



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

ÁREA DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN

DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA

V.- ANEXO II: DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

Documento ambiental estratégico redactado en noviembre de 2014 y sometido a un procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada de planes, según los artículos 29, 30 y 31 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

MAYO DE 2016



ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN.....	3
1.1	Marco jurídico.....	3
1.2	Antecedentes de EAE sobre la ordenación urbanística del SG-P.....	6
1.3	Justificación/motivación del procedimiento de EAE simplificada.....	10
1.4	Contenido del documento ambiental estratégico. Procedimiento.....	12
2	OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN.....	13
3	ALCANCE Y CONTENIDOS DEL PLAN. ALTERNATIVAS.....	15
3.1	Objeto de las modificaciones propuestas.	15
3.2	Alteraciones del plan.	16
3.3	Alternativas.....	21
4	DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN.....	25
5	CARACTERIZACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE ANTES DEL PLAN.....	27
5.1	Espacios protegidos.	27
5.2	Clima.....	29
5.3	Geomorfología y topografía del terreno.	30
5.4	Hidrología e hidrogeología.....	31
5.5	Flora y vegetación.	31
5.6	Fauna.....	31
5.7	Paisaje.	31
6	EFFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES.	33
7	SELECCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS.....	35
8	MEDIDAS PREVISTAS PARA PREVENIR, REDUCIR Y CORREGIR LOS EFFECTOS NEGATIVOS.....	42
8.1	Campañas informativas.....	42
8.2	Protección del medio colindante con el SG-P.....	42
8.3	Conservación de ejemplares de <i>Phoenix Canariensis</i>	43
8.4	Emisiones de polvo y partículas a la atmósfera.....	43
8.5	Emisiones de gases y otros contaminantes.....	43
8.6	Ruidos y vibraciones.	44
8.7	Vertidos y residuos.....	44
8.8	Consideración del cambio climático.....	45
9	MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL.....	46

9.1	Redacción de un programa de vigilancia ambiental.....	46
9.2	Indicadores de impacto y parámetros de control.	47

1 INTRODUCCIÓN.

1.1 MARCO JURÍDICO.

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

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

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

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

- El procedimiento ordinario.
- El procedimiento simplificado.

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

- a) Establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental y se refieran a la agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, minería, industria,

transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo terrestre, utilización del medio marino, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo; o bien,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

“2. La derogación de las normas previstas en el apartado anterior, en su

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

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

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

Por consiguiente, teniendo en cuenta las siguientes cuestiones:

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

Se considera necesario, por tanto, que sobre la presente "3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS-05)" se realice una evaluación ambiental estratégica conforme al procedimiento y tramitación recogida en la Ley 21/2013, sin aplicar el procedimiento y tramitación recogido en el Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, ya que el procedimiento de evaluación ambiental del Reglamento quedará derogado definitivamente el próximo 12 de diciembre de 2014, por no haberse adaptado a la Ley 21/2013.

1.2 ANTECEDENTES DE EAE SOBRE LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA DEL SG-P.

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

04/05) aprobado en el año 2007, las dos modificaciones puntuales anteriores realizadas sobre dicho Plan Especial y el Plan General de Ordenación del Municipio, como expedientes de ordenación urbanística que han tenido un determinado procedimiento y evaluación ambiental durante su tramitación, o bien una exclusión o inviabilidad de la misma, como se explicará a continuación pormenorizadamente y en orden cronológico.

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

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

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

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

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

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

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

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

El Pleno de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión celebrada el 28 de diciembre de 2010, acordó informar favorablemente y excluir del procedimiento de evaluación ambiental el expediente "Modificación de los Planes Especiales de Ordenación de la Zona de Servicio y Zona de Actividades Logísticas del Puerto de la Luz y de Las Palmas (OAS-04 y OAS-05)", de

conformidad con el artículo 24.2 b) del Reglamento de Procedimiento de los instrumentos de ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo, condicionado a la subsanación de las siguientes consideraciones técnicas:

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

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

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

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

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

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

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

Por lo anterior, se constata que el documento jerárquicamente prevalente (urbanísticamente) al Plan Especial de Ordenación del Área Diferenciada SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS", esto es: el Plan General de Ordenación de las Palmas de

Gran Canaria vigente, se ha sometido a un procedimiento de evaluación ambiental estratégica, en el cual se han tenido en cuenta todas las afecciones ambientales incluidas en su territorio municipal, y por tanto, se ha tenido igualmente en cuenta las afecciones ambientales del sistema general portuario SG-P como tal en la ordenación urbanística del municipio.

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

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

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

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

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

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

1.3 JUSTIFICACIÓN/MOTIVACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EAE SIMPLIFICADA.

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

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

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

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

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

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

2. Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica simplificada:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) Por resultar una Modificación que afecta o establece los usos en zonas de reducida extensión

Igualmente se puede considerar que las alteraciones en la ordenación urbanística (equivalente a los usos que dice la Ley 21/2013) que se pretenden introducir a través de la 3ª Modificación del Plan Especial se realizan sobre una zona de reducida extensión, en comparación con el ámbito del Término Municipal de Las Palmas de Gran Canaria, y del propio instrumento prevalente al Plan Especial, el Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria.

Las modificaciones en el planeamiento urbanístico que se pretenden recoger son las siguientes:

- Elección de una nueva alternativa o propuesta de acceso viario desde la autovía GC-1 al SG-P.
- Adecuación del documento del Plan Especial a los últimos cambios normativos introducidos en la Ficha SG-P del PGO del año 2012.
- Ampliación del área polivalente en el Área de Almacenaje descubierto (AN2).

Ciertamente se puede justificar que dichos cambios y modificaciones afectan a una superficie reducida del ámbito SG-P. Así, mientras el Área Diferenciada SG-P tiene una superficie aproximada de 417,20 Ha¹, los cambios y alteraciones del presente expediente de Modificación afectan de una manera parcial a menos de 8 hectáreas del

¹ Según datos obtenidos en la Memoria de la 2ª Modificación del Plan Especial SG-P, actualizada la superficie a los nuevos rellenos construidos en la dársena de La Esfinge.

conjunto del Ámbito SG-P. Ello quiere decir que los pequeños cambios de usos se realizan sobre menos del 2% del total de la superficie del ámbito diferenciado.

Además, teniendo en cuenta la superficie total del Término Municipal de Las Palmas de Gran Canaria, más de 10.000 Ha, cuya superficie se ha desarrollado y ordenado urbanísticamente por su correspondiente Plan General de Ordenación, se puede afirmar que el presente expediente se trata de una alteración parcial y menor de usos de un ámbito de reducida extensión, desde el punto de vista comparativo con el término municipal.

Aparte de la justificación de escoger el procedimiento simplificado por ser una modificación menor y en una reducida extensión, es conveniente tener presentes los antecedentes habidos para la ordenación urbanística en lo referente a la evaluación ambiental estratégica del ámbito, que según exposición detallada anterior, son los siguientes:

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

Por todo lo anterior, se concluye que para la realización de la evaluación ambiental estratégica de la "3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS-05)", el procedimiento adecuado, de conformidad a las características de las alteraciones propuestas, y el propio ámbito territorial en cuestión, es el procedimiento de evaluación ambiental estratégica "simplificada", según el artículo 6 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

1.4 CONTENIDO DEL DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO. PROCEDIMIENTO.

La Evaluación Ambiental Estratégica de la presente "3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS-05)" se debe someter a un procedimiento simplificado, conforme a lo establecido en los artículos 29, 30 y 31 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de 2013, de evaluación ambiental.

El artículo 29 establece que el órgano promotor del plan (Autoridad Portuaria de Las Palmas, órgano que formula el Plan Especial) debe remitir al órgano sustantivo (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, órgano que tramita y aprueba la Modificación del Plan Especial) una solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica simplificada, acompañado de un borrador del plan y un documento ambiental

estratégico. El documento ambiental estratégico contendrá la siguiente información mínima:

- 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 territorial afectado.
- e) Los efectos ambientales previsibles y, si procede, su cuantificación.
- 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, en la medida de lo posible, corregir cualquier efecto negativo relevante en el medio ambiente de la aplicación del plan o programa, tomando en consideración el cambio climático.
- j) Una descripción de las medidas previstas para el seguimiento ambiental del plan."

Una vez presentado el documento ante el órgano sustantivo, y comprobada la documentación, se remitirá al órgano ambiental competente del Gobierno de Canarias para que proceda a la tramitación de la evaluación conforme a lo dispuesto en la Ley 21/2013, que incluirá las consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, concluyendo, en el plazo de 4 meses desde la recepción de los documentos, con la formulación del informe ambiental estratégico, la cual deberá ser publicada en el boletín oficial correspondiente.

Conforme al contenido e índice establecido por el artículo 29 de la Ley 21/2013 se ha redactado el presente documento ambiental estratégico, que se adjuntará al documento de formulación de la "3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS-05)" en la solicitud de inicio del expediente ante el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

2 OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN.

Los planes especiales no son el instrumento de ordenación o planificación mediante el cual se proponen o ejecutan nuevas infraestructuras portuarias, ya sean dársenas, muelles, rellenos, espigón, etc. De acuerdo con la legislación vigente, el desarrollo de los futuros proyectos portuarios, principalmente las ampliaciones portuarias exteriores, deben planificarse y preverse en el Plan Director del Puerto (PDI). El Plan Especial, por tanto, no puede hacer sino recoger, en su caso, las propuestas contenidas en el correspondiente Plan Director y ordenar pormenorizadamente y según los usos establecidos en el Plan de Utilización vigente (o en su caso, en el Documento de los Espacios y Usos Portuarios) la superficie terrestre resultante de dichos proyectos y ampliaciones portuarias.

En definitiva, la responsabilidad ambiental de los planes especiales de ordenación de puertos se limita a la incidencia sobre el medioambiente que pueda tener la ordenación pormenorizada urbanística para los terrenos incluidos en la zona de servicio

previamente definida por el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, y por el Plan Director, en caso de que las ampliaciones afecten a los límites exteriores del puerto. Urbanización y efectos paisajísticos de la edificación en la zona terrestre son las principales incidencias que puede añadir un Plan Especial a los habituales impactos que un puerto ocasiona al medio físico.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(...)

