirigirse, en tres sentidos, hacia la explanada de aparcamientos que queda hacia el sur, hacia la zona de muelle constituida por el denominado Dique Este, o la zona de pantalanés al norte a lo largo del C/. Joaquín Blanco Torrent. Estas últimas vías están dotadas de dos carriles, uno en cada dirección y aparcamientos en batería en unos de sus laterales y en línea en el otro.

Los accesos existentes en la actualidad no sufren retenciones salvo en circunstancias especiales que coinciden con eventos multitudinarios o en horarios de máxima afluencia a los establecimientos que se han instalado en el interior. No obstante, en el Plan Especial de la Dársena de Embarcaciones Menores, aprobado por O.D de 26 de mayo de 1995 y cuyo contenido ha sido absorbido por la “Ordenanza E” del Plan General Vigente en su adaptación plena al TR-LOTENC y las Directrices de Ordenación, se preveía la posibilidad de crear nuevos accesos. A tal fin, determinadas parcelas fueron afectadas por un protocolo que condicionaba temporalmente su desarrollo al desarrollo del Plan Especial del Frente Marítimo de Levante que en aquel momento se proponía.

Con motivo de la redacción del presente Plan Especial y en previsión de la obras de ampliación de la Dársena de Embarcaciones Menores proyectadas por la Autoridad Portuaria de Las Palmas (ver apartado 2.9 del presente Volumen) - y que supondrá la duplicación del número de atraques y de superficie, lo que conlleva un aumento de tráfico considerable para el único punto de acceso que tiene en estos momentos - se ha impulsado la elaboración de un “Estudio de Alternativas y Viabilidad de las Conexiones de Transporte Terrestre para la Ampliación de la Dársena de Embarcaciones Menores del Puerto de Las Palmas”. Dicho estudio toma de partida el estado actual de la dársena y sus accesos terrestres, y contempla las distintas soluciones y alternativas a considerar respecto los accesos viarios teniendo en cuenta las obras de ampliación de la Dársena de Embarcaciones Menores proyectada. Dicho estudio se adjunta como Anejo en el presente Volumen I de Información.

2.3.2.2 Acceso Peatonal.

Desde el paseo de la Avda. Marítima es posible acceder a pie a la Dársena a través de una rampa metálica y una escalera. La primera en el extremo norte, cerca de la Playa de Las Alcaravaneras y la segunda en un lugar más centrado junto al acceso rodado.

Ambos accesos, atendiendo a los requerimientos de vigilancia y seguridad que demanda la propia naturaleza de la dársena, se cierran en horario nocturno.

También es posible acceder a pie desde las calles León y castillo y Luis Doreste Silva utilizando las aceras de los viarios de acceso, si bien, estas son excesivamente estrechas e incómodas y, en consecuencia, peligrosas.

2.3.2.3 Transporte público.

El transporte público de autobuses no llega hasta el interior como si lo hacen habitualmente los taxis. No obstante, las líneas urbanas de transporte cuentan con paradas de sus principales líneas cercanas a los accesos peatonales tanto desde la Avda. Marítima como desde las calles León y Castillo y Luis Doreste Silva.

2.3.2.4 Estacionamiento y aforos.

La Dársena de Embarcaciones Menores cuenta en la actualidad con 752 plazas de aparcamientos destinadas a coches y 59 para motos. Esta cantidad supone un 65% de plazas respecto al número de atraques, encontrándonos por debajo del ratio aconsejado por el RD 2486/1980.

Estos aparcamientos, desde mediados de 2.011, son controlados y sujetos a tarifas. Esta circunstancia ha supuesto que, en el último año, la accesibilidad a las plazas de aparcamiento por parte de los usuarios del puerto haya mejorado, sin dejar de dar el servicio de aparcamientos que hasta ahora se ofrecía al entorno urbano más cercano.

Por el mismo motivo, se ha visto beneficiada la movilidad rodada en los viales interiores de la dársena.

No obstante, el número de vehículos que visita cada día el puerto deportivo de acuerdo con los datos suministrados por la empresa que gestiona el aparcamiento desvela lo siguiente:

El número de abonados asciende a 1.854 entre usuarios con embarcación, personal que trabaja en las empresas ubicadas en la Dársena de Embarcaciones Menores, organismos oficiales, personal de la Autoridad Portuaria de Las Palmas y otros externos.

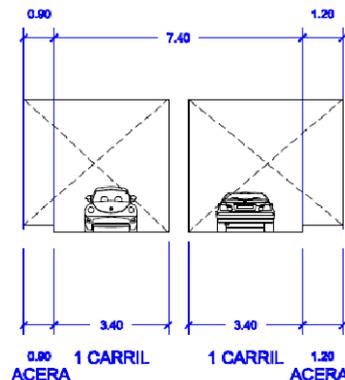
El número de vehículos que, de media, cada día utiliza el aparcamiento supera los 5.000 con picos que rondan los 10.000 vehículos en fin de semana. Estos datos se ven superados en noviembre por el efecto que produce la celebración de la Regata ARC.

De ellos, muchas entradas se producen en los días cercanos al fin de semana como consecuencia de la afluencia a los locales de ocio y restauración situados en la dársena; y otros tantos, se corresponden con vehículos que permanecen en el recinto menos de 30 minutos (periodo gratuito)

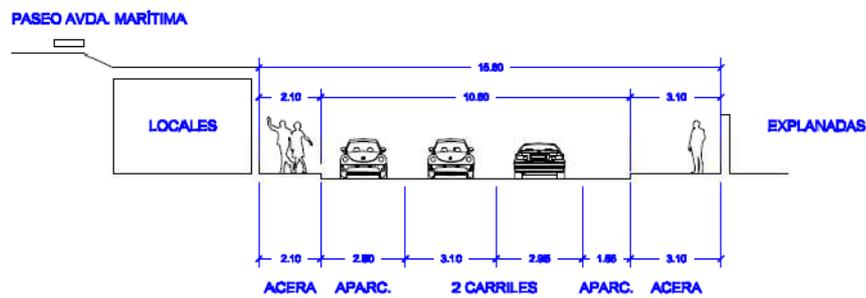
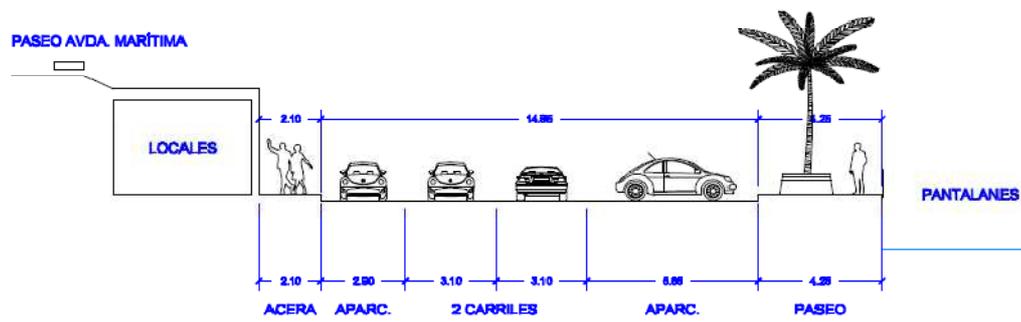
2.3.2.5 Ancho de vías.

En la actualidad, la Dársena de Embarcaciones Menores cuenta con dos vías principales: la C/. Joaquín Blanco Torrent y el Dique Este. Además existen dos amplias explanada destinadas a aparcamientos en los extremos norte y sur cuyos viarios son utilizados también para acceder a algunas concesiones, muelles o pantalanes.

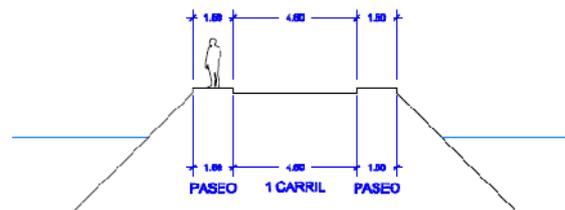
Las secciones de los viales son las siguientes:



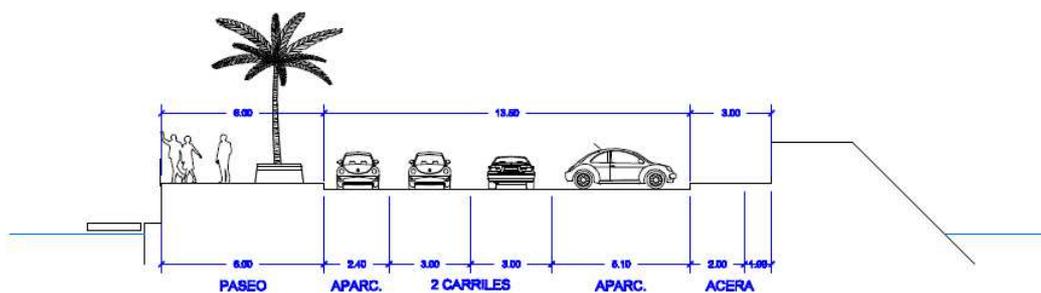
▲ Sección Tipo de Vial de Túnel de acceso al Muelle Deportivo.



▲ Sección Tipo de Viario Tramo 1 y 2 de Calle Joaquín Blanco Torrent.



▲ Sección Tipo de Viario Dique Norte.



▲ Sección Tipo de Viario Dique Este.

2.3.2.6 Demandas.

- *En la actualidad y tras la incorporación del control de entradas/salidas y parking en la Zona de Servicio, los accesos, las vías y número de aparcamiento resultan suficientes salvo en aquellos casos en que la afluencia de usuarios aumenta de forma puntual tales como los eventos náuticos y en los días y horarios de asistencia masiva a locales de ocio.*
- *Para estas ocasiones y teniendo en cuenta que la Autoridad Portuaria de Las Palmas prevé doblar la zona de servicio y el número de atraques, conviene dotar a la dársena de viales rodados (tráfico lento compatible con los carriles bici) y peatonales más amplios y mayor ratio de aparcamientos respecto al número de atraques.*
- *Así mismo la sectorización de las áreas especializadas del Área Náutico Deportiva y la aparición de nuevos controles de accesos a cada una de ellas podría facilitar y mejorar la relación entre el usuario, el visitante y la movilidad interior.*
- *Por este mismo crecimiento previsto podría hacerse necesario mejorar o diversificar los puntos de acceso rodados al puerto.*
- *Por su parte, se trata de una demanda actual la mejora del acceso peatonal desde las calles Luis Doreste Silva y León y Castillo.*

2.3.2.7 Conclusiones.

El Plan que se elabora pondrá especial atención a:

- *La dotación de aparcamientos.*
- *Mejora de los viales de acceso a los distintos muelles y zona de nueva creación.*
- *Creación de zonas peatonales más amplias y cómodas.*
- *Sectorización de las distintas áreas del puerto atendiendo a sus usos principales.*
- *Creación de un nuevo acceso peatonal desde las calles Luis Doreste Silva y León y Castillo*
- *Reserva de espacio para nuevos accesos rodados en el caso de que fueran necesarios.*

2.3.3 Servicios

2.3.3.1 Servicios que se prestan en la Dársena de Embarcaciones Menores.

- **Control – Seguridad.**

El control del servicio náutico del puerto se lleva a cabo directamente por la Autoridad Portuaria de Las Palmas que cuenta con dependencias en el propio recinto situadas en el extremo norte del Dique Este.

Estas instalaciones conviene situarlas próximas a las bocanas de acceso a la dársena y deben contar con un muelle o pantalán de “recepción”.

La seguridad del recinto se lleva a cabo por parte de la Policía Portuaria (arts. 295 y 296 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). A tal fin este servicio cuenta con un puesto de control, en este caso, en las proximidades del acceso rodado.

2.3.3.2 Otros servicios que se prestan en la Dársena de Embarcaciones Menores por parte de la Autoridad Portuaria de Las Palmas

La Autoridad Portuaria de Las Palmas, a través de sus oficinas en la Dársena de Embarcaciones Menores, realiza labores de:

- Admisión
- Registro
- Facturación
- Información básica
- Asignación de atraque
- Asistencia en la maniobra.
- Vigilancia en fondeo

2.3.3.3 Servicios que se deben prestar en las dársenas náutico-deportivas.

La Dársena de Embarcaciones Menores cuenta en estos momentos con los servicios siguientes:

- Servicio de grúa hasta 1 tonelada,
- Gasolinera (gasolina, gasoil y mezcla) con atraque especialmente dedicado a ello y con fácil comunicación con la boca del puerto
- Rampa de botadura y varada,
- Lavandería con monedas,
- Varadero,
- Servicio de reparaciones,

- Venta de efectos navales y
- Locales de restauración.

Las tablas siguientes presentan los datos de número de amarres con los que cuenta la dársena así como los servicios asociados a dichos amarres. Por otro lado se exponen los distintos servicios dedicados a los usuarios de la dársena, anti-contaminación e incendio. Con el objetivo de conseguir una mejor visibilidad se ha colorido la tablas, en verde para una indicar la presencia de una instalación o actividad y rojo en el caso contrario.

La Dársena de Embarcaciones Menores cuenta con un total de 2.597 metros lineales de pantalanes de los cuales la mayor parte de los servicios generales están asociados a los amarres a excepción de las redes de repostaje y de recogida de aguas negras y de sentinas.