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

(...)

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

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

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

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

La 3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P “Puerto de Las Palmas” constituye una modificación puntual (no cualificada u ordinaria) del “Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio y Zona de Actividades Logísticas del Puerto de la Luz y Las Palmas (OAS-04 y OAS-05)”, aprobado definitivamente de forma parcial según acuerdo plenario del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canarias en sesión celebrada el 30 de marzo de 2007.

3 ALCANCE Y CONTENIDOS DEL PLAN. ALTERNATIVAS.

3.1 OBJETO DE LAS MODIFICACIONES PROPUESTAS.

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

Respecto la accesibilidad y las conexiones terrestres.

- a) Mejorar la accesibilidad del transporte terrestre al puerto de Las Palmas, facilitando la conexión del sistema general portuario (SG-P) y del sistema general de dotaciones del espacio litoral (SG-DEL) con el sistema general viario (GC-1).
- b) Proponer una alternativa viable técnica y económicamente (a corto y medio plazo) al planteamiento contemplado en el vigente Plan Especial de realizar un nuevo acceso viario al puerto de Las Palmas por el entorno del Área Funcional AN3-TO.
- c) Mantener la continuidad en las conexiones viarias dentro del ámbito de la Zona de Servicio del puerto de Las Palmas, permitiendo y facilitando la gestión conjunta de todos los ámbitos de normativa, tanto los incluidos en el SG-P, como los incluidos en el SG-DEL.
- d) Separar los accesos a las distintas zonas del puerto de Las Palmas, atendiendo a sus especificidades y demandas. Eliminando del acceso por

la Glorieta de Belén María los tráficos terrestres que no están vinculados estrictamente con la actividad portuaria comercial.

- e) Contemplar los cambios en la red viaria necesarios para la nueva delimitación del recinto aduanero portuario que se ejecute, cuyo control de accesos deberá desplazarse de su actual posición en el entorno del Muelle de Sanapú, a su futura localización en el entorno del Muelle Pesquero.
- f) Mantener la accesibilidad interior a los diferentes muelles, parcelas y concesiones administrativas existentes en la zona afectada por el nuevo acceso desde la GC-1.

Respecto el favorecimiento de la actividad portuaria.

- a) Dar cabida en las áreas de actividad y usos planteadas desde el año 2007 para un determinado uso exclusivo (p.e. contenedores) a nuevas actividades y comercios portuarios que han surgido, constituyendo una realidad multifuncional y polivalente con importantes efectos en la cadena logística.
- b) Incluir diferentes procesos productivos en los servicios y las actividades comerciales y logísticas que le permitan realizarse con mayor eficiencia y eficacia.
- c) Dar cabida a industrias y almacenes que puedan estar en relación directa con la actividad comercial portuaria de intercambio tierra-mar.

Respecto la actualización y la adaptación a los cambios introducidos en la ficha SG-P.

- a) Actualizar la normativa del plan especial de ordenación del SG-P a los cambios de articulado introducidos por el Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria aprobado definitivamente por Acuerdo de la COTMAC de 29 de octubre de 2012, a través de la ficha del SG-P, que tras la aprobación definitiva del PGO se incorporaban directamente a la ordenación urbanística.

3.2 ALTERACIONES DEL PLAN.

En función de los objetivos anteriores, el documento de formulación de la "3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS 05)", plantea introducir los siguientes cambios en la ordenación urbanística del ámbito, que afectan principalmente al vial principal en un tramo de la Avda. de Los Consignatarios, los viales secundarios del entorno del Muelle Pesquero y las áreas funcionales AN3-PC y AN1-B del Plan Especial de Ordenación vigente. Además se incorpora o aumenta la sub-área polivalente dentro del Área de Almacenaje Descubierta (AN2).

Por otro lado, se incorpora a la normativa del Plan Especial aquellas modificaciones o cambios del articulado ya vigentes desde la aprobación del PGO del año 2012, sin que

tales cambios deban suponer alteraciones o modificaciones en la estrategia que deban ser valoradas en la presente evaluación ambiental estratégica, ya que, como se ha dicho, tales modificaciones ya se encuentran, de facto, en vigor.

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

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

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

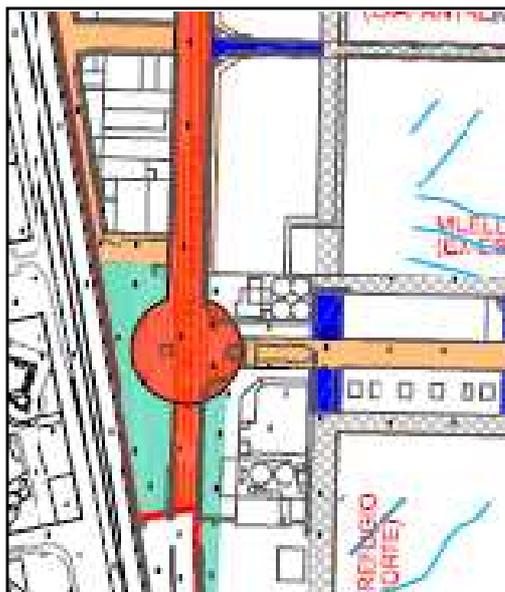


▲ Estado actual de la zona afectada por las modificaciones del viario

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

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

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



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

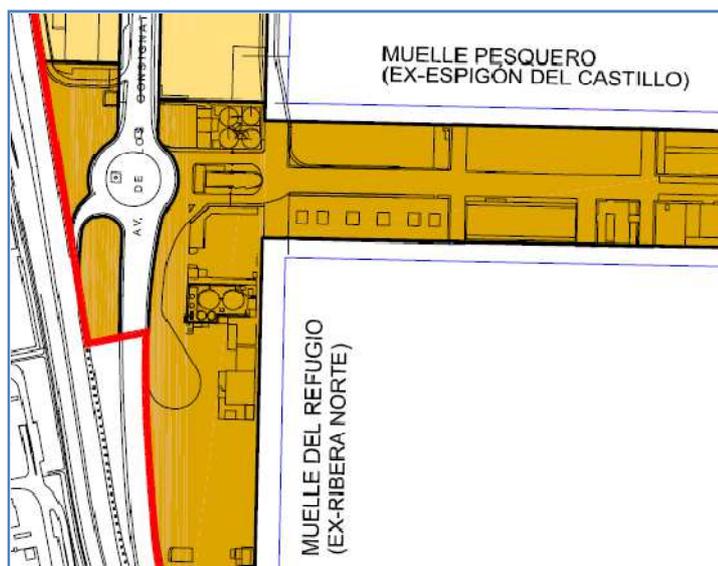


▲ Modificación de la estructura viaria propuesta en los estudios previos de la Modificación del PEO SG-P.

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

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

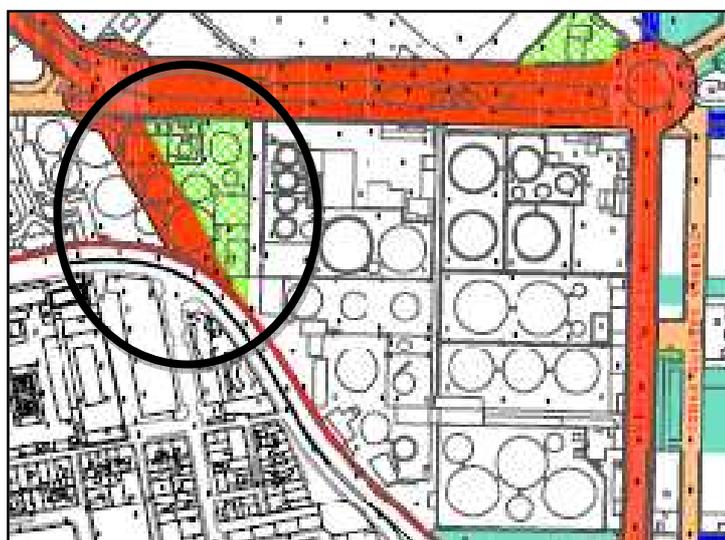
Área de Normativa	Actual (m2)	Propuesta (m2)
A.N.3-PC	62.104	61.176



Detalle del área de normativa afectada

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

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



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

En consecuencia, se elimina el espacio destinado a Servicios Generales que se sitúa, en el Plan Especial vigente, junto al mencionado acceso. Esta zona de Servicios Generales se justificaba en la necesidad de reservar espacio para servicios de emergencia en previsión de que la conexión con la Avda. Doctor Juan Rodríguez Pérez

precisara la ocupación de terrenos anexos a la mencionada vía y el traslado de instalaciones al interior de la Zona de Servicio



Detalle del área de normativa afectada

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

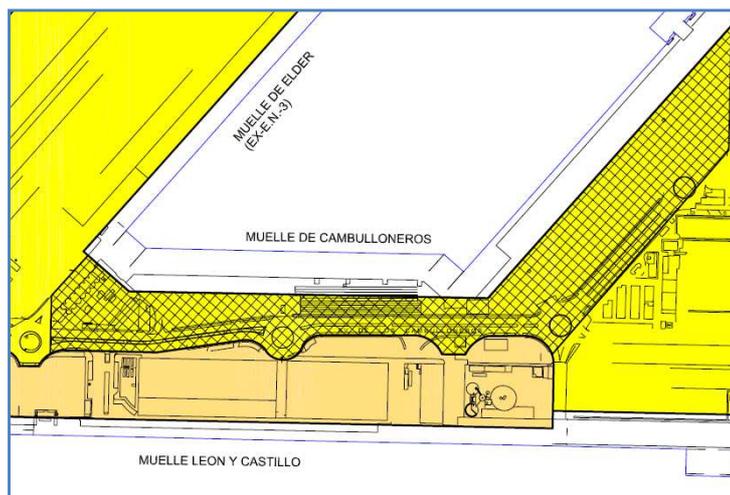
Área de Normativa	Actual	Propuesta
A.N.3-TO	96.568	100.538

Modificaciones destinadas a favorecer la actividad portuaria:

Con la finalidad de dar cabida a industrias y almacenes que deban estar en relación directa con las operativas portuarias de intercambio tierra-mar (carga/descarga de materias primas y/o productos manufacturados), se hace necesaria la existencia de un espacio de explanada con este uso que se sitúe adyacente a la propia Zona de Maniobra. Con ello se facilitan las actividades import/export y el transbordo internacional al incorporar la manufacturera como valor añadido portuario.