La dársena dispone suministro de combustible y sistemas mecánicos de varada (Grúa y Travel-Lift) que sirven, a su vez, al Real Club Náutico de Gran Canaria.

Así pues, la Dársena de Embarcaciones Menores es el puerto deportivo que propone el conjunto mayor de servicios dentro del ámbito de la isla.

| Grupo C: Amarres y servicios a los amarres | | | | | | |
|--|--------------------------------|-----------------------------------|-------------------------|------------------------|-----------------------|-----------------|
| Puertos | Puerto deportivo de las Palmas | Real Club Nautico de Gran Canaria | Puerto de Pasito Blanco | Puerto de Anfi del Mar | Puerto de Puerto Rico | Puerto de Mogán |
| Amarres | | | | | | |
| Metros lineales de pantalanes | 2.517 m | | | 322 m | 720 m | 420 m |
| Número total de amarres | 1198 | 135 | 388 | 89 | 522 | 216 |
| Número de amarres en tránsito | 230 | 0 | 58 | 0 | 37 | 133 |
| Servicios generales a los amarres | | | | | | |
| Agua | SI | SI | SI | SI | SI | SI |
| Electricidad | SI | SI | SI | SI | SI | SI |
| Recogida de residuos | SI | SI | SI | SI | SI | SI |
| Recogida selectiva | SI | NO | SI | SI | SI | SI |
| Red de repostaje en amarre | NO | NO | NO | NO | NO | NO |
| Red de recogida de aguas negras | NO | SI | SI | NO | SI | NO |
| Red aguas sentina | NO | SI | SI | NO | NO | NO |
| Iluminación nocturna | SI | SI | SI | SI | SI | SI |
| Vigilancia | SI | SI | SI | SI | SI | SI |
| Combustibles | | | | | | |
| Gas-oil | SI | NO | SI | NO | SI | SI |
| Gasolina | SI | NO | NO | NO | SI | SI |
| Sin Plomo | SI | NO | SI | NO | SI | SI |
| Servicios de Varada | | | | | | |
| Rampa de varada | SI | SI | NO | SI | SI | SI |
| Grúa | 1 t | 5 t | 2 t | NO | NO | 5 t |
| Travel lift | pendiente | 50 t | 64 t | NO | SI | 70 t |
| Otros servicios a los amarres | | | | | | |
| Señales de balizamiento | SI | SI | SI | SI | NO | SI |
| Muelle de espera | SI | SI | SI | SI | SI | SI (180 m2) |
| Talleres de reparación | SI | NO | SI | NO | SI | NO |
| Zona de varada | SI | SI | SI | NO | SI (3.500 m2) | NO |
| Aparcamientos | SI | SI | SI | SI | SI | SI (2.730 m2) |

▲ Resumen del número de amarres y de sus servicios asociados en los puertos de tipo deportivo-náutico. Fuente: PTE-30.

Observando la siguiente tabla aparece claramente que la dársena de Las Palmas propone la mayor oferta, en particular en cuanto a los servicios técnicos.

| Grupo C: Servicios a los usuarios | | | | | | |
|-----------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|-------------------------|------------------------|-----------------------|-----------------|
| Puertos | Puerto deportivo de las Palmas | Real Club Nautico de Gran Canaria | Puerto de Pasito Blanco | Puerto de Anfi del Mar | Puerto de Puerto Rico | Puerto de Mogán |
| Servicios generales | | | | | | |
| Edificios comerciales | SI | NO | NO | SI | SI | NO |
| Edificios sociales | NO | SI | NO | NO | NO | NO |
| Alojamientos turísticos | NO | NO | NO | SI | SI | SI |
| Bar/Restaurantes | SI | SI | NO | SI | SI | SI |
| Duchas/Sanitarios | SI | SI | SI | SI | SI | SI |
| Lavandería | SI | NO | SI | NO | SI | SI |
| Información turística | SI | NO | SI | SI | SI | SI |
| Comunicaciones | | | | | | |
| Teléfono | SI | SI | SI | SI | SI | SI |
| Correos | SI | NO | SI | SI | SI | SI |
| Radio | NO | SI | SI | SI | SI | SI |
| V.H.F | SI | SI | SI | SI | SI | SI |
| T.V | NO | NO | NO | SI | SI | SI |
| Información meteorológica | SI | NO | SI | SI | SI | SI |
| WI-FI | SI | SI | SI | NO | SI (En breve) | SI |
| Escuelas náuticas | | | | | | |
| Escuela náutica | SI | NO | NO | SI | SI | NO |
| Escuela de vela ligera | SI | SI | NO | SI | SI | NO |
| Escuela de esquí náutico | NO | NO | NO | SI | NO | NO |
| Escuela de Windsurf | SI | SI | NO | SI | SI | NO |
| Escuela de submarinismo | SI | NO | SI | SI | SI | SI |
| Servicios técnicos | | | | | | |
| Venta de accesorios náuticos | SI | NO | NO | NO | SI | SI |
| Venta de motores | SI | NO | NO | NO | SI | NO |
| Venta de embarcaciones | SI | NO | SI | NO | SI | NO |
| Alquiler de embarcaciones | SI | NO | SI | SI | SI | SI |
| Pintura y P.R.F.V | SI | NO | SI | NO | SI | SI |
| Carpintería | SI | NO | SI | NO | SI | SI |
| Mecánica | SI | NO | SI | NO | SI | SI |
| Electrónica | SI | NO | SI | NO | SI | SI |

▲ Resumen de los servicios a los usuarios presentes en los puertos de tipo deportivo-náutico. Fuente: PTE-30.

A continuación se muestra como la dársena de embarcaciones menores de Las Palmas cuenta con la totalidad de los métodos de prevenciones anti incendios y contaminación existentes. No obstante, cabe precisar que los medios anti-contaminación de la dársena de Las Palmas pueden, en caso de emergencia, ser utilizados por los otros puertos dado que las distancias entre puertos de la isla de Gran Canaria son bastante cortas.

| Grupo C: Medios anti-contaminación y anti-incendios | | | | | | |
|---|--------------------------------|-----------------------------------|-------------------------|------------------------|-----------------------|-----------------|
| Puertos | Puerto deportivo de las Palmas | Real Club Nautico de Gran Canaria | Puerto de Pasito Blanco | Puerto de Anfi del Mar | Puerto de Puerto Rico | Puerto de Mogán |
| Barreras anti-contaminación | SI | NO | SI | NO | NO | SI |
| Bomba de succión Skimmer | SI | NO | NO | SI | NO | SI |
| Fast-Tank | SI | NO | NO | NO | NO | NO |
| Mantas y mangas absorbantes | SI | NO | SI | NO | NO | NO |
| Dispersantes homologados | SI | SI | NO | SI | NO | SI |
| Limpia mar | SI | NO | NO | NO | NO | NO |
| Embarcación de apoyo caminada | SI | SI | NO | NO | NO | NO |
| Embarcación de apoyo tipo zodiac | SI | SI | SI | SI | NO | NO |
| Medios de salvamiento y contra-incendios | SI | SI | SI | SI | SI | SI |

▲ Resumen de los medios anti-contaminación e incendios presentes en los puertos de tipo deportivo-náutico. Fuente: PTE-30.

Con estos datos podemos afirmar que la Dársena de Embarcaciones Menores presenta una cantidad y variedad de servicios que se ajustan a lo exigido por el RD 2486/1980, así como, estaría en disposición de optar a la obtención de la Bandera Azul.

Por otro lado, en los puertos deportivos de explotación privada otros muchos servicios son considerados esenciales para que el correcto funcionamiento de las dársenas náutico-deportivas.

Se trata servicios de valor añadido que complementan el servicio básico de estancia en amarre y que condicionan directamente el éxito o fracaso de instalaciones de este tipo.

Se pueden distinguir dos tipos de servicios claramente diferenciados, los primeros, servicios estrictamente náutico-deportivos, son aquellos que por su naturaleza, el uso y la actividad que desarrollan, son actividades náutica-deportivas en sí mismas, esto es, tienen un contenido estricta y directamente relacionado con la actividad náutica y deportiva. Un claro ejemplo de los mismos son, por supuesto, los servicios de estancia en amarre, los servicios de reparación y venta de accesorios y de embarcaciones, talleres de varadero, y los servicios de suministros de artículos y servicios náuticos entre muchos otros.

Por otro lado, se encuentran los servicios de apoyo o complemento al uso náutico deportivo, son servicios que en sí mismos no tienen un contenido o naturaleza estrictamente náutico-deportiva pero, sin embargo, son un complemento absolutamente necesario del anterior, no solo en el contenido de la prestación del servicio sino en su

localización a pie de la infraestructura náutica. Un buen ejemplo es el servicio cafetería y restauración, conexión a Internet, alquiler de vehículos, servicio de botiquín o para-farmacia entre muchos otros.

Lo habitual es que se den estos dos servicios en una relación de 70 % para los primeros y 30 % para los segundos, si bien esta proporción puede variar dependiendo de la mayor o menor especialización de cada una de las zonas en que se pueda dividir el puerto deportivo.

2.3.3.4 Servicios Náutico-Deportivos.

A continuación se enumeran muchos de los usos y servicios Náutico-Deportivos que se consideran necesarios y convenientes:

- Club Náutico deportivo.
- Servicios de avituallamiento y suministros varios:
- Servicio de aprovisionamiento de víveres y productos de conveniencia.
- Venta y distribución de efectos navales.
- Gestorías náuticas, brokers de compañías de seguros
- Inspecciones técnicas de embarcaciones.
- Surveyors.
- Servicios de Yacht Management para superyates.
- Alquiler de embarcaciones y excursiones marítimas.
- Servicio de mantenimiento y limpieza de embarcaciones.
- Servicio de suministro de artículos para la pesca.
- Servicio de suministro de accesorios de submarinismo.
- Nave de reparaciones y pintura.
- Talleres de reparaciones.
- Pasillos de servicios necesarios para garantizar las correctas circulaciones.
- Servicio de capitanía y atención de usuarios del Puerto.
- Taquillas y paños.
- Aseos.
- Almacén general de varadero y mantenimiento.
- Punto de información al usuario.
- Vestuarios y aseos.
- Almacenes de residuos
- Vestuarios de personal. Lounge.
- Estación transformadora.
- Taller de mantenimiento.
- Almacén de limpieza.
- Control de accesos a varadero.

2.3.3.5 Usos de Apoyo al Náutico-Deportivo.

La propia idiosincrasia de los navegantes y las elevadas afluencias de usuarios a las instalaciones (con mayor incidencia en un puerto urbano como el que nos ocupa) justifican la existencia de servicios como los siguientes:

- Business Center (Parte meteorológico - Internet).
- Lavandería y tintorería.
- Restaurantes y cafeterías.
- Cajero automático.
- Alquiler de automóviles.
- Alquiler de bicicletas.
- Alquiler de vehículos Segway.
- Guardería y ludotecas.
- Catering para embarcaciones.
- Otros servicios de valor añadido

2.3.3.6 Demandas.

- *Las dársenas náutico-deportivas modernas precisan de espacio suficiente para atender las demandas tanto de los navegantes como del resto de usuarios que hagan que el conjunto funcione de forma exitosa.*
- *Estos servicios demandados pueden precisar de mayor o menor espacio atendiendo al número de atraques previsto o la superficie terrestre de la cual se dota.*
- *Para ello el RD 2684/1980 estimaba que la zona de servicio terrestre asociada a las dársenas debían tener al menos el 50 % de la superficie de la lámina de agua asociada.*
- *En la Dársena de Embarcaciones Menores, la Zona de Servicio Terrestre (salvando las obras de abrigo) es de 64.169 m², lo que supone el 42,33 % de su correspondiente lámina de agua (151.588 m²).*
- *Se detecta en la Dársena de Embarcaciones Menores la carencia de espacio destinado a varada, reparaciones, carenado, reparación de velas, etc... De hecho la parcela destinada a varadero cuenta con algo más de 3.000 m² mientras que, según la recomendación del RD 2486/1980, debería alcanzar un mínimo de 4.000 m² para los 2000 atraques previstos. Además de otros talleres con capacidad justificada para las dimensiones del puerto.*

2.3.3.7 Conclusiones.

- *El plan especial valorará las necesidades de superficie para cada uno de los usos que son necesarios o convenientes disponer en la Dársena de Embarcaciones Menores.*
- *Atendiendo a la especialización de cada una de las áreas propuestas, se adecuará la proporción de usos y resto de determinaciones de forma que, tanto el conjunto como cada una de las zonas especializadas, pueda funcionar de forma que se precisa.*

2.4 **Análisis de la parcelación y los usos.**

2.4.1 Parcelación.

Como se comentó anteriormente el PE-DEM'95, redactado por la Autoridad Portuaria y aprobado definitivamente en 1995 (23 de mayo), tenía por objeto adaptar las instalaciones existentes a las nuevas demandas de las embarcaciones de navegación deportiva y a dar cabida a los servicios a ellas asociados.

De esta manera el Plan planteaba una ordenación viaria del conjunto y delimitaba una serie de parcelas para acoger las instalaciones y servicios auxiliares y cuya disposición han ido evolucionando hasta la que conocemos hoy día.

Casi el total de estas parcelas son objeto de concesiones y por lo tanto su gestión es privada.

A razón de la propia evolución de la dársena y resultado del otorgamiento dichas concesiones, se puede diferenciar dos grupos de parcelas según su tamaño y disposición:

- Las parcelas más pequeñas ($\leq 250 \text{ m}^2$) localizadas en su totalidad en el edificio lineal adosado al paseo de la Avda. Marítima y ejecutado en el año 2003. Dicho edificio está conformado por espacios de $5,00 \times 5,00 \text{ m}^2$ ofrecidos en concesión.
- Las parcelas más grandes ($\geq 250 \text{ m}^2$) localizadas a lo largo de toda la dársena y en su gran mayoría contiguas a la masa de agua dada vinculación directa y física a la actividad náutica. Dichos espacios son el resultado del "*Proyecto de Ampliación y Mejoras de la Dársena de Embarcaciones Menores*" ejecutado en el año 2004 y donde se acometieron obras como: la ampliación del muelle para generar el paseo junto a los módulos de 4.00m de ancho, un vial de 7.60, una zona de aparcamientos en batería y un paseo junto al cantil de 4.50m; la retirada todo el mobiliario existente así como la jardinería que se trasladaba al contradique de las Alcaravaneras, la colocación iluminación y mobiliario nuevos, la ejecución de alcorques forrados con piedra donde se ubicaran palmeras reales; el edificio de recepción y control de entrada a la dársena y las mejoras de las instalaciones en general.

La “Zonificación por usos y ocupación del dominio público” del presente plan se presentan grafiadas en el Plano nº I.04 de Información.

2.4.1.1 Demandas.

- *Existe una demanda evidente de espacios.*

2.4.1.2 Conclusiones.

- *A razón de la propia evolución de la dársena y resultado del otorgamiento concesiones, se puede diferenciar dos grupos de parcelas según su tamaño y disposición: Las parcelas más pequeñas (≤ 250 m²) y las parcelas más grandes (≥ 250 m²).*

2.4.2 Concesiones y autorizaciones.

Las parcelas concesionadas más pequeñas (a fecha de abril de 2015) tienen como finalidad, en su gran mayoría, las actividades vinculadas a:

- reparaciones como son el suministro/fabricación de repuestos, ferreterías navales, etc.;
- comercial como son la exposición y venta de material náutico-deportivo, bar-restaurante y bazares de comidas y bebidas, etc.;
- servicios. Estación de servicio, gabinete de readaptación funcional y gestión de la correduría de seguros, etc.;
- buceo como son las escuelas y enseñanzas, etc.;
- ocio y deportes náuticos son las escuelas y enseñanzas.

Este tipo de concesiones tiene un plazo entre 8-10 años.

A su vez todas las autorizaciones temporales concedidas en el Muelle Deportivo (a fecha de abril de 2015) tienen como finalidad la ocupación del espacio exterior del paseo frente a bares-restaurantes para ubicar en él las terrazas que a los que sirve.

Las parcelas concesionadas más grandes (a fecha de abril de 2015) tienen como finalidad, en su gran mayoría, las actividades vinculadas a:

- reparaciones como son la reparación naval, varaderos, explanadas, pantalanes, etc.;
- comercial;
- servicios;

- ocio y deportes náuticos, como son la casa del navegante, local social y vestuarios, etc....

Este tipo de concesiones tiene un plazo entre 15-30 años.

Sin contabilizar los espacios ocupados por el Real Club Náutico de Gran Canaria las concesiones otorgadas a fecha de abril de 2015 en la Dársena de Embarcaciones Menores ocupan una superficie de 16.325,20 m² respecto a los 63.284,51 m² del total actual de la superficie neta de tierra de la Dársena (su superficie bruta es de 100.196,60 m²). De aquí se deducen los siguientes ratios de ocupación para los distintos usos característicos existentes:

| USO CARACTERÍSTICO | Superficie de Ocupación (m2) | Ocupación respecto a la superficie total concesionada (m2/m2) | Ocupación respecto a la superficie total neta de la dársena (m2/m2) | Ocupación respecto a la superficie total bruta de la dársena (m2/m2) |
|---------------------------------|---|--|--|---|
| <i>reparación</i> | 3.554,00 | 0,22 | 0,06 | 0,04 |
| <i>comercial</i> | 2.834,50 | 0,17 | 0,04 | 0,03 |
| <i>servicios</i> | 3.001,19 | 0,18 | 0,05 | 0,03 |
| <i>buceo</i> | 240,00 | 0,01 | 0,00 | 0,00 |
| <i>ocio y deportes náuticos</i> | 4.843,00 | 0,30 | 0,08 | 0,05 |
| <i>instalaciones</i> | 1.852,51 | 0,11 | 0,03 | 0,02 |

▲ Tabla de Ratios de ocupación real a fecha de abril de 2015. Fuente propia.

La “Zonificación por usos y ocupación del dominio público” del presente plan se presentan grafiadas en el Plano nº I.04 de Información.

2.4.2.1 Demandas.

- *Las actividades que se desarrollan en la dársena giran en torno a actividades vinculadas a la reparación, comercial, servicios y deportes náuticos.*

2.4.2.2 Conclusiones.

- *Casi la totalidad de las parcelas son concesiones.*
- *Las escasas autorizaciones temporales están vinculadas a dichas concesiones.*
- *Los ratios de ocupación de los usos característicos respecto a la superficie total neta de la dársena son los siguientes: reparaciones (0,06 m²/m²); comercial (0,04 m²/m²); servicios (0,05 m²/m²); buceo (0,01 m²/m²); ocio y deportes náuticos (0,30 m²/m²) e instalaciones (0,11 m²/m²).*
- *Los ratios de ocupación de los usos característicos respecto a la superficie total bruta de la dársena son los siguientes: reparaciones (0,04 m²/m²); comercial (0,03 m²/m²); servicios (0,03 m²/m²); buceo (0,00 m²/m²); ocio y deportes náuticos (0,05 m²/m²) e instalaciones (0,02 m²/m²).*

2.4.3 Tendencias.

Durante el año 2007 la Autoridad Portuaria de Las Palmas recibió numerosas peticiones de concesiones en la zona de la Dársena de Embarcaciones Menores. Los destinos de estas actividades eran:

- Venta de embarcaciones y Pantalán de servicios;
- Operador logístico;
- Actividades subacuáticas;
- Bar, Estanco bazar, Kiosko y Sala de reuniones/representación de empresas.

Durante el año 2008 la Autoridad Portuaria de Las Palmas recibió peticiones de concesiones cuyos usos eran:

- Venta artículos náuticos, Venta pintura y resinas y Material eléctrico naval;
- Comercio marítimo y servicios náuticos
- Escuela de Buceo y Federación de motonáutica
- Terraza, Pizzería, Restauración y Ultramarinos
- Escuela de baile y Padel/tenis

Durante el año 2009 la Autoridad Portuaria de Las Palmas recibió peticiones de concesiones cuyos usos eran:

- Venta de motores;
- Pantalán;
- Venta de helados, Multiservicio y asistencia y Terraza.

Durante el año 2010 la Autoridad Portuaria de Las Palmas recibió 4 peticiones de concesiones en la zona de la Dársena de Embarcaciones Menores (lo que supuso más de un 25% de las peticiones totales recibidas por la Autoridad Portuaria sin contabilizar las otorgadas). Los destinos de estas actividades eran:

- 2 para Bar-Terraza (desestimadas por estar otras en tramitación) ;
- 1 para Lavado de Vehículos (desestimada por falta de plazas de aparcamientos disponibles para ser ocupadas por la actividad) y
- 1 para Mercadillo (desestimada por falta de plazas de aparcamientos disponibles para ser ocupadas por la actividad).

Estos dos últimos casos de desestimación originados por la privatización del aparcamiento en la zona de servicio de la Dársena de Embarcaciones Menores.

Durante el año 2011 la Autoridad Portuaria de Las Palmas recibió 18 peticiones de concesiones en la zona de la Dársena de Embarcaciones Menores (lo que supuso más de un 75% de las peticiones totales recibidas por la Autoridad Portuaria sin contabilizar las otorgadas). Los destinos de estas actividades eran:

- 7 para varada y reparación de embarcaciones (a raíz del concurso publicado para la explotación del varadero y desestimadas por la finalización del plazo de presentación de la documentación);
- 6 para Bar-Terraza (desestimadas por falta de plazas de locales disponibles o ausencia de ordenación de la plataforma de la zona oeste de la dársena);
- 2 para centro de servicios comerciales e industriales para venta, mantenimiento y reparación naval de embarcaciones menores y deportivas y grandes yates (desestimada por ausencia de espacio disponible de más de 6.000 m²);
- 2 para bazares (desestimadas por falta de plazas de locales disponibles);
- 1 para aeronave (desestimadas por ausencia de solicitud de superficie de ocupación).

Durante el transcurso del año 2012 (a fecha de marzo de 2012) la Autoridad Portuaria de Las Palmas ha recibido 7 peticiones de concesiones en la zona de la Dársena de Embarcaciones Menores (lo que supuso más de un 90% de las peticiones totales recibidas por la Autoridad Portuaria sin contabilizar las otorgadas). Los destinos de estas actividades eran la de varada y reparación de embarcaciones (a raíz del concurso publicado para la explotación del varadero y archivadas a raíz de la resolución que otorgó la ocupación).

En el año 2013 la solicitud de concesiones se vio reducida sensiblemente. Se recibieron 5 peticiones de las cuales, cuatro eran destinadas a logística y servicios náuticos mientras que sólo una de ellas se destinaba al ocio (After Work).

En 2014, con toda probabilidad por la colmatación del espacio disponible, las solicitudes han disminuido drásticamente. Sólo dos solicitudes a partes iguales se presentaron, para servicios náuticos y para ocio.

De lo anteriormente comentado se extrae por un lado que la actual tendencia de la dársena gira en torno a actividades vinculadas a la reparación náutica-deportiva y, en menor medida, al ocio-restauración (que ya se encuentra suficientemente atendida) y, por otro lado, que existe una demanda evidente de espacios que actualmente no dispone.

Esta situación presenta un nuevo escenario en la dársena donde será necesario crear suelo para alojar en él usos compatibles con estas tendencias pero también será imprescindible reordenar el suelo existente para zonificarlo en subzonas que integren grado de impacto/afectación semejantes. En base a las actividades que se desarrollan en la dársena podemos distinguir dos subzonas:

- Una subárea dedicada a reparaciones y servicios menos “amable” para el usuario de la dársena;
- Una subárea dedicada a comercial, buceo, ocio y deportes náuticos donde el usuario encuentre actividades compatibles con la percepción urbana.

2.4.3.1 Demandas.

- *Por un lado la actual tendencia de la dársena gira entorno a actividades vinculadas a la reparación náutica-deportiva y al ocio-restauración.*
- *Por otro lado existe una demanda evidente de espacios para ubicarlas y que actualmente no dispone.*

2.4.3.2 Conclusiones.

- *A razón de la propia evolución de la dársena y resultado del otorgamiento concesiones, se puede diferenciar dos grupos de parcelas según su tamaño y disposición: Las parcelas más pequeñas (≤ 250 m²) y las parcelas más grandes (≥ 250 m²).*
- *Existe una demanda evidente de espacios para ubicarlas y que actualmente no dispone.*
- *Casi la totalidad de las parcelas son concesiones.*
- *Las escasas autorizaciones temporales están vinculadas a dichas concesiones.*
- *Será imprescindible reordenar el suelo existente para zonificarlo en subzonas que integren grado de impacto/afectación semejantes. En base a las actividades que se desarrollan en la dársena podemos distinguir dos subzonas:*
 - *Una subárea dedicada a reparaciones y servicios menos “amable” para el usuario de la dársena;*
 - *Una subárea dedicada a comercial, buceo, ocio y deportes náuticos donde el usuario encuentre actividades compatibles con la percepción urbana.*

2.5 **Análisis de las obras ejecutadas.**

2.5.1 Análisis de las obras realizadas.

En general, los edificios de la Dársena de Embarcaciones Menores responden a características propias de la actividad portuaria náutica-deportiva (instalaciones, reparaciones, almacenamiento, etc.) y a características propias de la actividad urbana y turística (restauración, bazar, ocio, etc.).

Para la evaluación del interés de los distintos edificios se han estudiado las características arquitectónicas y funcionales de todos los situados en el ámbito, así como los proyectos de ejecución y la extensa bibliografía histórica y actual que existe sobre el Puerto y la Ciudad de Las Palmas.

A tal efecto, la Autoridad Portuaria de Las Palmas culminó en 1.998 el “Proyecto Básico de la nueva Marina de Las Palmas”, que contenía todos los elementos necesarios para elaborar un Proyecto constructivo de la futura Marina, en el que se mantenía escrupulosamente todas las especificaciones y requerimientos marcados por la Autoridad Portuaria de Las Palmas, con el objeto de asegurar los siguientes objetivos:

- La necesaria operatividad del Puerto (canal de acceso, zonas de fondeo, reflexiones de oleaje, separación de buques mercantes y deportivos, etc...) y
- La propia funcionalidad de la nueva Marina, y la viabilidad de su construcción, tanto desde el punto de vista administrativo en relación con los títulos existentes, como del mantenimiento de la actividad de la Marina, sin interrupciones inadmisibles, y con la ejecución de las obras por fases.