Se propone la ampliación de una sub-área polivalente dentro del Área de Almacenaje Descubierta (AN2) –ya vigente al haberse incorporado mediante la 2ª modificación de este Plan- donde se permitan expresamente, además de los usos ya establecidos en el AN2, los usos Clase Industria y Almacén en todas sus categorías (tal y como refleja el plano de ordenación nº3).

A la superficie de esta sub-área ya existente en el muelle de Gran Canaria (entre las calles Union Castle y la Avda de las Petrolíferas) se propone la incorporación de una adicional ubicada en una franja paralela al Muelle de Cambulloneros para la que se amplían los usos pormenorizados, ocupando una superficie de 65.044 m2.



Detalle del área de normativa afectada

3.3 ALTERNATIVAS.

Las alternativas vienen condicionadas por el tipo de alteraciones a incluir en la ordenación urbanística del Plan Especial SG-P, las cuales ya se han visto que son de carácter menor. Por lo tanto, para la "3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas", una de las principales alternativas que se debe considerar es la denominada alternativa cero, o sea, el continuar con la ordenación urbanística vigente en el ámbito SG-P.

Dicha ordenación urbanística vigente no soluciona y no mejora de una forma inmediata las necesidades detectadas: el acceso al puerto desde la GC-1 y la ampliación del área polivalente en el muelle de Cambulloneros. Efectivamente, el proseguir con el mismo acceso previsto en la ordenación vigente, a través de la Avenida de Las Petrolíferas ocasiona que la ejecución del nuevo enlace no se pueda plantear como mínimo hasta dentro de 10 ó 15 años, debido a las actuales ocupaciones e infraestructuras que es necesario afectar. La solución del acceso desde la Avenida de Las Petrolíferas (alternativa cero) no solo afecta a las concesiones administrativas del puerto, sino que además tiene un efecto sobre un extenso ámbito en el exterior, en el vial de acceso al Polígono Industrial del Cebadal, dificultando aún más, si cabe, su posible ejecución. Igualmente, las afecciones y ocupaciones podrían afectar a diversos edificios de la zona residencial de La Isleta, y desde luego aumentaría el presupuesto necesario para la realización del enlace y para solucionar los expedientes de ocupación.

Otras alternativas estudiadas, aparte de la cero, se han basado en el propio "Estudio de Tráfico y Desarrollo de Alternativas para la Ordenación de Accesos al Puerto de La Luz y de Las Palmas". Estudios previos a la incoación del presente expediente que han permitido disponer de un conjunto de alternativas y soluciones de tráfico y de movilidad en el entorno. Realmente ésas son las alternativas contempladas durante la elaboración del la presente Modificación del Plan Especial.

En otro punto posterior del presente documento se describen someramente dichas alternativas y dichos diseños, pero se resalta que si se quiere obtener una información

exhaustiva sobre las mismas sería conveniente acceder a dichos *Estudios de Tráfico y de Desarrollo de Alternativas* que se adjuntan en la documentación del presente expediente.

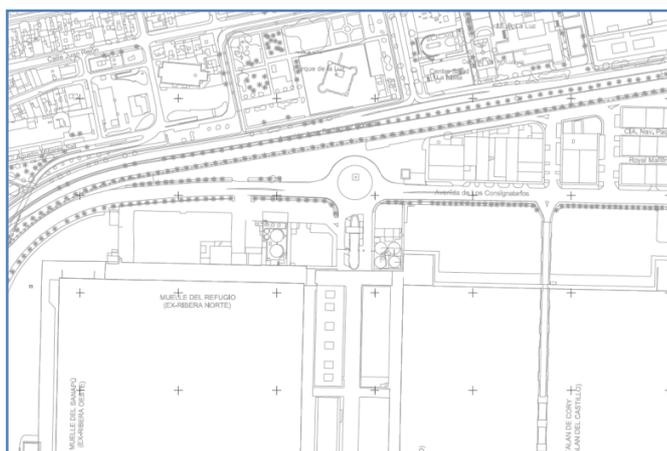
Por último, se insiste en que las propias características de la presente Modificación (modificación menor, no cualificada u ordinaria) imposibilitan que el estudio de alternativas y la consiguiente evaluación ambiental de cada una de ellas se desarrollen con la amplitud y el desarrollo que pudiera tener una ordenación urbanística "ex novo".

Las alternativas respecto la reconfiguración del viario para el entorno más cercano al muelle de Santa Catalina son las siguientes:

- Alternativa 0: representa la situación actual sin ningún cambio, por lo que en la misma se describe y analiza el estado actual.
- Alternativa 0.1: a la situación actual se le modifica el emplazamiento de la aduana (punto de control de acceso y salida al puerto) situada junto a al edificio de la Fundación Puertos que pasa a estar en el entorno del muelle Pesquero.
- Alternativa 1: Nueva salida desde la zona portuaria hacia la GC-1 en sentido Norte
- Alternativa 2: Nueva salida desde la GC-1 hacia la zona portuaria.
- Alternativa 3: Nuevas entradas y salidas desde la zona portuaria hacia la GC-1 en sentido Norte.
- Alternativa 4: Nueva glorieta en el tronco de la GC-1

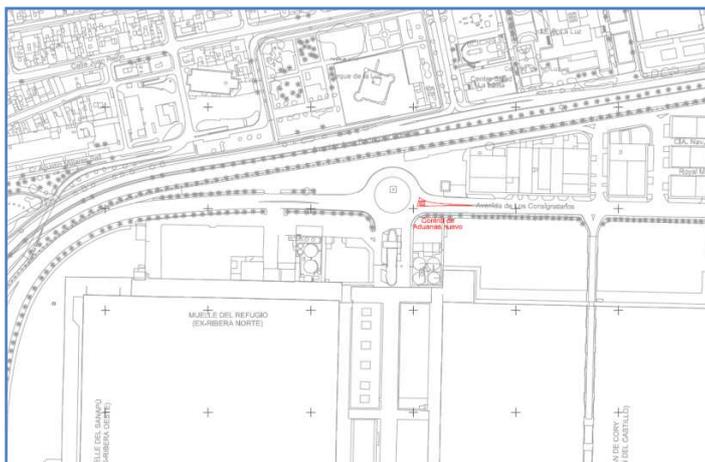
Alternativa 0:

Esta Alternativa supone mantener la situación actual sin ningún cambio en todo el ámbito del Muelle Pesquero, de modo que la zona aduanera se mantiene en el entorno del muelle de Wilson, y los vehículos accederían siempre por Santa Catalina.



Alternativa 0.1:

Esta alternativa consiste en mantener la infraestructura viaria en las condiciones actuales en donde la aduana situada en el acceso Sur (entorno Centro Comercial El Muelle) se desplaza hasta la rotonda de la Avenida de los Consignatarios junto al muelle pesquero.



Alternativa 1:

Con esta alternativa se crea una incorporación desde la zona portuaria a la GC-1, canalizada con una nueva glorieta situada en el entorno de la confluencia entre los muelles de El Refugio y Sanapú.

La glorieta anterior de la Avenida de Los Consignatarios quedaría eliminada para evitar salidas de vehículos de la zona portuaria sin paso previo por el control de aduanas el cual quedaría implantado en el ramal Este de la nueva glorieta.

La incorporación a la GC-1 aprovecharía el tercer carril que se crea en el tronco de la GC-1 una vez pasada la curva del Istmo de la Isleta. El carril comienza poco después del final del paso inferior hacia la calle Pérez Muñoz (o cambio de sentido en GC-1) y alcanza la glorieta de Belén María en una longitud de 560 metros.



Alternativa 2:

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

Con esta solución los vehículos de tráfico no portuario podrían entrar por este punto hasta su destino en algún punto de esta área (actividades blandas, portuarias y ciudadanas) mientras que los vehículos portuarios también podrían hacer uso de esta nueva entrada a la zona portuaria liberando tráfico de la glorieta de Belén María.

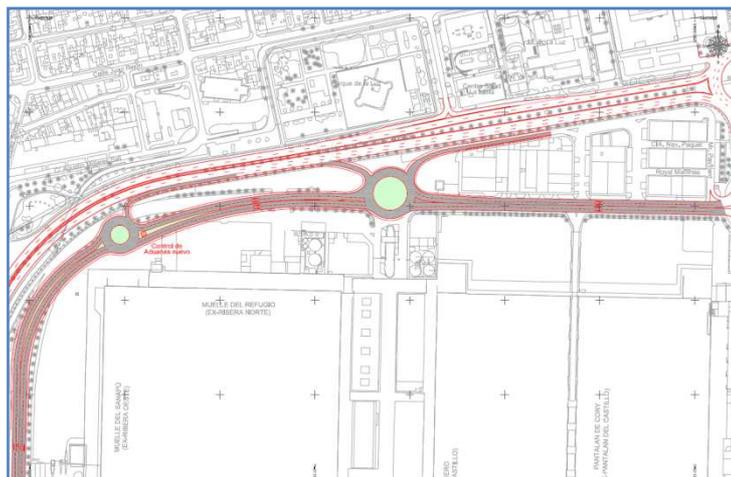
Esta solución mantiene la glorieta existente en la Avenida de los Consignatarios (con un desplazamiento hacia el Sur para mejorar los radios y la longitud del ramal de salida desde la GC-1) y también se basa en el nacimiento de un tercer carril en el tronco de la GC-1 poco después del final del cambio de sentido situado en el entorno del istmo de La Isleta.