Resultado de ello se ejecutó en distintas fases a partir del año 2003 el edificio lineal adosado al paseo de la Avda. Marítima. Dicho edificio esta conformado por espacios de 5,00 x 5,00 m2 ofrecidos en concesión mayoritariamente destinados a usos comerciales (reparaciones, almacenamientos, ferreterías, restauración, etc.).



▲ Edificio lineal adosado al paseo de la Avda. Marítima. Fuente propia.

En base a lo anteriormente expuesto, la Autoridad Portuaria de Las Palmas contrató la obra “Ampliación de la Marina de Las Palmas (1ª fase)”. Dicha obra se paralizó al verse afectada por las modificaciones en la longitud de la Prolongación del Dique Reina Sofía, así como con los acuerdos entre el Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria y la Autoridad Portuaria de Las Palmas en relación al desarrollo del Frente Marítimo.

Siendo necesaria una ampliación en el Muelle para uso y disfrute peatonal y al mismo tiempo dotar a estas instalaciones de un número suficiente de plazas de aparcamientos que posibiliten el normal funcionamiento de los locales comerciales que se han ido estableciendo en la Dársena Deportiva y una mejora en el conjunto de la zona dotándola de servicios de recogida de residuos selectivos, iluminación, edificio de recepción y control de entrada a la dársena y acondicionamiento general se redactó en el año 2004 el "Proyecto de Ampliación y mejoras en la Dársena de Embarcaciones menores" que recogía todas actuaciones antes mencionadas.

Las obras previstas en este proyecto consistían básicamente en realizar una ampliación del muelle, un edificio de recepción y control de entrada a la dársena y mejoras de las instalaciones en general.

A continuación pasamos a describir detalladamente las obras que se realizaron:

- **Ensanche zona muelle y dique:**
 - a. En esta actuación se ensanchó la zona de pantalanes 8.50m. hasta llegar a la línea de pantalanes actual;
 - b. La sección en el muelle se conformó por un paseo de 4.00 m. en la zona de los locales comerciales y vial de 7.60 m. zona de aparcamientos de 4.90 m. en batería y un paseo de 4.50m;
 - c. La zona de paseo se pavimentó con pavimento terrazo vibrocolor combinados en color rojo y gris, dejando zonas adoquinadas;
 - d. La jardinería estaba conformada por palmera real principalmente. En la zona de los módulos fueron en parterres a ras de suelo y en la zona del muelle y contradique fueron en jardineras de bloques forrados de piedra;
 - e. La sección del dique se modificó obteniendo una línea de aparcamientos;
 - f. Se demolió la acera pavimentándola de forma similar a la zona del muelle.
 - g. Las palmeras existentes se mantuvieron embutiéndolas en jardineras iguales que las del muelle y
 - h. Se amplió las plazas de aparcamientos pasando de 478 a 671 plazas de aparcamientos, además de los aparcamientos para ambulancias y personal de la Autoridad Portuaria.

- **Pavimentación.**
 - a. La pavimentación de los viales se realizó con pavimento asfáltico en caliente;

- **Instalaciones.**
 - a. Se colocó instalaciones a lo largo del ensanche así como en la acera de los locales, tanto de baja tensión , comunicaciones, abastecimiento y alumbrado público;
 - b. Se colocaron báculos de alumbrado en la zona ampliada de 9 metros de alto con doble luminaria, una a 9m para iluminar el vial y un brazo a 4.50m de altura para iluminar el paseo. En el lado del dique se colocaron báculos de 3.00 m de altura que se situarán en los miradores de la escollera;
 - c. Se instaló una tubería de abastecimiento de polietileno de Ø 110 dejando cuadro en la entrada de cada pantalán y

- d. Se dio una mano de pintura a las torres existentes en la zona y se reparó el alumbrado del interior del túnel, cambiando la canalización a una nueva.
- Tratamientos de residuos.
 - a. Se colocó dos puntos de recogida de residuos selectivos en zona controlada compuesto por depósitos de recogida de papel, baterías de barco, filtros, aceite, vidrio.
 - b. Se colocó para recogida de residuos domésticos un sistema de módulos soterrados constituidos por un vaso de hormigón prefabricado con un contenedor de polietileno como depósito.
 - c. Se colocó un sistema de aspiración de las aguas de sentina para los barcos, aguas que serán impulsadas hasta un depósito de hormigón que se ejecuta para su posterior vaciado por medio de cuba autorizada.
- Mobiliario y acondicionamiento general.
 - a. Se aplacó la entrada al muelle con piedra natural y el interior del túnel con placas GRC, adecentando los jardines de la entrada, cerrando el cuarto de bombas y pintando la tubería de impulsión que existe en la actualidad en el interior del túnel.
 - b. En el dique lado interior se reparó la pared que da al mar con placas GRC con el fin de mantener las metopas que pintan los navegantes.
 - c. En la entrada de los pantalanes se construyeron un pórtico de acero inoxidable y en el contradique se coloca una barandilla .
 - d. Los bancos a colocar son de madera apoyado sobre pie de piedra de Arucas aserrada.
 - e. En el dique se colocó una barandilla de acero inoxidable AISI-316.
 - f. Se reparó el lado de la vela latina y el escalón del dique con un mortero reparador.



▲ Mobiliario y acondicionamiento general. Fuente propia.

- Recepción y puesto de control.

Se proyectó un edificio para recepción y control de embarcaciones donde se ubican las oficinas de guardamuelles y la guardia civil. Es un edificio de dos plantas con una torre central. A la terraza se accede por la torre central por medio

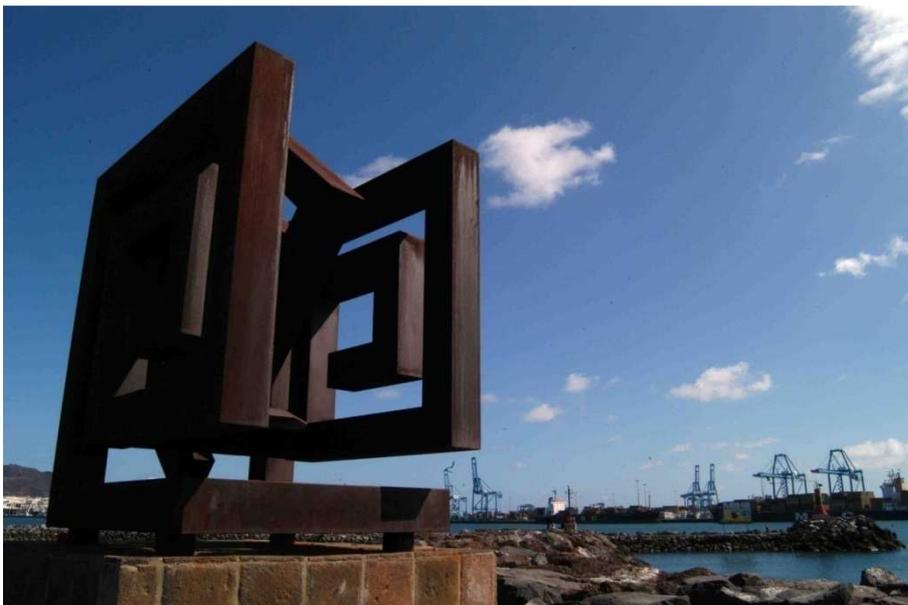
de una escalera exterior formada por peldaños de piedra y barandilla de acero inoxidable. En el interior la escalera es con peldaños de madera. La torre en el exterior esta forrada con piedra natural basáltica ripiada y el resto con enfoscado a esponja y pintado. En el exterior se colocó escollera que se ha retirado del muelle acondicionando el talud dejado durante la excavación de la cimentación del edificio. La zona alrededor del edificio es una plaza de pavimento adoquinado y vibrocólor. Se colocó una pérgola de madera y jardinería con palmera real.



▲ Edificio y puesto de control. Fuente propia.

- Escultura.

Se proyectó una escultura de acero corten apoyada en un pilar de hormigón forrado de piedra. La estructura se apoya sobre una zapata de hormigón.



▲ Escultura. Fuente propia.

Durante el año 2006 se realizó el proyecto para “Aumento de la capacidad de atraques” tan demandada por los usuarios, ampliando la línea de atraques en el dique este del Muelle Deportivo

Las obras previstas en el presente proyecto consistieron básicamente en colocar una línea de pantalanes perpendiculares al pantalán adosado existente. Estos pantalanes dotaron al Muelle Deportivo de un total de 98 atraques previstos para barcos de 7 m. de eslora.

Posteriormente, durante el año 2007, se proyectó el “Ensanche del Paseo en el Contradique de la DEM”. El ensanche del paseo tuvo aproximadamente 2,10m, siendo el ancho total de paseo de 3,55. y en una longitud de 300 m. en la alineación del contradique y 3 m. en la alineación norte-sur en una longitud de 47.50m.

Durante el año 2009, se realizó el proyecto de “Impermeabilización Cubiertas Módulos 1009 10010 y 1014 en el Muelle Deportivo” a causa de que en algunos módulos, debidos a la falta de impermeabilización de la cubierta, se estaban produciendo filtraciones lo cual producía un uso deficiente de las instalaciones. En este mismo año se realizó la “Renovación del Pantalán Nº10 en el Muelle Deportivo” que proyectaba la ejecución de nuevos módulos, 138 ml de 2.50 m de ancho y 20 m. de 2.00 m de ancho que iban colocados en el martillo.

A su vez en el Muelle Deportivo podemos encontrar otras edificaciones singulares son:

- El edificio de la Federación de la Vela Latina Canaria que sirve de instalaciones para el conjunto de clubes y aficionados de la vela latina.



▲ Edificio de la Federación de Vela Latina Canaria (vista delantera y trasera). Fuente propia.

- El Centro Comercial Sotavento: Edificio inaugurado en 2003 que ocupa uno de los enclaves más privilegiados del muelle deportivo. Dispone de más de 2.500 metros cuadrados con 14 locales destinados mayoritariamente al ocio y la restauración. El volumen edificado de 1 planta sobre rasante y 1 bajo rasante se desarrolla alrededor de un espacio libre que a su vez los distribuye.



▲ Edificio del Centro Comercial Sotavento. Fuente propia.

- El antiguo edificio de la Cruz Roja;



▲ Antiguo Edificio de la Cruz Roja. Fuente propia.

- El edificio del Club Marítimo Varadero de Gran Canaria; Se trata de un edificio destinado a club social inaugurado el 6 de Septiembre de 1.996. Consta de una planta con Salón de Actos, Aulas Polivalentes, Restaurante, Gimnasio, Sala de Baile, Sala de Aeróbic / Spinning / Pilates, Terraza – Chiringuito y Piscina de Agua Salada y Sauna en cubierta.



▲ Edificio del Club Marítimo Varadero de Gran Canaria. Fuente propia.

- La Estación de servicio y vestuarios del Muelle Deportivo;



▲ Edificio de vestuarios del Muelle Deportivo y Estación de Servicio. Fuente propia.

2.5.1.1 Demandas.

- *Existe una cierta tendencia de generar edificaciones y/o actividades más compatibles con la percepción urbana en la zona del Muelle Deportivo más próxima a la ciudad;*
- *Ausencia de volúmenes edificatorios que resuelvan las solicitudes de concesiones recibidas por la Autoridad Portuaria (mayoritariamente destinado al uso la reparación náutica-deportiva y al ocio-restauración);*
- *Ausencia de espacios de paseo fácilmente accesibles combinados con las actividades generadas en los volúmenes.*

2.5.1.2 Conclusiones.

- *Todas edificaciones tienen 1 planta de altura sobre rasante (unas pocas además semisótano bajo rasante) y algunas cubiertas aprovechan las cubiertas con actividades que generan construcciones fácilmente desmontables y ligeras.*
- *En algunos casos se emplea la planta en semisótano.*
- *Los acabados de los volúmenes edificatorios responden a los parámetros estéticos establecidos por el PE-DEM'95.*

2.5.2 Análisis de las edificabilidades.

En general, los edificios de la Dársena de Embarcaciones Menores responden a características propias de la actividad portuaria náutica-deportiva (instalaciones, reparaciones, almacenamiento, etc.) y a características propias de la actividad urbana y turística (restauración, bazar, ocio, etc.).

La Dársena de Embarcaciones Menores cuenta con una superficie construida computable total de 8.052 m² (sin contabilizar el antiguo edificio de la Cruz Roja de 890 m²) respecto a los 63.283,51 m² del total actual de la superficie neta de tierra (su superficie bruta es de 100.196,60 m²). y que se desglosa a continuación según los usos de referencia:

| USO CARACTERÍSTICO | Superficie total construida de uso característico (m2) | Ratio de superficie construida respecto a la superficie total neta de la dársena (m2/m2) | Ratio de superficie construida respecto a la superficie total bruta de la dársena (m2/m2) |
|-------------------------------|---|---|--|
| reparación | 415,00 | 0,01 | 0,00 |
| comercial | 1.995,00 | 0,03 | 0,02 |
| servicios | 2.184,00 | 0,03 | 0,02 |
| buceo | 240,00 | 0,03 | 0,00 |
| ocio y deportes náuticos | 3.200,00 | 0,03 | 0,03 |
| instalaciones | 18,00 | 0,03 | 0,00 |

▲ Tabla de Ratios de edificabilidad real a fecha de mayo de 2015. Fuente propia.