Alternativa 3:

La alternativa 3 supone una conjunción de las dos alternativas anteriores de modo que manteniéndose la glorieta existente en la Avenida de los Consignatarios junto al muelle Pesquero y proyectándose una nueva glorieta en el entorno de la intersección entre el muelle El Refugio y Sanapú, se dota al sector de una entrada y una salida a/desde la GC-1 conectadas ambas por medio de un trenzado.

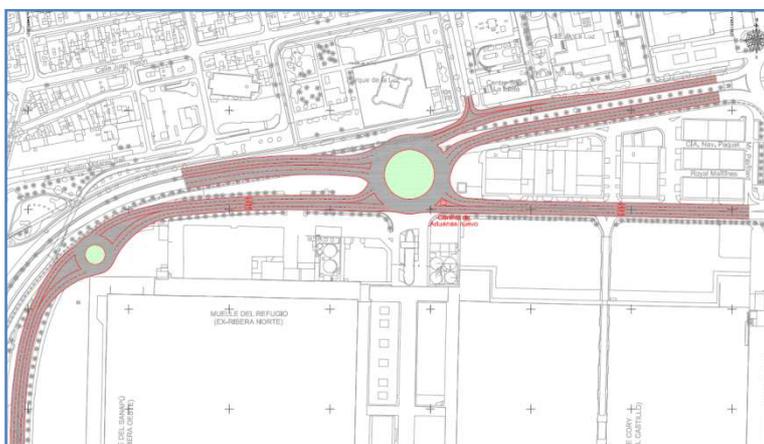
Como en los casos anteriores, la solución se basa en el nacimiento del tercer carril en el tronco de la GC-1 pasado el cambio de sentido que conecta con la calle Pérez Muñoz. A partir de entonces, desde la nueva glorieta en la intersección entre el muelle El Refugio y Sanapú se crea un acceso (entrada) a la GC-1 y desde la glorieta existente en la Avenida de los Consignatarios, una salida desde la GC-1.



Alternativa 4:

La Alternativa 4 consiste en crear una nueva glorieta en el tronco de la GC-1, de modo que a partir de este punto se cuenta con una entrada y salida nueva a la zona portuaria o zona de equipamientos del entorno del muelle Sanapú.

Se ha proyectado una segunda glorieta que sirve como segregadora para el tráfico de salida de la zona de ocio y que evita que los vehículos que tienen su origen allí tengan que llegar a la nueva glorieta del tronco para salir, ofreciéndose la posibilidad de la salida por el Ámbito 1.



4 DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN.

El ámbito del Área Diferenciada SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS" forma parte del dominio público portuario terrestre de titularidad estatal y comprende el ámbito de las unidades urbanísticas OAS-04 y OAS-05 de la antigua delimitación de ámbitos diferenciados del PGO del año 2005.

La zona de la antigua OAS-04 es una superficie ocupada históricamente por infraestructuras portuarias, a la que se pretende otorgar un marco de desarrollo adecuado a los escenarios del mercado portuario internacional y además ordenar su vínculo

espacial con la ciudad. La correspondiente con la anterior OAS-05 ocupa un área de la fachada Sur y Este de La Isleta. Comprende terrenos que están conectados de modo territorial con el Puerto de Las Palmas. Esta área representa una pieza específica destinada a ordenar el desarrollo de la nueva zona logística del Puerto de Las Palmas, definida institucionalmente como un pilar básico en la modernización y competitividad futura del mismo.

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

La modificación que se propone afecta, en su totalidad, al ámbito del SG-P del PGO de Las Palmas de Gran Canaria. Las nuevas circunstancias de esta zona del puerto de Las Palmas obligan a un replanteamiento del funcionamiento del resto de la Zona de Servicio (el SG-P), no sólo en lo que respecta a la reordenación de las actividades portuarias sino, también, en sus conexiones internas y accesos con el exterior.

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

Por todo ello se pretende con esta modificación facilitar las conexiones al puerto y disgregar parte del tráfico que circula por este entorno. Tanto los relacionados con la actividad portuaria como aquellos que transitan por otros motivos. Intentando atenuar retenciones y facilitar los movimientos de tráfico viario.

Aunque el ámbito territorial global del Plan al que hacemos referencia (Área Diferenciada SG-P PUERTO DE LAS PALMAS) incluye los terrenos citados anteriormente, (OAS-04 y OAS-05), la actuación a desarrollar (obras para remodelación de las conexiones con el puerto) que se plantea en la modificación *3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas"*, se concentran en una parte bastante reducida del Ámbito territorial del plan especificado, sin afecciones a destacar sobre el conjunto del territorio referido. Más allá de generar una alternativa de conexión al puerto de las palmas, sin más repercusión sobre el funcionamiento, usos y la actividad portuaria.

Esta remodelación no producirá un volumen de obras significativo (en ninguna de las alternativas estudiadas), ni tampoco alteración de ninguna porción de terreno de característica natural. El proyecto ejecutivo a desarrollar conforme a la modificación propuesta consiste básicamente en la construcción de una nueva conexión de entrada al puerto. Obras que se realizarán en suelo ya urbanizado. Obras que por sus dimensiones y características no requerirán para su ejecución un volumen de materiales considerable, y por tanto de recursos naturales. Y de igual forma, no originará afecciones al medioambiente y al paisaje que supongan una valoración considerable. Tanto en su fase de obras como de funcionamiento.

También es importante señalar que las obras de construcción del nuevo enlace desde la GC-1 al puerto de Las Palmas no están incluidas en aquellos proyectos que legalmente deban ser sometidos a una evaluación de impacto ambiental. Por tanto, la presente Modificación del Plan Especial establecerá un marco para la futura autorización del proyecto por parte de los órganos de supervisión de carreteras del Gobierno de Canarias.

5 CARACTERIZACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE ANTES DEL PLAN.

El entorno territorial de las actuaciones de remodelación de tráfico propuesto en esta *3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas*, se localiza en la franja de borde marítimo urbano-portuario, que abarca de norte a sur, desde la rotonda de Belén María y Muelle Grande hasta la Plaza de Canarias. Un área urbanizada donde se intercalan actividades urbanas y portuarias. Siendo la Autovía que circunda toda el área el elemento más destacado.

Teniendo en cuenta que las actuaciones sólo se desarrollaran en el medio terrestre y siendo su principal finalidad la apertura de un nuevo punto de acceso al puerto y la remodelación de parte del tráfico interno del puerto, las características del medioambiente a describir son las correspondientes a este entorno urbano-portuario. Aun considerando que las potenciales afecciones ambientales serán nulas o poco significativas y compatibles con el entorno, se ha procedido a la siguiente evaluación ambiental teniendo en cuenta el ámbito espacial del entorno próximo.

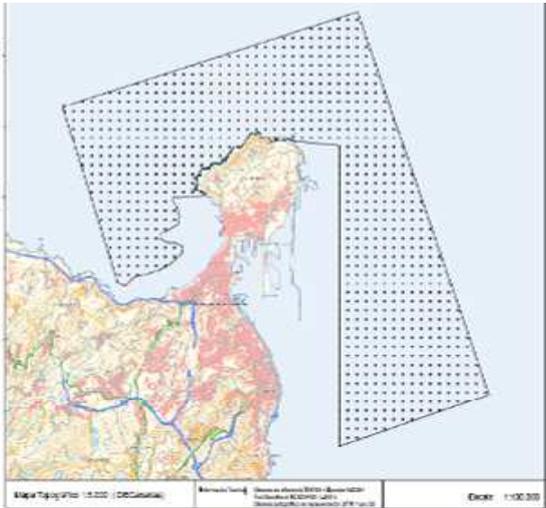
5.1 ESPACIOS PROTEGIDOS.

En primer lugar hay que indicar que no existe dentro del ámbito de las actuaciones ninguna zona incluida dentro de la Red Natura 2000, Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos, o espacios catalogados como Áreas de Sensibilidad Ecológica. 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.

Espacios Naturales Protegidos	Localización ámbito geográfico del <i>Paisaje Protegido de La Isleta</i>	
-------------------------------	--	--

Municipio	Las Palmas de Gran Canaria
Categoría	Paisaje protegido
Código	C-22
Superficie	455,94 Ha.
Perímetro	15,60 Km.
Leyes de referencia	LEY 12/1987, de 19 de junio, de declaración de Espacios Naturales de Canarias.12/1987; LEY 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias. LEY 11/1999, de 13 de mayo, de Modificación Puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias (establece para la zona desclasificada, Zona Periférica de Protección) LEY 2/2000, de 17 de julio, de medidas económicas, en materia de organización administrativa y gestión relativas al personal de la Comunidad Autónoma de Canarias y de establecimiento de normas tributarias.
Valores de protección: alineaciones volcánicas recientes de interés geológico y paisajístico. Campo de malpaíses.	

Ficha del espacio natural protegido "**Paisaje Protegido de La Isleta**", incluido en la red natura 2000.

<p>Zona Especial de Conservación ZEC 35_GC Área marina de la Isleta</p>	<p>Ámbito geográfico de la ZEC Área Marina de La Isleta.</p> 
<p><i>Hábitats o especies que motivan la declaración</i> <i>Normas de Protección</i></p> <p>- Habitats de especies: 1224 * Caretta caretta 1349 Tursiops truncatus 1349 Tursiops truncatus</p>	

Ficha del espacio natural protegido "**Área Marina de La Isleta**"

Por la localización y características de las actuaciones se descarta cualquier afección a estos espacios protegidos.

En el área de los ámbitos de actuación y entorno próximo tampoco se encuentran especies protegidas ni elementos en su hábitat natural, a excepción de insectos o aquellas especies generalistas adaptadas a estos ambientes antrópicos. Una 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, de la Consejería de Política Territorial, sobre protección de especies de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias (B.O.C. 35, de 18 de marzo de 1991). Ya que ejemplares de esta especie se han plantado con carácter ornamental en parte de los corredores peatonales de los ámbitos de actuación.