2.5.2.1 Demandas.

- *Existe una cierta tendencia de generar edificaciones y/o actividades más compatibles con la percepción urbana en la zona del Muelle Deportivo más próxima a la ciudad;*
- *La actual ocupación y edificabilidad que existe no demanda un aumento de dichos coeficientes;*
- *La actual ocupación y edificabilidad que existe si demanda un aumento de la superficie de suelo.*

2.5.2.2 Conclusiones.

- *Todas edificaciones tienen 1 planta de altura sobre rasante (unas pocas además semisótano bajo rasante) y algunas cubiertas aprovechan las cubiertas con actividades que generan construcciones fácilmente desmontables y ligeras.*
- *En algunos casos se emplea la planta en semisótano.*
- *Los ratios de superficie construida de los usos característicos respecto a la superficie total neta de la dársena son los siguientes: reparaciones (0,01 m²/m²); comercial (0,03 m²/m²); servicios (0,03 m²/m²); buceo (0,03 m²/m²); ocio y deportes náuticos (0,03 m²/m²) e instalaciones (0,03 m²/m²).*
- *Los ratios de superficie construida de los usos característicos respecto a la superficie total bruta de la dársena son los siguientes: reparaciones (0,01 m²/m²); comercial (0,02 m²/m²); servicios (0,02 m²/m²); buceo (0,01 m²/m²); ocio y deportes náuticos (0,03 m²/m²) e instalaciones (0,01 m²/m²).*

2.6 **Análisis del tráfico portuario.**

Según los datos suministrados por la Dirección General de la Marina Mercante, Sección de Registro y Estadística del Registro Marítimo Central, el total de embarcaciones de Recreo en Canarias supera las 17.000 embarcaciones de las cuales más de 16.500 corresponde a la Lista 7ª. De estas embarcaciones, más de la mitad corresponde a barcos registrados en la provincia de Las Palmas.

Por su parte, en los últimos cinco años, según la misma fuente, se han registrado en Canarias 2.384 nuevas embarcaciones de recreo de las cuales 1.287 lo fueron en la provincia de Las Palmas.

El mercado de la náutica, si bien, se ha visto influenciado por la situación económica actual mantiene, no obstante, un ritmo continuado de matriculación de embarcaciones.

2.6.1 Situación actual de la Dársena de Embarcaciones Menores.

La Dársena de Embarcaciones Menores cuenta en la actualidad con 32 pantalanes de los cuales 29 están destinados a atraque de embarcaciones (28 gestionados directamente por la Autoridad Portuaria y 2 en concesión), uno se utiliza como recepción, otro para el amarre de las embarcaciones auxiliares de los barcos que están en fondeo y uno más para embarcaciones propiedad de organismos oficiales.

El pantalán de recepción tiene una longitud superior a los 70 metros y se encuentra, junto a la bocana del puerto, asociado a las oficinas de administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas (tal y como recomienda el RD 2486/1980).

Los atraques disponibles por eslora en los pantalanos gestionados por la Autoridad Portuaria son los siguientes:

| | | |
|-------------------|-----|----------|
| ▪ Hasta 6 metros: | 202 | atraques |
| ▪ De 7 metros: | 134 | atraques |
| ▪ De 8 metros: | 140 | atraques |
| ▪ De 9 metros: | 81 | atraques |
| ▪ De 11 metros: | 63 | atraques |
| ▪ De 12 metros: | 125 | atraques |
| ▪ De 14 metros: | 84 | atraques |
| ▪ De 15 metros: | 133 | atraques |
| ▪ De 17 metros: | 42 | atraques |
| ▪ De 18 metros: | 20 | atraques |
| ▪ De 20 metros: | 20 | atraques |
| ▪ De 25 metros: | 8 | atraques |
| ▪ De 35 metros: | 1 | atraque |
| ▪ De 40 metros: | 2 | atraques |
| ▪ De 50 metros: | 5 | atraques |

Total: 1.060 atraques + 15 atraques para catamaranes en el muelle de la Vela Latina.

Los atraques por eslora en el pantalán en concesión son los siguientes:

| | | |
|-------------------|----|----------|
| ▪ Hasta 6 metros: | 22 | atraques |
| ▪ De 10 metros: | 5 | atraques |
| ▪ De 12 metros: | 59 | atraques |

De esta forma, el total de atraques en la Dársena de Embarcaciones Menores: 1.161 atraques

(*) Por su parte, en un entorno muy cercano, al norte de Las Alcaravaneras se encuentra el muelle del Real Club Náutico de Gran Canaria que dispone de 150 atraques distribuidos en cuatro pantalanos para sus socios principalmente.

El porcentaje de atraques en el muelle deportivo desvela que, en su amplia mayoría, se destina a embarcaciones de menos de 15 metros con aproximadamente el 91 % (962 atraques, de los cuales los que más abundan son los de menos de 6 metros y de 8 metros), mientras que amarres para barcos mayores se reserva apenas el 10 % (98 atraques, de los cuales 42 son para embarcaciones de hasta 17 metros).

| eslora (m) | amarres (%) | amarres (%) |
|-------------|-------------|-------------|
| < 6 | 19,06 | 90,76 |
| 6 < x ≤ 8 | 25,85 | |
| 8 < x ≤ 12 | 25,38 | |
| 12 < x ≤ 15 | 20,47 | |
| 15 < x ≤ 20 | 7,73 | 9,24 |
| 20 < x ≤ 25 | 0,75 | |
| 25 < x ≤ 35 | 0,10 | |
| 35 < x ≤ 40 | 0,19 | |
| 40 < x ≤ 50 | 0,47 | |
| | 100 | 100 |

El puerto en la actualidad destina aproximadamente el 25 % de sus amarres a barcos en tránsito. Esto es un número que alcanza las 300 unidades.

El resto de los amarres, casi 900, son destinados a barcos con base en este puerto y tiene una ocupación del 100%.

2.6.1.1 Demandas.

- *Existe, para la Dársena de Embarcaciones Menores, una demanda de atraques con lista de espera que alcanza las 317 solicitudes.*
- *De estas 317 solicitudes, las que más se dan son para barcos entre 8 y 12 metros (130 solicitudes – 40 %), seguidas de lejos por los barcos menores de 6 metros (88 solicitudes – 28 %), mientras que para barcos entre 6 y 8 metros hay 74 solicitudes (23 %) y, en menor medida, por barcos mayores de 12 metros con tan solo 25 solicitudes (8%). No obstante, este dato es variable ya que hasta hace apenas dos años la mayor demanda, con mucho, era para barcos menores de 6 metros.*
- *De los datos recabados se desprende que, solo con las embarcaciones con matrícula española, se completa prácticamente el aforo destinado a barcos con base en esta dársena.*
- *A esto añadimos que los datos han sido tomados en una fecha dentro de lo que se considera temporada baja para esta dársena en concreto.*
- *En temporada alta, el número de visitantes extranjeros se incrementa considerablemente hasta ocupar todos los atraques disponibles e, incluso, no poder atender la demanda cuando coinciden con la Regata de la A.R.C.*
- *Con todo lo anterior, la Autoridad Portuaria de Las Palmas aspira a incrementar el número de atraques hasta alcanzar los 2.000 puestos en la Dársena de Embarcaciones Menores (incremento de aproximadamente 800 atraques) con la intención de atender la demanda de embarcaciones residente e incrementar la capacidad de acogida de embarcaciones en tránsito lo que permitiría potenciar los eventos náuticos consolidados (p.e., ARC) y/o tener la posibilidad de acoger otros nuevos. Esta aspiración es compartida y se ve respaldada por las administraciones públicas e insulares que pretenden dar un salto cualitativo y cuantitativo a la ciudad en cuanto a la práctica de los deportes náuticos y las actividades económicas y turísticas relacionadas con ellos.*
- *Un aspecto a tener en cuenta es la reciente formulación e inicio del expediente de tramitación del “Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida en el Ámbito OAS-06”. En el mencionado documento se proponen una serie de actuaciones que daría pie a la creación de una dársena de embarcaciones deportivas de gran envergadura y baja densidad de amarres destinada al servicio de los denominados mega-yates que, cada vez con mayor asiduidad, hacen escala en el Puerto de Las Palmas así como ofrecer el servicio de reparaciones y varadero. Se trataría en cualquier caso de unas instalaciones complementarias y compatibles a la Dársena de Embarcaciones Menores que aquí se propone.*

2.6.1.2 Conclusiones.

- *La dársena de embarcaciones menores tiene capacidad de crecer hasta el objetivo de alcanzar los 2.000 atraques de los cuales el 66 % ya estaría cubierto solo con los atraques actuales y la lista de espera. Es por ello que sería conveniente reservar el 75 % de los atraques previstos para atender el crecimiento futuro.*
- *Esto supondría que unos 500 atraques, 200 más que los actuales, se reservarían a barcos en tránsito. Esta circunstancia permitiría no solo amentar la capacidad de acogida de barcos participantes en los grandes eventos sino atender con solvencia nuevos y mayores retos. Todo ello sin que la saturación impidiera seguir atendiendo al resto de usuarios eventuales.*
- *Parece, por lo tanto que la aspiración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas de alcanzar los 2.000 atraques, en diferentes fases, en la nueva Dársena de Embarcaciones Menores se ajusta a las potencialidades de la misma.*
- *Así mismo, tal crecimiento en el número de atraques debe venir asociado a la necesidad de incrementar la zona de servicio terrestre para poder acoger los servicios que una instalación de este tipo requiere.*

2.7 Análisis del Marco Ambiental y Paisajístico según el DAE.

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.

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.

2.7.1 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.

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 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.

2.7.2 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.

2.7.2.1 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.

2.7.2.2 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.

2.7.3 Caracterización y delimitación espacial de las variables ambientales

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.

2.7.4 Características geológicas, geomorfológicas y topográficas.

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.

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.

2.7.5 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.

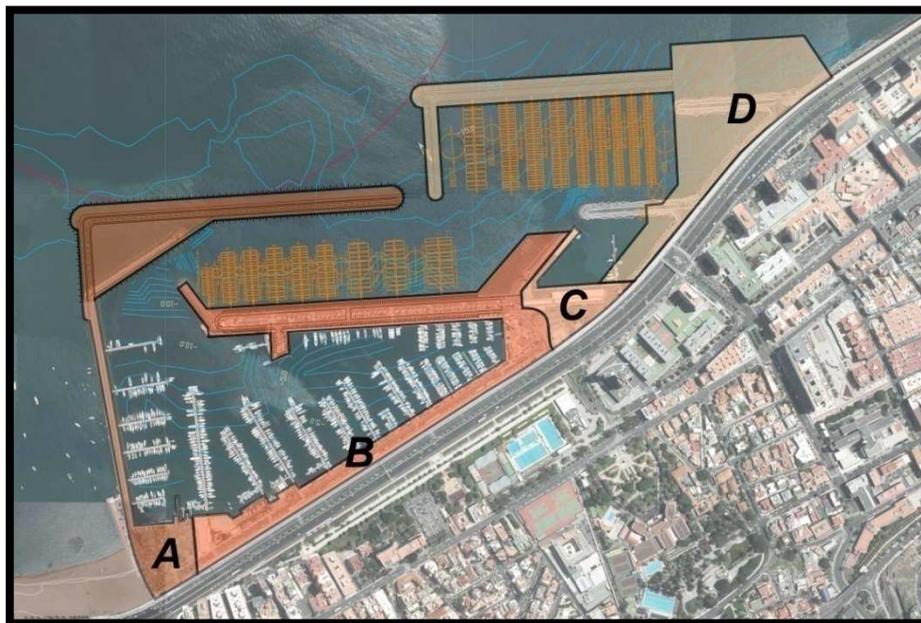
Se prevé unas condiciones de edificación para aquellas que se adosan e integran con el actual Paseo de la Avenida Marítima (rasante de la avenida marítima) y otra que permita la ejecución de edificación en altura (no más de 3 plantas) en parcelas localizadas y que se distribuyan y concentren en aquellos lugares de menor impacto potencial. Respetando puntos o trazados sensibles visualmente. Se incluye en el presente DAE el 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.

2.7.6 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 terrazas-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.

2.7.7 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.

2.7.8 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. Guinguada) 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.

2.7.9 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.

2.7.10 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).

2.7.11 Inventario y localización de los elementos naturales y culturales existentes.

2.7.11.1 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.

2.7.11.2 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.

2.7.12 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.

2.7.13 Diagnóstico ambiental del ámbito a ordenar

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.

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.

2.7.14 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)

2.8 Análisis social.

La Dársena de Embarcaciones Menores del puerto de las Palmas surge como una necesidad en la operativa portuaria y también como una oportunidad de desarrollo socioeconómico para Gran Canaria. Apreciaciones que se comentan en el apartado 2.1.4

de este documento, en el que se exponen los orígenes de este puerto deportivo citando como referencia el proyecto mediante el cual se llevó a cabo. En lo referente a la necesidad de estas instalaciones se hace mención a la *“necesaria habilitación de una zona para fondeo y atraque de estas embarcaciones menores, imprescindibles para la normal explotación de un Puerto”*.