5.2 CLIMA.

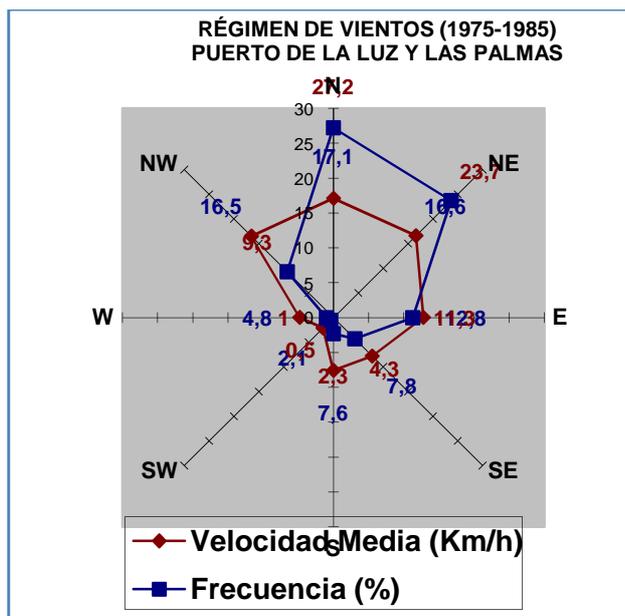
Por su localización, las Islas Canarias se encuentran sometidas a la acción de diversos efectos climatológicos como los anticiclones Atlánticos y, en especial, al régimen de los Alisios. Estos vientos se caracterizan por presentar una capa inferior húmeda, de dirección nordeste, y otra superior con aire 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.

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 17º – 26º C. La máxima oscila entre los 21º y 32º C, y las mínimas entre 13º y 22º 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.

La estrechez territorial del Istmo, la estructura de las edificaciones e infraestructuras portuarias provocan una bifurcación de los vientos procedente de la bahía del Confital (al poniente) al entrar en contacto con el puerto, justo en el extremo Norte del ámbito de actuación en la intercesión de los muelles Sanapú y Refugio, tomando una doble dirección; un flujo dirección Este y el otro dirección Sur.



De todo el ámbito de actuación, el Muelle Santa Catalina y el entorno de la Plaza de Canarias son las zonas que se encuentran más desprotegidas de los vientos, sobre todo –cuando de forma ocasional- intervienen los temporales del Sur.

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

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

5.3 GEOMORFOLOGÍA Y TOPOGRAFÍA DEL TERRENO.

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 (infraestructuras portuarias sobre materiales inertes utilizados para rellenos). 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 está formado por lavas basálticas y basaníticas.

Las actuaciones se desarrollan sobre terrenos que progresivamente se han ido ganando al mar a levante del Istmo de Guanarteme, no existiendo actualmente suelos y terrenos que se puedan ver afectados por las determinaciones de esta modificación propuesta.

En el muelle de ribera Sanapú, con explanada anexa se albergan distintas naves e instalaciones portuarias divididas por la Avenida de Los Consignatarios. En su lado naciente se sitúan las instalaciones de la Naviera Armas, compuesta por naves y

edificaciones de una planta para la gestión de sus servicios y una explanada para el estacionamiento de vehículos articulados y contenedores (tráfico interinsular).

5.4 HIDROLOGÍA E HIDROGEOLOGÍA.

Gran parte de los terrenos del espacio afectado por esta modificación son producto de rellenos (terrenos ganados al mar), por tanto no se afectará en ningún momento a la hidrología y/o hidrogeología de la zona. Tampoco existen barranqueras procedentes de terrenos elevados (La Isleta) que afecten a la zona de actuación.

5.5 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 de estas actuaciones. En el ámbito SG-P se emplazan diferentes especies ornamentales, entre las que destaca por su porte arbóreo y singularidad los ejemplares de palmera canaria (*Phoenix canariensis*) y otras especies ornamentales sin mayor importancia.

5.6 FAUNA.

La fauna de mayor interés en la zona de las actuaciones e inmediaciones próximas se corresponde con el grupo de las aves, entre las que se incluye las especies de hábitats marinos o litorales (de forma casi exclusiva las gaviotas). Su abundancia y riqueza está íntimamente ligada a las características de los hábitats existentes. Si se tiene en cuenta que los hábitats naturales del área de estudio han sido modificados así como los del entorno próximo, pudiéndose afirmar que las especies más sensibles a los entornos antrópicos no se localizan en la zona, apareciendo únicamente especies propias de medios humanizados. Las aves más abundantes en la zona de estudio son: *Larus cachinnans* (gaviota amarilla), *Columba livia canariensis* (paloma); *Paser hispaniolensis* (gorrión moruno) y *Streptopelia decaocto* (tortola turca).

5.7 PAISAJE.

La actividad portuaria 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. Los hitos visuales están constituidos por todo tipo de elementos portuarios. Las grandes grúas operando en los muelles, las instalaciones y edificaciones que destacan en el conjunto del paisaje portuario. Y de forma especial los barcos. Los grandes buques atracados en los muelles recortan la silueta de los mismos en la percepción visual desde la ciudad. En no pocas ocasiones aparecen en prensa local noticias con la llegada y partida de los buques para el conocimiento de los ciudadanos. Buques que en algún caso superan los 350 m de eslora.

Las propias instalaciones e infraestructuras portuarias constituyen también hitos visuales. Así las grandes grúas Portainer (destinadas a la carga y descarga de contenedores) de entre 20 y 40 m de altura, son visibles desde numerosos puntos del interior del puerto y desde el frente costero urbano. Los silos de graneles sólidos (cemento y cereal) por su altura significativa y por su aspecto exterior se pueden incluir en este grupo. Por último encontramos alguna instalación singular, como el depósito de agua ubicado en el extremo sur del Muelle Pesquero.

Punto y aparte merece la percepción sobre el almacenamiento de contenedores. Si bien su apilamiento constituye una muralla que si interpone en la visión del horizonte marítimo-portuario, su estructura cromática e interposición de otros elementos portuarios como las grúas y los propios barcos portacontenedores rompen la visión de pantalla frontal homogénea, modelando la percepción sobre la misma, orientándose hacia una postura social más aceptable.

La calidad paisajística, 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. En general se tiene un alto grado de aceptación social de la percepción del entorno portuario; la estética de sus elementos (muelles, barcos, edificaciones, maquinaria, contenedores y mercancías apiladas, paseos, etc.) y la combinación de sus formas estructurales y cromáticas, etc....

El paisaje del lugar concreto donde se desarrollaran las actuaciones no defiere mucho de los aspectos paisajísticos resaltados anteriormente, siendo los elementos más destacados: el muro que constituye el cierre perimetral del puerto y la autovía (GC-1). Consideramos a la autovía (fuera del recinto portuario) como la pieza de mayor carga negativa en cuanto a estética visual paisajística.

La modificación prevista no alterará la configuración actual del paisaje del global portuario, ni del sector concreto del ámbito de las actuaciones.

En cuanto a posibles afecciones a elementos de valor paisajístico, la única presencia cercana es la del Castillo de La Luz, pieza que ha sido declarada Monumento Histórico Artístico.

No se estima que se produzcan afecciones negativas sobre esta pieza emblemática, por causa de las obras a ejecutar (en cualquiera de las alternativas) y tampoco a consecuencia del posterior desarrollo de la alternativa seleccionada.

6 EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES.

El ámbito a ordenar, como se ha expuesto en los apartados anteriores del presente documento se constituye por un espacio plenamente antropizado, siendo las superficies terrestres de dicho ámbito, resultado de rellenos emergidos o terrenos ganados al mar. De modo general se considera que la totalidad del sector a ordenar 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.

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 las características de las actuaciones (obras menores) y 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, que deberán ser conservados (a excepción de los ejemplares de palmeras canarias de origen ornamental que necesiten su traslado). Por lo cual, esta característica no representan impedimento alguno para el desarrollo de esta 3ª *Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas"*.

No obstante se estiman las siguientes afecciones.

Fase de construcción:

Durante la fase de obra se producirán pequeñas afecciones de carácter temporal. Afecciones relacionadas con la calidad del aire pero sin capacidad para modificar los parámetros físicos y químicos de la atmósfera del entorno de las actuaciones. Estas pequeñas afecciones (emisión de partículas de polvo en suspensión) serán ocasionadas por las excavaciones, movimientos de tierra, circulación de vehículos y emisiones de gases procedentes de la combustión de maquinaria.

Además se producirán afecciones acústicas originadas por los ruidos producidos durante las obras. Afecciones imperceptibles ya que están serán absorbidas por el ambiente antrópico en el que se ejecutaran las obras.

Las obras también ocasionarían la generación de cantidades pequeñas de residuos tóxicos o peligrosos los cuales requerirán un tratamiento especial para evitar o reducir sus impactos.

Fase de funcionamiento:

En esta fase, las principales acciones generadoras de impactos serán originadas por la propia actividad, que se concreta fundamentalmente en el tránsito de vehículos, con sus correspondientes afecciones y consumos.

Acciones específicas generadoras de afecciones:

En la fase de ejecución de las actuaciones podemos considerar estas acciones:

- Explanación y compactación.

- Modificación de zonas asfaltadas y pavimentadas.
- Movimiento de tierras.
- Generación de residuos de construcción.
- Tráfico de maquinaria, de vehículos pesados y ligeros.
- Vertidos líquidos accidentales.
- Modificación de la circulación viaria y alteración del tráfico.
- Ocupaciones temporales durante la construcción.

En la Fase de Funcionamiento se pueden dar las siguientes acciones generadoras de impactos:

- Operaciones de mantenimiento.
- Situaciones diversas de afección sonora.

Dentro del apartado de consumo de recursos naturales se considera necesario para la ejecución de las obras la utilización del recurso agua, energía y de aquellos materiales de construcción utilizados habitualmente para este tipo de obras. Por la escasa dimensión de las obras, no se estiman el empleo de una cantidad a destacar.

Afección paisajística:

En cuanto a posibles afecciones a elementos de valor paisajístico, la única presencia cercana es la del Castillo de La Luz, pieza que ha sido declarada Monumento Histórico Artístico. No se estima que se produzcan afecciones negativas sobre esta pieza emblemática, por causa de las obras a ejecutar (en cualquiera de las alternativas) y tampoco a consecuencia del posterior desarrollo de la alternativa seleccionada. No obstante desde la comparativa de la situación actual con la supuesta apertura de una conexión entre la autovía (GC 1) y el interior del puerto, desmantelando parte de la valla perimetral a la altura del emplazamiento de dicho castillo puede originar la posibilidad de unas perspectivas visuales Castillo-Puerto mejores que las actuales.