Más adelante se comenta en relación a lo oportuno que resultaría construir este tipo de instalaciones por la renta de situación favorable de este puerto y las bondades climáticas de esta ciudad que *“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.”*

Es de conocimiento generalizado las condiciones y factores favorables con los que contamos para el crecimiento de los tráficos portuarios y el desarrollo y ampliación de las diversas actividades directas e indirectas vinculadas al puerto. Y de igual forma, sobre los beneficios que aporta estos hechos a la población en general. Queremos expresar con esta consideración que actuaciones encaminadas en mejorar la oferta tanto de servicios, en este caso relacionados con la náutica deportiva y el turismo asociado a esta práctica, como de espacios para el disfrute y entretenimiento ciudadano mediante la combinación oportuna y adecuada de todos esos factores favorables, son generadoras de beneficios sociales.

En este sentido también el Documento Ambiental Estratégico de este Plan Especial expresa que la existencia del puerto deportivo aporta a la zona mayor valor, y 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. También se indica en este mismo apartado, que el tipo de tráfico naval de recreo es globalmente compatible y asumible, por su baja incidencia sobre el medioambiente, como por sus efectos favorables, ya que desde la ciudad se percibe como un impacto socioeconómico y elemento paisajístico positivo. Por tanto, y a consecuencia de 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.

Por todo ello consideramos que el desarrollo del Plan Especial –que insistimos se ejecuta sobre obras marítimas ya construidas, o previstas y evaluadas ambientalmente- es una actuación más, que contribuirá en gran medida a la mejora de la oferta náutico-deportiva y a la ampliación de espacios urbano-portuarios para el disfrute ciudadano, en el haber de la Ciudad.

2.9 Proyectos en curso.

La Autoridad Portuaria de Las Palmas aspira a incrementar el número de atraques hasta alcanzar los 2.000 amarres en la Dársena de Embarcaciones Menores (incremento de aproximadamente 800 atraques) con la intención de atender la demanda de embarcaciones residentes e incrementar la capacidad de acogida de embarcaciones en tránsito lo que permitiría potenciar los eventos náuticos consolidados (p.e., ARC) y/o tener la posibilidad de acoger otros nuevos. Esta aspiración es compartida y se ve respaldada por las administraciones públicas e insulares que pretenden dar un salto cualitativo y cuantitativo a la ciudad en cuanto a la práctica de los deportes náuticos y las actividades económicas y turísticas relacionadas con ellos.

Esta circunstancia permitiría no sólo aumentar la capacidad de acogida de barcos participantes en los grandes eventos sino atender, con solvencia, nuevos y mayores retos. Todo ello sin que la saturación impida seguir atendiendo al resto de usuarios eventuales.

Parece, por lo tanto, que la aspiración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas de alcanzar los 2.000 atraques, en diferentes fases, en la nueva Dársena de Embarcaciones Menores se ajusta a las potencialidades de la misma.

Así mismo, tal crecimiento en el número de atraques debe venir asociado a la necesidad de incrementar la zona de servicio terrestre para poder acoger los servicios que una instalación de este tipo requiere.

Como trabajo previo, la Autoridad Portuaria de Las Palmas encarga un “Estudio de la Influencia de la Ampliación de la Dársena de Embarcaciones Menores del Puerto de Las Palmas” ante la necesidad de comprobar el efecto y la influencia producida por las obras de ampliación del puerto deportivo de Las Palmas sobre la agitación en el interior del puerto. Con el objetivo de definir el contorno y la forma geométrica exterior de las futuras obras de ampliación, de forma, que se obtenga la mayor protección respecto a los temporales y el oleaje incidente en la Dársena de Embarcaciones Menores. Con la condición expresa que las condiciones actuales de agitación interior en las aguas abrigadas del Puerto de Las Palmas, mejoren o como mínimo se mantengan constantes. Dicho estudio se adjunta como Anejo en el presente Volumen I de Información.

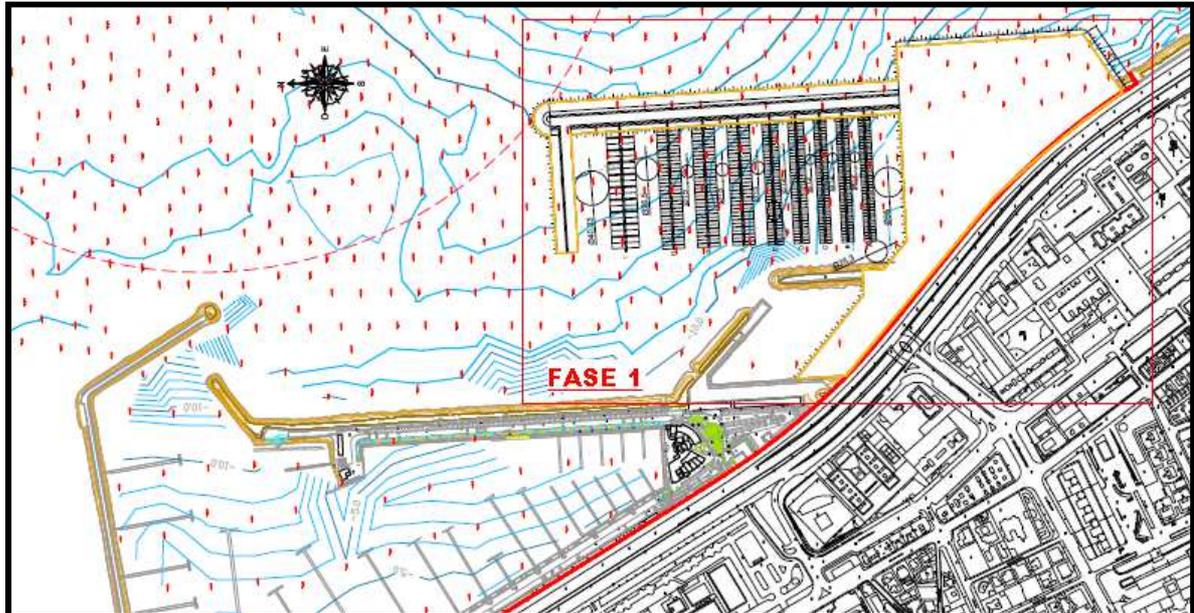
Las obras son las necesarias para cubrir las actuales demandas y aspiraciones de crecimiento de la Dársena de Embarcaciones Menores del Puerto de Las Palmas, y tienen su origen en el conjunto de obras recogidas en el “Proyecto Básico de actuaciones para la ampliación del Puerto de La Luz”, que obtuvo declaración de impacto ambiental mediante resolución de 20 de diciembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, publicada en el B.O.E. de 11 de enero de 2002.

Además las obras de ampliación presentes se encuentran reflejadas en el vigente Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Las Palmas, que 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 entonces vigente art. 36.3 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.

Las obras se realizarán en dos fases, correspondientes con el orden de ejecución de las mismas y vienen reflejadas en el “Anteproyecto de la Dársena de Embarcaciones Menores del Puerto de Las Palmas”.

Fase I



▲ Fase I. Fuente APLP.

La fase I está situada al sureste del actual puerto deportivo del puerto de Las Palmas. Consiste en crear una dársena con 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 pantalanos) 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 pantalanos destinados al atraque de embarcaciones deportivas y de recreo.

El dique está formado por un núcleo de todo-uno de cantera con un ancho de 4 m y talud 3/2 coronado a la + 4.00; manto secundario de escollera 600 kg de espesor 1.8 m, a la - 8.00 se formará una berma de apoyo al manto principal. En este anteproyecto se ha tenido en cuenta la recuperación y reutilización de los tetrápodos del frente marítimo y de los dos espigones, estos elementos se colocarán en el manto principal formando una coraza apoyada en la berma y coronado a la + 7.3m. En el trasdós del dique se rellenará una franja de 4.10 m protegida con una capa de todo-uno de ancho 2 m y manto de protección de escollera 600kg que protege de la pequeña agitación que pueda haber dentro de la dársena. Con estas capas se consigue tener una plataforma de ancho de 15

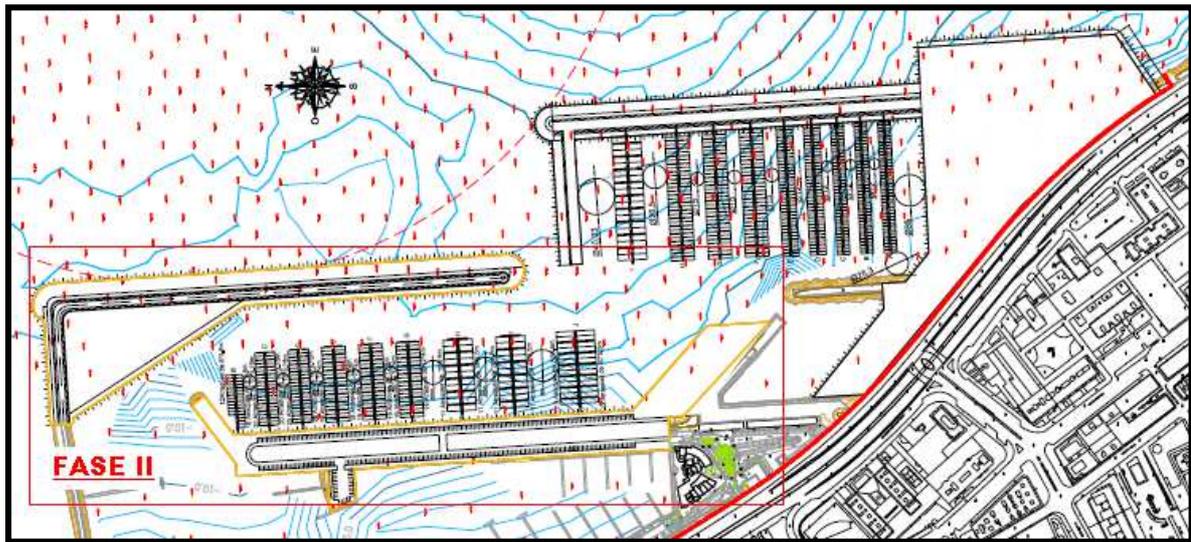
m que permite diseñar en planta dos viales, uno por sentido de circulación con un ancho de 3m por carril, aparcamientos longitudinales a ambos lados de 2.5 m y aceras de 2 m de ancho. Por las aceras se colocarán todas las canalizaciones (abastecimiento, electricidad, telefonía, etc.) necesarias para una correcta explotación. Se pavimentará los viales de acceso y aparcamientos con mezcla bituminosa, aceras formadas por losetas hidráulicas y bordillo de hormigón.

El martillo en su interior tiene una línea de muelle de 138 m que permite el atraque. Está formado por bloques de hormigón en masa apoyados sobre una banqueta de todo-uno enrasada con grava 40-70 a la -6m. En el trasdós se verterá una capa de pedraplén de filtro, capa de todo-uno protegido por escollera de 100 kg y manto principal de escollera de 1 Tn de ancho 2.08m. Sobre los bloques de muelle se construye la superestructura a la cota +4.00 por la que discurre todas las instalaciones necesarias, dispone de bolardos y defensas que permite las operaciones de atraque y amarre a muelle. Se pavimenta con mezcla asfáltica un ancho de 8m.

La explanada se consigue ganando al mar una franja paralela a la avenida marítima de 55m de ancho, que arranca desde la dársena de la vela latina hasta el primer espigón de tetrápodos cambiando de alineación de E-W hasta 55m al sur del proyectado, rellenando hasta el muro de la avenida marítima, dejando el aliviadero totalmente libre. La zona de los rellenos expuesta a los temporales está protegida por manto de todo-uno de ancho 1.66m, manto secundario de escollera 600kg y principal de tetrápodos. La explanada se protege de la agitación por una capa de todo-uno y escollera 600kg con espesor 1.66m y 1.10m respectivamente.

Se instalará los pantalanes necesarios para el atraque de diferentes tipos de embarcaciones deportivas y de recreo.

Fase II



▲ Fase II. Fuente APLP.

La fase II 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 80.962m², 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.

Esta alineación N-S tiene una longitud de 531.63 m. Está formado por una banqueta de todo-uno, capa de filtro de escollera 400 kg de ancho 1.6m y manto principal de escollera de 7 Tn con espesor 4 m. En el trasdós lleva una capa de relleno de 2.71 m de ancho, protegida por un manto de todo-uno y escollera 400 kg coronado a la +4.00. El ancho del dique permite tener una plataforma formada por dos viales 3.5 m cada uno, con acera a ambos lados de 2 m. El ancho del dique transitable a la +4.00 es de 13 m. Los viales se pavimentarán con mezcla bituminosa y las aceras formadas por losetas hidráulicas, las canalizaciones irán en el interior de la acera.

Entre la alineación oblicua del actual dique Oeste y el nuevo dique se ejecutarán rellenos, creándose una explanada con una superficie de 11.800 m² a la +4.00.

También se ampliará en esta fase el actual dique Este ganándose al mar una franja de 8.66m, necesaria para una futura reordenación interior del puerto deportivo que se recogerá en una tercera fase.

La superficie ganada en el dique Este es de 20.355.5 m², la cual se urbanizará con todas las instalaciones necesarias, para una correcta explotación. Esta explanada se ganará con relleno, protegido por una capa de todo-uno de espesor 2.23 m y manto exterior escollera 600kg de 1.10 m de ancho. En el lado sur paralelo al dique de la dársena de la vela latina se creará una explanada con un muelle de bloques cimentado -6 m sobre una banquetta, enrasada con grava 40-70 mm, en el trasdós se coloca una capa de filtro formada con pedraplén.

Se accederá a los pantalanes por el dique Este que permite el amarre de las embarcaciones. La nueva dársena tiene un canal de navegación libre de 52m que permite la entrada y salida de las embarcaciones así como los accesos a la actual dársena deportiva.

La bocana formada entre el dique de la Fase I y Fase II tiene un ancho de 40m.

En Las Palmas de Gran Canaria, a junio de 2016

El Ingeniero Técnico de Obras Públicas

D. José Ramón González Morales

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

El Director de la Autoridad Portuaria

D. Esteban Del Nero Benéitez

D. Salvador Capella Hierro

II. PLANOS DE INFORMACIÓN.

3 ÍNDICE DE PLANOS DE INFORMACIÓN.

1.01.- SITUACIÓN Y ENCAJE TERRITORIAL-URBANO.

1.02.- DELIMITACIÓN DEL ÁREA.

1.03.- INFRAESTRUCTURA VIARIA.

1.04.- ZONIFICACIÓN POR USOS Y OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO.

1.05.- PAISAJE PORTUARIO Y PERCEPCIÓN URBANA DEL PUERTO.

III. MEMORIA DE JUSTIFICACIÓN.

4 BASES PARA LA ORDENACIÓN.

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, establece en su artículo 56 que el desarrollo urbanístico del Sistema General Portuario debe realizarse a través de un Plan Especial que formulará la Autoridad Portuaria, *“no pudiendo extenderse las determinaciones de aquel plan más allá de la zona de servicio delimitada”* por la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, en nuestro caso).

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 debe realizarse de acuerdo a lo establecido por el PTP-1: Litoral de Levante de Las Palmas de Gran Canaria y del Plan Especial del Sistema General de Dotaciones del Espacio Litoral (SG-DEL), respectivamente.

Ambos documentos, PIO y PGO, 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. De esta manera se reseña que las obras portuarias, rellenos y ampliaciones contemplados en el presente Plan Especial de la Dársena de Embarcaciones Menores como obras futuras no precisan someterse a una Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, ya que están incluidos dentro de los previstos en el ámbito del PDI'08, y por tanto, ya disponen de declaración de impacto ambiental.

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 (Orden FOM/769/2014, de 25 de abril) que asigna a esta zona el “Uso Comercial Náutico Deportivo”, equivalente al “Uso Portuario Náutico Deportivo”, tal y como se define 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 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”.

Ambientalmente, la Dársena de Embarcaciones Menores se encuentra construida sobre terrenos ganados al mar adosados a una importante infraestructura viaria que también se obtuvo en zona de rellenos. En el ámbito tampoco se detectan elementos de interés natural o cultural que precisen ser preservados existiendo solo las afecciones derivadas de la propia actividad portuaria.

Sin embargo, el clima con que cuenta la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, costero y suave, con ausencia de estación fría, sin apenas variación térmica y con transición moderada entre estaciones y la existencia de vientos y corrientes favorables suponen un aliciente más para la elección de la Dársena de Embarcaciones Menores como lugar de internada de las embarcaciones o de punto de escala en travesías por esta zona del Atlántico o hacia el continente americano.

A tener en cuenta por el PE, para su corrección y mejora, será la existencia de aliviaderos de aguas pluviales procedentes de la ciudad que vierten en determinados puntos de la Dársena y que, irremediablemente, arrastran algunos desechos o, según su caudal, pueden crear agitación de las aguas abrigadas.

El “Proyecto de Ampliación de la Marina de Las Palmas” y el “Plan Especial de Ordenación de la Dársena de Embarcaciones Menores DEL Puerto de Las Palmas, incluida en el SG-DEL” deberán, cada uno dentro de su alcance, tener en cuenta las circunstancias descritas en los párrafos anteriores para responder, a través de su normativa, a las demandas detectadas y aquellas otras que sean previsibles en el futuro.

Serán las limitaciones técnicas y económicas las que marquen, en primera instancia, la planta de la nueva dársena y, con posterioridad, la ordenación dará cumplida respuesta a cada uno de los requerimientos expuestos en los párrafos anteriores.

Para desarrollar diferentes alternativas de ordenación que concluirán en la alternativa seleccionada se extraen de los siguientes documentos las pautas y criterios de forma y contorno del ámbito a ordenar:

- “Estudio de Alternativas y Viabilidad de las Conexiones de Transporte Terrestre para la Ampliación de la Dársena de Embarcaciones Menores del Puerto de Las Palmas”
- “Estudio de la Influencia de la Ampliación de la Dársena de Embarcaciones Menores del Puerto de Las Palmas”
- “Anteproyecto de la Dársena de Embarcaciones Menores del Puerto de Las Palmas”

El “Estudio de Alternativas y Viabilidad de las Conexiones de Transporte Terrestre para la Ampliación de la Dársena de Embarcaciones Menores del Puerto de Las Palmas” (se adjunta como Anejo en el presente Volumen I de Información) toma de partida el estado actual de la dársena y sus accesos terrestres, y contempla las distintas soluciones y alternativas a considerar respecto los accesos viarios teniendo en cuenta las obras de ampliación de la Dársena de Embarcaciones Menores proyectada.

Tal y como se ha indicado, el Plan Especial del Sistema General de Dotaciones del Espacio Litoral (SG-DEL), fue formulado inicialmente por acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas de fecha 19 de octubre de 2012. En dicho acto se acordaba solicitar los informes sectoriales previos a la Aprobación Inicial del Plan en virtud de la normativa sectorial.

De esta forma, se recibieron sendos informes desfavorables desde la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación del Gobierno de Canarias y la Consejería de Obras Públicas e Infraestructuras del Cabildo de Gran Canaria basados, en ambos casos, en carencias relacionadas con la propuesta de nuevo acceso viario que se daba por válida en el Plan formulado en aquella ocasión y que se corresponde con la “Alternativa 5” del mencionado “Estudio de Alternativas y Viabilidad de las Conexiones de Transporte Terrestre”.

En general, las observaciones que se realizaban a la alternativa seleccionada en aquel momento se referían a que no se habían tenido en cuenta suficientemente las afectaciones que la solución aportada podría suponer a la GC-1, los problemas que la ordenación de la parcela que limita con la GC-1 podrían ocasionar a las labores de mantenimiento o explotación de la misma o el desempeño de actividades administrativas

de diferentes administraciones en régimen de autonomía. Se echaba en falta un estudio de tráfico, señalización y desvíos sobre la afección que supondría el nuevo acceso a la DEM desde la GC-1, así como, un mayor grado de detalle de estos y otros aspectos relacionados con el acceso en los planos de ordenación. Se ponía en cuestión también que la creación de nuevas zonas accesibles en contigüidad con los paseos y los uso en ellas podría tener repercusión sobre la carretera o precisar de un estudio de los cruces peatonales asociados.

Se cuestionaba, además, la propia necesidad de un nuevo acceso sin que esa circunstancia hubiera sido objeto de análisis.

Y, efectivamente, el estudio de “*Alternativas y Viabilidad de las Conexiones de Transporte*” se había realizado dando por cierto que el futuro desarrollo de la infraestructura portuaria precisaría de un nuevo acceso que, principalmente, diera servicio a las nuevas infraestructuras.

Atendiendo a las sugerencias realizadas en los informes sectoriales, en esta nueva propuesta del Plan se han ampliado el estudio de los accesos viarios y las conexiones de la DEM con el resto de la ciudad.

Como resultado, se opta por la Alternativa 7 como base para la ordenación propuesta por el Plan.

En este caso, se considera que los accesos existentes (tanto entrada como salida) son suficientes para el tráfico existente y el esperado tras el desarrollo completo de las obras previstas. En efecto, la existencia de barreras de acceso a las distintas zonas del puerto deportivo se ha mostrado como un eficiente regulador del tráfico, espaciando las entradas y salidas de los vehículos y evitando aglomeraciones en las vías que acceden a estas instalaciones desde la C/. Luis Doreste Silva.

Sin embargo, se comprueba que el acceso peatonal por los mismos viales de acceso rodado resulta angosto y, en ocasiones, poco seguro. Por ello se propone destinar uno de los marcos a un acceso amplio y exclusivo para peatones y bicicletas. Este marco, al que se accedería desde el Parque Romano, se realizaría aprovechando, para uso peatonal, el marco que actualmente es de salida de vehículos.

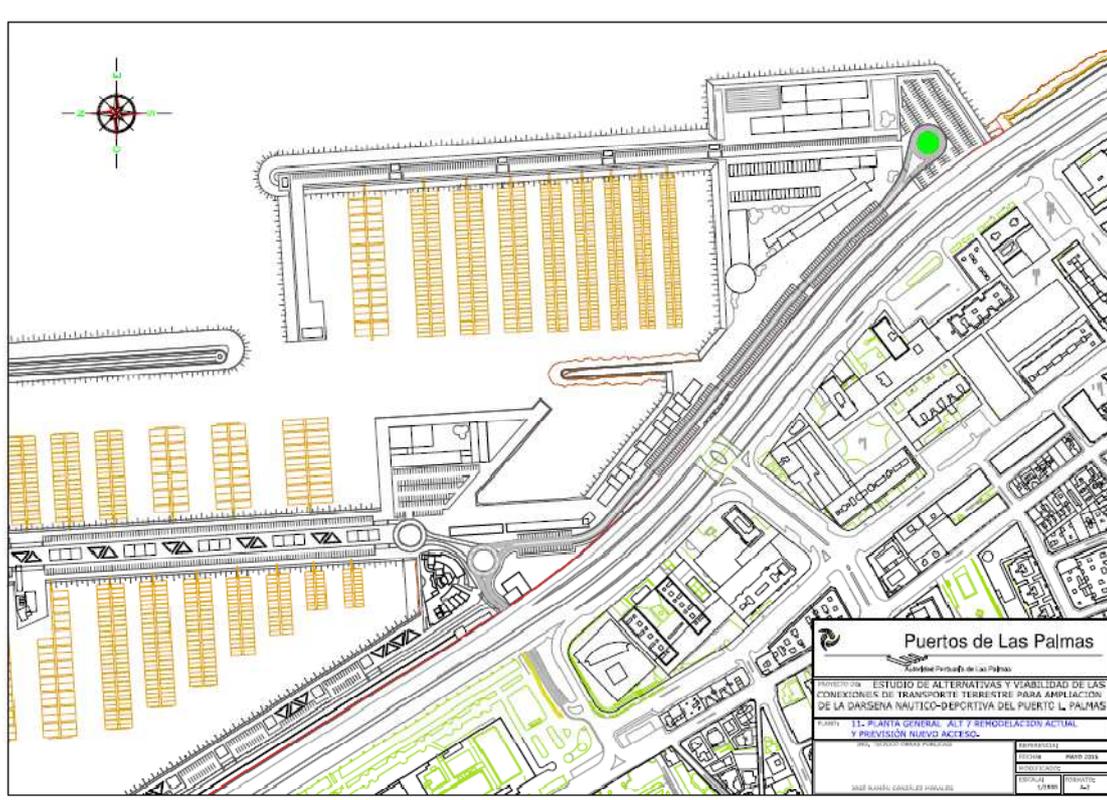
La actual entrada de vehículos cambiaría su sentido y un nuevo marco, paralelo y al sur de los existentes, se utilizaría para tráfico rodado de entrada.

Para acceso peatonal desde la Avda. Marítima también se propone un acceso peatonal y para bicicletas a la altura de la Calle Juan XXIII como prolongación de los pasos de peatones que unen la propia avenida con el resto de la ciudad.

No obstante lo anterior, en el extremo norte del puerto deportivo, colindante con la Playa de Las Alcaravaneras, y el extremo sur de las ampliaciones previstas se proponen dos

áreas de normativa en donde las determinaciones urbanísticas no deben suponer interferencias a futuras soluciones de accesibilidad hacia y desde la autovía marítima. Así como deben ir en concordancia con el potencial desarrollo del frente marítimo de levante de la ciudad.