Conforme a este criterio consideramos que la ejecución de la alternativa seleccionada (alternativa 2) facilita el intercambio visual entre el puerto y esta pieza tan importante en la historia naval y portuaria de esta ciudad. Un factor a tener en cuenta en el diseño y estructura de la glorieta que se construya, ya que esta pieza es el elemento central de la conexión y de las actuaciones a desarrollar.

Ampliación del Sub-área polivalente en el AN2:

En el análisis de los efectos ambientales previsibles se ha tenido en cuenta las modificaciones destinadas a favorecer la actividad portuaria. Una actuación que se propone con la finalidad de dar cabida a industrias y almacenes que deban estar en relación directa con las operativas portuarias de intercambio tierra-mar (carga/descarga de materias primas y/o productos manufacturados), ya que se hace necesaria la existencia de un espacio de explanada con este uso que se sitúe adyacente a la propia Zona de Maniobra. Con ello se facilitan las actividades import/export y el transbordo internacional al incorporar la manufacturera como valor añadido portuario.

Conforme a esta necesidad se propone la ampliación de una sub-área polivalente dentro del Área de Almacenaje Descubierta (AN2) –ya vigente al haberse incorporado mediante la 2ª modificación de este Plan- donde se permitan expresamente, además de los usos ya establecidos en el AN2, los usos Clase Industria y Almacén en todas sus categorías (tal y como refleja el plano de ordenación nº3). A la superficie de esta sub-área ya existente en el muelle de Gran Canaria se propone la incorporación de una adicional ubicada en una franja paralela al Muelle de Cambulloneros para la que se amplían los usos pormenorizados, ocupando una superficie de 65.044 m².

Esta modificación no conlleva en sí misma ejecución de obras, y no implica en su desarrollo –de forma automática- incidencias mayores sobre el medio ambiente, ya que la modificación que se propone no supone de hecho, un cambio sustancial de usos, ni tampoco de actividades a desarrollar, por lo que consideramos una modificación menor. Considerando además que los usos y actividades que se verán modificadas son habituales del puerto y que esta modificación menor se desarrolla en un espacio localizado en el interior del puerto, relativamente lejos del área urbana, en un entorno portuario caracterizado por un cinturón de actividades e instalaciones de cierta magnitud e impacto: terminales de contenedores, almacenes frigoríficos y de mercancía general, naves para el depósito de productos hortofrutícolas, una cementera y silos para el depósito de granos. Por todo ello consideramos que esta modificación no generará nuevas afecciones en relación a las ya existentes.

Conclusión:

Como conclusión, se puede decir que las actuaciones previstas no van a producir afecciones importantes sobre el medio: biótico, abiótico y antrópico, y por tanto tampoco va a modificar la situación ambiental actual y la futura. Ya que las actuaciones no consisten en la realización de obra marítima ni en la ejecución de grandes obras terrestres. Tampoco el desarrollo de la modificación del Plan propuesta va a modificar o incluir usos que difieran de los habitualmente desarrollados en el Ámbito SG-P.

Habida cuenta del tipo de Plan que se pretende evaluar, Modificación de un Plan Especial de Ordenación, cuyas modificaciones y alteraciones son de carácter menor y parcial sobre el ámbito, en un terreno antropizado, no se considera útil ni necesario realizar una cuantificación de los efectos previsibles, ya que la misma resulta innecesaria.

7 SELECCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS.

Las alternativas respecto la reconfiguración del viario para el entorno más cercano al muelle de Santa Catalina son las siguientes:

- Alternativa 0: representa la situación actual sin ningún cambio, por lo que en la misma se describe y analiza el estado actual.
- Alternativa 0.1: a la situación actual se le modifica el emplazamiento de la aduana (punto de control de acceso y salida al puerto) situada junto a al

edificio de la Fundación Puertos que pasa a estar en el entorno del muelle Pesquero.

- Alternativa 1: Nueva salida desde la zona portuaria hacia la GC-1 en sentido Norte
- Alternativa 2: Nueva salida desde la GC-1 hacia la zona portuaria.
- Alternativa 3: Nuevas entradas y salidas desde la zona portuaria hacia la GC-1 en sentido Norte.
- Alternativa 4: Nueva glorieta en el tronco de la GC-1

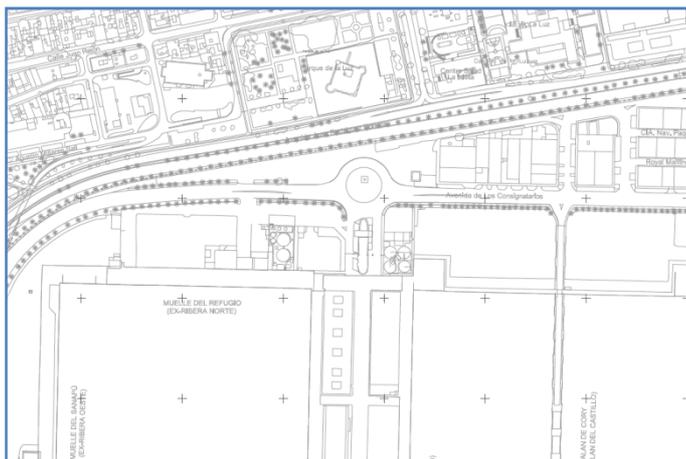
Teniendo en cuenta que la 3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P, Puerto de Las Palmas, consiste (principalmente) en la apertura de nuevos puntos de acceso al puerto (entrada y salida), en la remodelación de parte del tráfico interno del puerto, y en una ampliación de la sub-área polivalente el Área de Normativa AN-2, en el muelle de Cambulloneros; y considerando que las alternativas estudiadas sólo son una pequeña variante de esa remodelación propuesta, estimamos que no se prevén diferencias a destacar entre el conjunto de dichas alternativas en cuanto a volumen y tipo de obras, y por tanto en cuanto a diferencias de grado de afección sobre el medio natural.

También consideramos que las potenciales afecciones ambientales serán nulas o poco significativas y compatibles con el entorno. No sólo por las características de las obras, también porque los terrenos donde se ejecutaran dichas obras son producto de rellenos y carente de valores naturales.

Por otro lado consideramos que las pequeñas diferencias en cuanto a afecciones ambientales se centrarán en el periodo de ejecución de las obras, ya que por sí mismas estas variantes no implicarán mayor volumen de tráfico o actividad que incremente las dimensiones actuales de afección ambiental en el ámbito de las actuaciones a desarrollar, independientemente de la alternativa seleccionada, a excepción de un supuesto desarrollo de la alternativa 0.

Alternativa 0:

Esta Alternativa supone mantener la situación actual sin ningún cambio en todo el ámbito del Muelle Pesquero, de modo que la zona aduanera se mantiene en el entorno del muelle de Wilson, y los vehículos accederían siempre por Santa Catalina. En definitiva, sería continuar con la ordenación urbanística vigente en el ámbito SG-P.

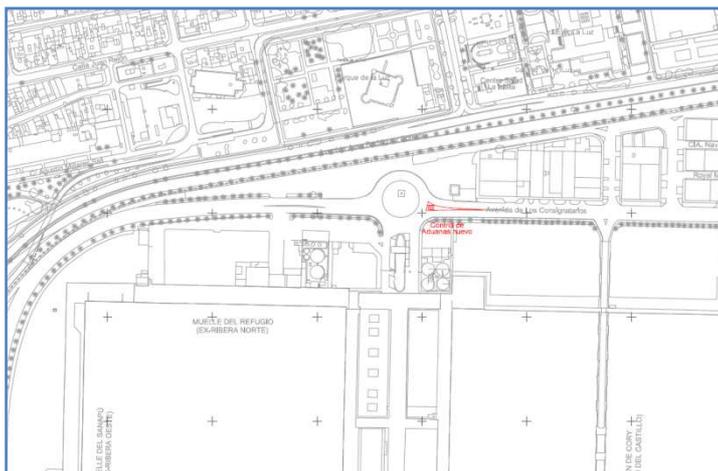


Dicha ordenación urbanística vigente no soluciona y no mejora de una forma inmediata las necesidades detectadas: el acceso al puerto desde la GC-1 y la ampliación del área polivalente en el muelle de Cambulloneros. Por tanto, es proseguir con el mismo acceso previsto en la ordenación vigente, a través de la Avenida de Las Petrolíferas. El desarrollo de esta alternativa, según lo previsto, generaría un volumen mayor de obras y un grado mayor de afección al territorio ya que esta alternativa contempla la futura ejecución de un nuevo acceso por la Avenida de Las Petrolíferas, que conllevará la modificación de los viarios afectados y muchas afecciones a las concesiones administrativas del puerto (desmonte y traslado de instalaciones). Con el añadido que estas afecciones y ocupaciones podrían afectar a diversos edificios de la zona residencial de La Isleta. Por otro lado, sería de un mayor presupuesto económico que el resto de alternativas.

Por ello consideramos que esta alternativa además de no dar respuesta inmediata a la remodelación de los espacios y actividades portuarias previstas, es la de mayor afección al territorio.

Alternativa 0.1:

Esta alternativa consiste en mantener la infraestructura viaria en las condiciones actuales en donde la aduana situada en el acceso Sur (entorno Centro Comercial El Muelle) se desplaza hasta la rotonda de la Avenida de los Consignatarios junto al muelle pesquero.



Esta alternativa es la que menos volumen de obras conllevaría, tan sólo lo concerniente al desmantelamiento y nueva construcción de un punto de control de entrada y salida al puerto (oficinas para la guardia civil y policía portuaria). Por tanto consideramos que es la de menor afecciones al territorio: insignificantes sobre el medio natural.

Alternativa 1:

Con esta alternativa se crea una incorporación desde la zona portuaria a la GC-1, canalizada con una nueva glorieta situada en el entorno de la confluencia entre los muelles de El Refugio y Sanapú.