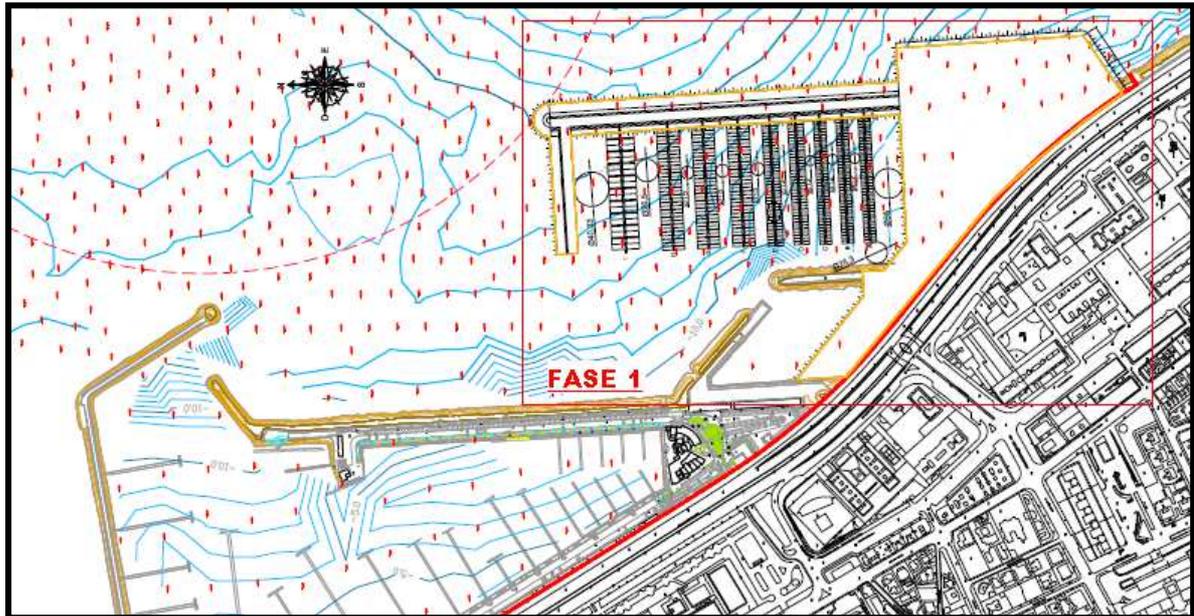
El desarrollo de estas soluciones de accesibilidad se supedita a la ejecución definitiva y completa de la ampliación de las infraestructuras y siempre que la demanda de accesibilidad lo recomiende. Ya sea porque los accesos existentes sean insuficientes, o bien, porque el modelo de funcionamiento de la nueva dársena ampliada así lo requiera.



Del “Estudio de la Influencia de la Ampliación de la Dársena de Embarcaciones Menores del Puerto de Las Palmas” (se adjunta como Anejo en el presente Volumen I de Información) se comprueba el efecto y la influencia producida por las obras de ampliación del puerto de deportivo de Las Palmas sobre la agitación en el interior del puerto. De esta manera se define el contorno y la forma geometría exterior de las futuras obras de ampliación, de forma, que se obtenga la mayor protección respecto a los temporales y el oleaje incidente en la Dársena de Embarcaciones Menores.

De este documento anterior surge el “Anteproyecto de la Dársena de Embarcaciones Menores del Puerto de Las Palmas” de donde se extraen la obra marítima a realizar en la dársena. Éstas se realizarán en dos fases, correspondientes con el orden de ejecución de las mismas

Fase I



▲ Fase I. Fuente APLP.

La fase I está situada al sureste del actual puerto deportivo del puerto de Las Palmas. Consiste en crear una dársena con 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.

El dique está formado por un núcleo de todo-uno de cantera con un ancho de 4 m y talud 3/2 coronado a la + 4.00; manto secundario de escollera 600 kg de espesor 1.8 m, a la - 8.00 se formará una berma de apoyo al manto principal. En este anteproyecto se ha tenido en cuenta la recuperación y reutilización de los tetrápodos del frente marítimo y de los dos espigones, estos elementos se colocarán en el manto principal formando una coraza apoyada en la berma y coronado a la + 7.3m. En el trasdós del dique se rellenará una franja de 4.10 m protegida con una capa de todo-uno de ancho 2 m y manto de protección de escollera 600kg que protege de la pequeña agitación que pueda haber dentro de la dársena. Con estas capas se consigue tener una plataforma de ancho de 15 m que permite diseñar en planta dos viales, uno por sentido de circulación con un ancho de 3m por carril, aparcamientos longitudinales a ambos lados de 2.5 m y aceras de 2 m

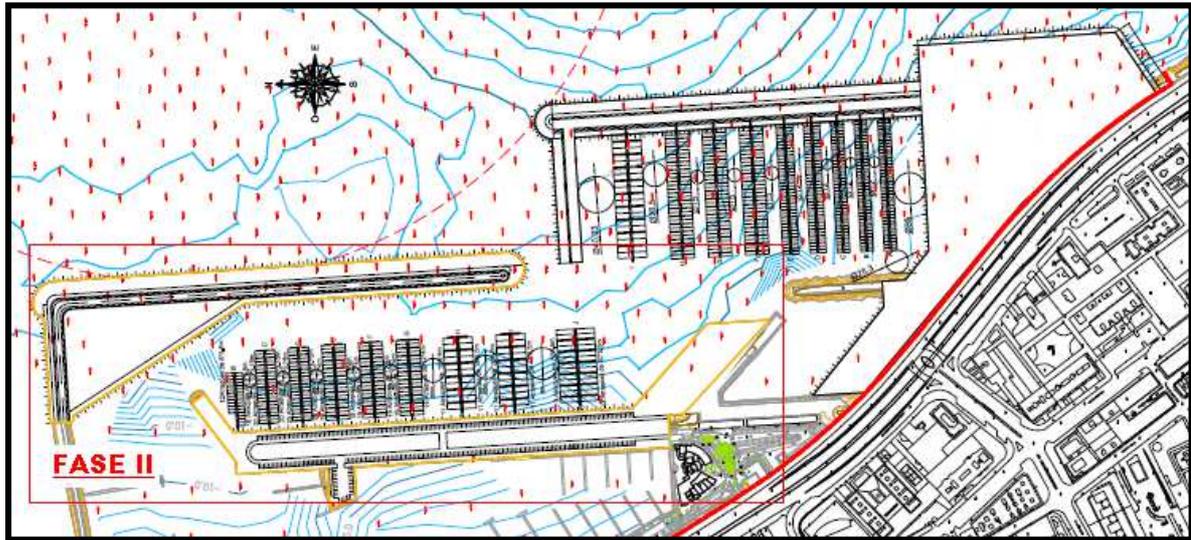
de ancho. Por las aceras se colocarán todas las canalizaciones (abastecimiento, electricidad, telefonía, etc.) necesarias para una correcta explotación. Se pavimentará los viales de acceso y aparcamientos con mezcla bituminosa, aceras formadas por losetas hidráulicas y bordillo de hormigón.

El martillo en su interior tiene una línea de muelle de 138 m que permite el atraque. Está formado por bloques de hormigón en masa apoyados sobre una banqueta de todo-uno enrasada con grava 40-70 a la -6m. En el trasdós se verterá una capa de pedraplén de filtro, capa de todo-uno protegido por escollera de 100 kg y manto principal de escollera de 1 Tn de ancho 2.08m. Sobre los bloques de muelle se construye la superestructura a la cota +4.00 por la que discurre todas las instalaciones necesarias, dispone de bolardos y defensas que permite las operaciones de atraque y amarre a muelle. Se pavimenta con mezcla asfáltica un ancho de 8m.

La explanada se consigue ganando al mar una franja paralela a la avenida marítima de 55m de ancho, que arranca desde la dársena de la vela latina hasta el primer espigón de tetrápodos cambiando de alineación de E-W hasta 55m al sur del proyectado, rellenando hasta el muro de la avenida marítima, dejando el aliviadero totalmente libre. La zona de los rellenos expuesta a los temporales está protegida por manto de todo-uno de ancho 1.66m, manto secundario de escollera 600kg y principal de tetrápodos. La explanada se protege de la agitación por una capa de todo-uno y escollera 600kg con espesor 1.66m y 1.10m respectivamente.

Se instalará los pantalanés necesarios para el atraque de diferentes tipos de embarcaciones deportivas y de recreo.

Fase II



▲ Fase II. Fuente APLP.

La fase II 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 pantalanés).

Se construye un dique a 152 m paralelo al actual dique Este, permitiendo conseguir una lámina de aguas abrigadas de 80.962m², 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.

Esta alineación N-S tiene una longitud de 531.63 m. Está formado por una banqueta de todo-uno, capa de filtro de escollera 400 kg de ancho 1.6m y manto principal de escollera de 7 Tn con espesor 4 m. En el trasdós lleva una capa de relleno de 2.71 m de ancho, protegida por un manto de todo-uno y escollera 400 kg coronado a la +4.00. El ancho del dique permite tener una plataforma formada por dos viales 3.5 m cada uno, con acera a ambos lados de 2 m. El ancho del dique transitable a la +4.00 es de 13 m. Los viales se pavimentarán con mezcla bituminosa y las aceras formadas por losetas hidráulicas, las canalizaciones irán en el interior de la acera.

Entre la alineación oblicua del actual dique Oeste y el nuevo dique se ejecutarán rellenos, creándose una explanada con una superficie de 11.800 m² a la +4.00.

También se ampliará en esta fase el actual dique Este ganándose al mar una franja de 8.66m, necesaria para una futura reordenación interior del puerto deportivo que se recogerá en una tercera fase.

La superficie ganada en el dique Este es de 20.355.5 m², la cual se urbanizará con todas las instalaciones necesarias, para una correcta explotación. Esta explanada se ganará con relleno, protegido por una capa de todo-uno de espesor 2.23 m y manto exterior escollera 600kg de 1.10 m de ancho. En el lado sur paralelo al dique de la dársena de la vela latina se creará una explanada con un muelle de bloques cimentado -6 m sobre una banqueta, enrasada con grava 40-70 mm, en el trasdós se coloca una capa de filtro formada con pedraplén.

Se accederá a los pantalanes por el dique Este que permite el amarre de las embarcaciones. La nueva dársena tiene un canal de navegación libre de 52m que permite la entrada y salida de las embarcaciones así como los accesos a la actual dársena deportiva.

La bocana formada entre el dique de la Fase I y Fase II tiene un ancho de 40m.

En conclusión, existe la planificación portuaria (PDI y DEUP) y el planeamiento urbanístico previo (PIOGC y PGOU-LPGC) que condicionan el desarrollo de la dársena deportiva.

Por otra parte, el “Anteproyecto de la Dársena de Embarcaciones Menores” busca dar respuesta a las demandas y expectativas que, en la actualidad, tanto la ciudad como el puerto se han marcado como objetivos a corto medio plazo.

Finalmente, como complemento a este documento, el “Estudio de Alternativas y Viabilidad de las Conexiones de Transporte Terrestre para la Ampliación de la Dársena de Embarcaciones Menores del Puerto de Las Palmas” aporta la solución elegida, en cuanto al desarrollo de accesos rodados y peatonales y desarrollo viario interior, que servirá de base para la distribución de las parcelas correspondientes a cada área Funcional.

Será, por lo tanto, la conjunción de todos estos elementos los que servirán de base para la ordenación urbanística de la Dársena de Embarcaciones Menores

5 ALTERNATIVAS.

5.1 Alternativas de ordenación

5.1.1 Alternativa 0.- No tramitar el Plan Especial de Ordenación.

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 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.

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.

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.

5.1.2 Alternativa 1.- Determinaciones de la Ficha SG-DEL para las parcelas existentes y desarrollo de nuevas determinaciones para las ampliaciones previstas.

Esta alternativa parte de la Ordenación asumida por el PGMO, 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.

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 PGMO 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.

5.1.3 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 Ligeras, 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.

5.1.4 Alternativa 3.- Desarrollo de 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.

5.2 Alternativa seleccionada

Se ha seleccionado la “Alternativa 3” descrita en este mismo volumen. 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.

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, haciendo frente a la necesidad de atender la demanda de nuevos y más atraques, no modifica (no empeora ambientalmente) la situación actual sino que aprovecha la adopción de las determinaciones previstas para lograr una mejora sustancial del ámbito, especialmente en lo referido a la ordenación y aspectos paisajísticos y a la interacción entre el puerto y la ciudad, ya que en la zona se definen superficies destinadas a la compatibilidad e integración de los usos haciendo del puerto un valor importante para la ciudad. Refuerza este objetivo que en el entorno de la C/. Joaquín Blanco Torrente se definen superficies de muelle, de espacios libres y de ocio, lográndose de este modo, que la zona de interrelación suponga una zona de interés tanto para la población residente como visitante.

En Las Palmas de Gran Canaria, a junio de 2016

El Ingeniero Técnico de Obras Públicas

D. José Ramón González Morales

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

El Director de la Autoridad Portuaria

D. Esteban Del Nero Benéitez

D. Salvador Capella Joga

IV. PLANOS DE ALTERNATIVAS.

6 ÍNDICE DE PLANOS DE ALTERNATIVAS.

J.01.- ALTERNATIVA 0.

J.02.- ALTERNATIVA 1.

J.03.- ALTERNATIVA 2.

J.04.- ALTERNATIVA 3.

V. ANEJOS.

- 7 “Estudio de Alternativas y Viabilidad de las Conexiones de Transporte Terrestre para la Ampliación de la Dársena de Embarcaciones Menores del Puerto de Las Palmas”**
- 8 “Estudio de la Influencia de la Ampliación de la Dársena de Embarcaciones Menores del Puerto de Las Palmas”**
- 9 “Aforo de vehículos Dársena de Embarcaciones Deportivas”**