La glorieta anterior de la Avenida de Los Consignatarios quedaría eliminada para evitar salidas de vehículos de la zona portuaria sin paso previo por el control de aduanas el cual quedaría implantado en el ramal Este de la nueva glorieta.

La incorporación a la GC-1 aprovecharía el tercer carril que se crea en el tronco de la GC-1 una vez pasada la curva del Istmo de la Isleta. El carril comienza poco después del final del paso inferior hacia la calle Pérez Muñoz (o cambio de sentido en GC-1) y alcanza la glorieta de Belén María en una longitud de 560 metros.



La ejecución de esta alternativa consiste en la eliminación de una glorieta y en la construcción de otra similar; más la construcción de una nueva conexión de la GC 1 con el viario interior del puerto. Por tanto es de mayor volumen de obras y con una afección algo mayor que la alternativa anterior. Unas afecciones poco significativas y concentradas en el periodo de ejecución de las obras.

Alternativa 2:

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

Con esta solución los vehículos de tráfico no portuario podrían entrar por este punto hasta su destino en algún punto de esta área (actividades blandas, portuarias y ciudadanas) mientras que los vehículos portuarios también podrían hacer uso de esta nueva entrada a la zona portuaria liberando tráfico de la glorieta de Belén María.

Esta solución mantiene la glorieta existente en la Avenida de los Consignatarios (con un desplazamiento hacia el Sur para mejorar los radios y la longitud del ramal de salida desde la GC-1) y también se basa en el nacimiento de un tercer carril en el tronco de la GC-1 poco después del final del cambio de sentido situado en el entorno del istmo de La Isleta.



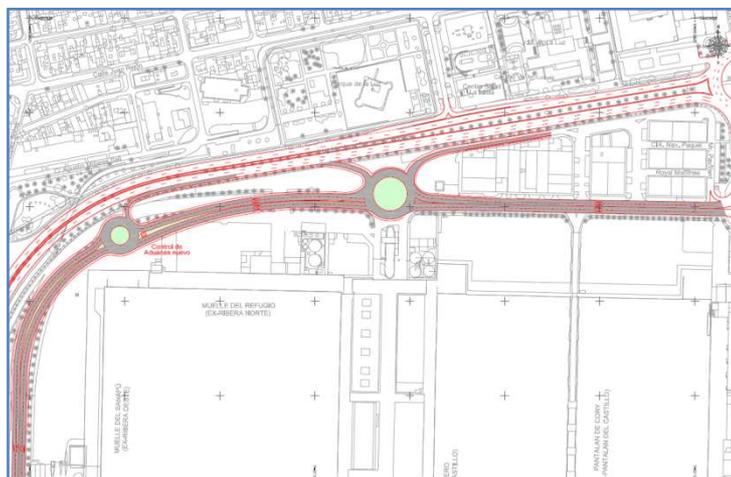
Esta remodelación, que supone una mejora en la distribución (segregación) de los tráficos rodados en el puerto, no supone un incremento de la afección ambiental a destacar, tan sólo una ligera perturbación de la calidad del aire en el entorno concreto de la actuación durante el periodo de ejecución de las obras. Muy similar al de la alternativa anterior, aunque con una resolución más favorable de acuerdo al objetivo que se persigue.

Alternativa 3:

La alternativa 3 supone una conjunción de las dos alternativas anteriores de modo que manteniéndose la glorieta existente en la Avenida de los Consignatarios junto al muelle Pequero y proyectándose una nueva glorieta en el entorno de la intersección

entre el muelle El Refugio y Sanapú, se dota al sector de una entrada y una salida a/desde la GC-1 conectadas ambas por medio de un trenzado.

Como en los casos anteriores, la solución se basa en el nacimiento del tercer carril en el tronco de la GC-1 pasado el cambio de sentido que conecta con la calle Pérez Muñoz. A partir de entonces, desde la nueva glorieta en la intersección entre el muelle El Refugio y Sanapú se crea un acceso (entrada) a la GC-1 y desde la glorieta existente en la Avenida de los Consignatarios, una salida desde la GC-1.

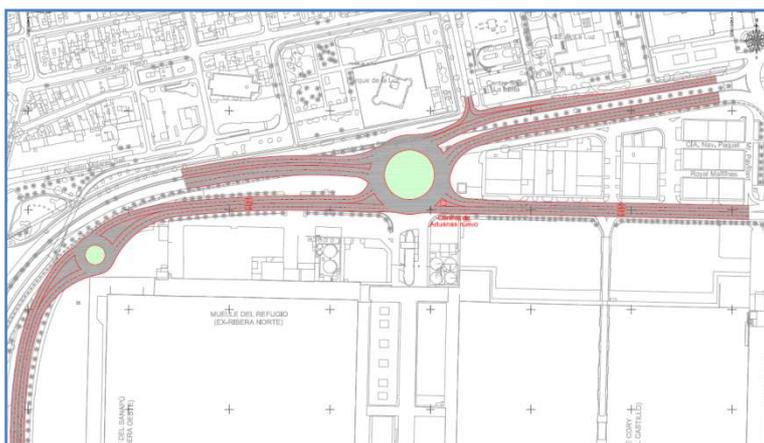


Esta alternativa, que conlleva la construcción de una nueva glorieta y tres conexiones entre la GC 1 y el viario interior del puerto (una entrada y dos salidas), no implica una diferencia sustancial en cuanto al volumen de obras a ejecutar con respecto a la anterior alternativa. Si bien no conlleva el traslado de la glorieta situada en el arranque del Muelle Pesquero (alternativa 2), supone la construcción de dos conexiones en dos lugares diferentes. Esta mayor alteración del viario existente puede suponer un aumento del grado de afectación con respecto a la anterior, no obstante este posible aumento no será apreciable en cuanto a modificación de las características ambientales de la zona.

Alternativa 4:

La Alternativa 4 consiste en crear una nueva glorieta en el tronco de la GC-1, de modo que a partir de este punto se cuenta con una entrada y salida nueva a la zona portuaria o zona de equipamientos del entorno del muelle Sanapú.

Se ha proyectado una segunda glorieta que sirve como segregadora para el tráfico de salida de la zona de ocio y que evita que los vehículos que tienen su origen allí tengan que llegar a la nueva glorieta del tronco para salir, ofreciéndose la posibilidad de la salida por el Ámbito 1.



Excluyendo la alternativa 0, esta alternativa es la de mayor volumen de obras. Su ejecución consiste en la eliminación de una glorieta (Muelle Pesquero) y en la construcción de otra similar (en la GC 1); más la construcción de una nueva (en el mismo lugar que la planteada para la alternativa 3, pero sin conexión con la GC 1). Además de las obras por la remodelación de los carriles actualmente existentes en la autovía indicada (GC 1). Por tanto consideramos que tendrá mayores afecciones que el resto de las alternativas (01, 1, 2 y 3).

Valoración económica:

La escala de valoración económica de las alternativas expuesto en el punto 3.2.3 del anexo *Estudio de Alternativas*, es la que se muestra en la tabla siguiente en dónde a mayor cantidad de símbolos "+" mayor es el coste de la alternativa.

Tabla de valoración ambiental de las alternativas	
	Valoración
Alternativa 0	0*
Alternativa 0.1	+
Alternativa 1	++
Alternativa 2	+++
Alternativa 3	+++
Alternativa 4	+++++

*En esta valoración no se ha tenido en cuenta los costes que conllevaría el desarrollo de la alternativa 0

Conclusiones:

El informe de alternativas presentado tras realizar un análisis y estudio de las soluciones proyectadas, concluye que la alternativa más ventajosa es la número 2 para el ámbito del PE-SG-P, donde se realizarán el conjunto de actuaciones indicadas en las alternativas descritas.

La alternativa 2 presenta una solución favorable a las necesidades de remodelación del tráfico planteadas en la Memoria de la *3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P Puerto de Las Palmas*. Una solución que no implica una alteración de las características naturales del entorno. Tan sólo una afección no representativa en cuanto a un ligero aumento de ruidos y a la calidad del aire del lugar de las actuaciones. Una ligera perturbación de las características ambientales habituales del lugar que se producirá durante el periodo de la ejecución de las obras.

8 MEDIDAS PREVISTAS PARA PREVENIR, REDUCIR Y CORREGIR LOS EFECTOS NEGATIVOS.

Como ya se ha comentado, habida cuenta de las modificaciones que se pretende introducir, no se espera que se produzcan afecciones significativas sobre el medio, sin embargo las posibles afecciones pueden ser minimizadas en mayor medida adoptando una serie de medidas destinadas a ello.

8.1 CAMPAÑAS INFORMATIVAS.

Se realizará una charla informativa con los responsables de la dirección técnica de las obras, encargados y vigilantes responsables de la realización correcta de las obras en las que se expondrá y explicará el comportamiento ambiental a seguir para que a su vez transmitan a todos los operarios. Se hará especial hincapié en evitar la generación de cualquier tipo de emisión de ruido, de polvo, vertidos o residuos. Estas campañas informativas estarán acompañadas por paneles informativos con el objeto de indicar y recordar a los operarios la obligación de tener en cuenta los objetivos ambientales, sobre los cuales se les ha informado.

8.2 PROTECCIÓN DEL MEDIO COLINDANTE CON EL SG-P.

Aunque no se prevén afecciones significativas en el exterior del ámbito de actuación, se observará posibles afecciones a éste, siendo objeto de control a lo largo de todo el tiempo que duren las obras.

Las obras se deberán llevar a cabo con precaución y cuidado, evitando en todo momento afectar de forma innecesaria las zonas contiguas al ámbito de actuación y su entorno.

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

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

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

8.3 CONSERVACIÓN DE EJEMPLARES DE *PHOENIX CANARIENSIS*.

En el ámbito de actuación aparecen varios ejemplares de *Phoenix canariensis* (palmera canaria), habiendo sido estos ejemplares plantados con carácter ornamental. En la ejecución de las obras y labores de acondicionamiento que puedan desarrollarse en este sector se deberán tener en cuenta estos ejemplares vegetales, que deben ser tratados adecuadamente, debiéndose proceder a la instalación de vallados de seguridad en torno a las mismas. Esta medida protectora pretende garantizar la conservación de estas palmeras. En caso de que los ejemplares se vean afectados han de ser retiradas por personal especializado y siguiendo pautas que eviten la pérdida de los mismos. Al tratarse de especies que se encuentran protegidas por la normativa autonómica de modo previo a su trasplante se deberá obtener la pertinente autorización emitida por la Autorización del Cabildo Insular.

8.4 EMISIONES DE POLVO Y PARTÍCULAS A LA ATMÓSFERA.

Aunque no se prevé que los niveles de emisiones alcancen valores apreciables, en cualquier caso se deben establecer medidas destinadas a la minimización de las emisiones que se puedan producir, debiéndose realizar los riegos que se estimen necesarios, los cuales podrán ser llevados a cabo con agua depurada.

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

8.5 EMISIONES DE GASES Y OTROS CONTAMINANTES.

Estas emisiones se generarán por la utilización de la maquinaria para la ejecución de las obras. Generalmente esta maquinaria y vehículos pesados a emplear utilizan gasoil como fuente energética, siendo las emisiones gaseosas generadas las propias de cualquier vehículo homologado de estas características, entre las que destacan el dióxido de azufre (SO₂), los hidrocarburos, el monóxido de carbono (CO) y los óxidos de nitrógeno (NO_x). Ya se ha comentado que la incidencia ambiental de estas emisiones es despreciable por el carácter de las obras y el efecto dispersante del viento.

La mejor medida correctora es la de mantener la maquinaria en perfecto estado de funcionamiento, realizando periódicamente labores de mantenimiento a los sistemas de depuración de gases (catalizadores). Con ello se evitará el funcionamiento de elementos desgastados que puedan provocar un anormal funcionamiento de la maquinaria, con el consiguiente aumento de emisiones a la atmósfera. No obstante, las obras a llevar a cabo no serán de excesiva importancia.

8.6 RUIDOS Y VIBRACIONES.

Para controlar los niveles de ruido se llevarán a cabo diferentes medidas correctoras:

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

8.7 VERTIDOS Y RESIDUOS.

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

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

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

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

junto a los contenedores municipales, mientras que los destinados a la recogida selectiva se vaciarán en función de su colmatación.

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

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

8.8 CONSIDERACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO.

El estudio Evaluación del calentamiento global en Gran Canaria (Luque, A., Martín J.L., 2012) corrobora la influencia del calentamiento global en las Islas Canarias, tal y como ya fue demostrado en la isla de Tenerife. A pesar de las diferencias orográficas entre las dos islas, ambas siguen un patrón similar de calentamiento, aunque en Gran Canaria la ausencia de registros de variación de la nubosidad impide conocer el papel de esta en el calentamiento local. Los cambios en la temperatura terrestre, principalmente en la costa, se presumen relacionados con la temperatura del mar, de modo que el calentamiento en la superficie del mar favorecería el calentamiento en tierra.

En base a la premisa anterior de calentamiento en la isla de Gran Canaria, y según la Evaluación Preliminar de los Impactos en España por efecto del cambio climático (2005), los principales impactos que este supondría y que guardan relación con el área de estudio, aunque no de una forma directa con el Plan Especial, pero sí con el ámbito SG-P son:

Ecosistemas marinos y el sector pesquero:

Los efectos del cambio climático diferirán para ecosistemas de afloramiento o de zonas estratificadas, así como de zonas costeras u oceánicas. Se prevé una reducción de la productividad de las aguas españolas, dadas sus características de mares subtropicales o templados cálidos. Los cambios afectarán a muchos grupos de organismos, desde fitoplancton y zooplancton a peces y algas. Habrá cambios en las redes tróficas marinas, afectando a las especies recursos, sobre todo en su fase larvaria y en el reclutamiento. La distribución de las especies cambiará, con aumento de especies de aguas templadas y subtropicales y disminución de especies boreales. Es posible un aumento de especies invasoras. Los cultivos marinos no subsidiados con alimento pueden verse afectados por la reducción de la productividad marina. Son esperables incrementos en la aparición de especies de fitoplancton tóxico o de parásitos de especies cultivadas, favorecidas por el incremento térmico de las aguas costeras. Las zonas y

sistemas más vulnerables al cambio climático son las comunidades bénticas, siendo las praderas de fanerógamas de las más afectadas.

Zonas costeras:

Los principales problemas del cambio climático en las zonas costeras se relacionan con el posible ascenso del nivel medio del mar (NMM). Las proyecciones de los modelos varían entre 10 y 68 cm para final de siglo. Para finales de siglo es razonable esperar un aumento de 50 cm. en el NMM, con 1 m. como escenario más pesimista, hecho que no afectaría gravemente al ámbito de estudio, aunque si supondría afecciones negativas a tener en cuenta.

Por el carácter menor de las obras que se realizarán conforme a las alteraciones a introducir en el Plan Especial, se puede desestimar cualquier relación de las mismas con posibles efectos –a considerar- sobre el cambio climático. La aprobación de la presente Modificación del Plan no conllevará directamente un aumento de emisiones a la atmósfera, ni tampoco establecerá un marco de futuras autorizaciones de proyectos que pueda tener un efecto o un incremento significativo de emisiones o efectos sobre el cambio climático que se deba considerar.

9 MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL.

Como ya se ha comentado y argumentado, no se espera que se produzcan afecciones significativas sobre el medio, producto de las alteraciones y modificaciones a introducir en el plan especial de ordenación a través del presente expediente, que recordemos se trata de una modificación menor y parcial de la ordenación urbanística del ámbito SG-P.

Sin embargo, en cumplimiento del contenido mínimo del documento ambiental establecido por la Ley 21/2013, se proponen las siguiente medidas para el seguimiento ambiental una vez se apruebe la Modificación del Plan Especial.

9.1 REDACCIÓN DE UN PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL.

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

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

Con el establecimiento de este Plan de Seguimiento y Control se pretende comprobar la realización de las Medidas Protectoras y Correctoras propuestas,

proporcionar información inmediata acerca de los valores críticos fijados para los indicadores de impactos preseleccionados, proporcionar información a usar en la verificación de los impactos predichos y por último, proporcionar información acerca de la calidad de las Medidas Correctoras adoptadas.

El Programa de Vigilancia Ambiental se redactará previamente a la ejecución de las obras que se realicen amparadas por la presente Modificación del Plan Especial. Se diferenciarán las siguientes etapas:

- Etapa de Verificación: se comprobará que se han adoptado las medidas correctoras propuestas. Para ello se elaborarán unas planillas o "listas de chequeo" destinadas a realizar la labor de campo y con la finalidad de facilitar al técnico ambiental la realización de esta etapa de verificación. Las listas se dispondrán en tres columnas, en la primera de ellas se indicará la medida correctora, en la segunda se indicará si cumple, no cumple o cumple parcialmente la medida correctora, y en la tercera se anotarán las observaciones que el técnico que lleve a cabo el seguimiento ambiental considere pertinentes en cada caso
- Etapa de Seguimiento y Control: se comprobará el funcionamiento de las medidas correctoras en relación con las afecciones previstas, para lo que se especificarán las relaciones causa-efecto detectadas, los indicadores de impacto a controlar y las campañas de medida a realizar, determinándose la frecuencia de estas últimas, la metodología a seguir y la frecuencia de los informes.
- Etapa de Redefinición del Programa de Vigilancia Ambiental: se asegurará la adopción de nuevas medidas correctoras y/o modificación de las previstas en función de los resultados del seguimiento de los impactos residuales, de aquellos que se hayan detectado con datos de dudosa fiabilidad y de los impactos no previstos que aparezcan, en la fase operativa. Pudiéndose modificar la periodicidad, incluso eliminar la necesidad de efectuar las mediciones propuestas en función de los resultados que se vayan obteniendo, se hayan adoptado o no medidas correctoras.
- Etapa de Situaciones Episódicas: se especificará cualquier situación aleatoria no prevista, que exigiese la adopción de nuevas medidas correctoras protectoras.
- Etapa de Emisión y Remisión de Informes: se especificará la periodicidad de la emisión de los informes y su remisión al Órgano Sustantivo y Ambiental actuante.

9.2 INDICADORES DE IMPACTO Y PARÁMETROS DE CONTROL.

Los indicadores de impactos miden las variaciones existentes en los parámetros que serán objeto de control y que son los que generan perturbaciones en el medio ambiente, de acuerdo al grado de impacto valorado, tratándose fundamentalmente de controlar:

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

Campaña informativa:

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

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

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

Protección del ámbito exterior:

Constatación mediante observación directa, por técnico ambiental, de la existencia de posibles afecciones.

Frecuencia verificación: semanal (mientras duren las obras)

Frecuencia informe: mensual (mientras duren las obras)

Protección de los elementos culturales:

Durante la ejecución de las obras el nuevo acceso se constatará mediante observación directa el estado de las piezas singulares existentes. Especial atención se tendrá sobre el Castillo de la Luz, declarado Monumento Histórico Artístico, a pesar de que no se encuentra dentro del ámbito del SG-P se evitará cualquier interferencia o perturbación sobre dicho Monumento Histórico Artístico.

Frecuencia verificación: durante las obras, cuando se estime posibles afecciones.

Frecuencia informe: mensual (hasta que finalicen las obras).

Accesos viarios:

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

Frecuencia verificación: semanal (mientras duren las obras)

Frecuencia informe: mensual (mientras duren las obras)

Emisiones:

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

- Riegos correctores en las zonas de rodadura y áreas de trabajo.
- Colocación de un toldo sobre la carga de los camiones a fin de evitar la generación de polvo por el barrido que ejerce el aire sobre la carga al circular.
- Evitar la producción de escorrentías durante la aplicación de los riegos correctores.

Frecuencia verificación: semanal (mientras duren las obras).

Frecuencia informe: mensual (mientras duren las obras).

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

- Correcto mantenimiento periódico de los catalizadores de los motores de vehículos y maquinaria involucrada en la obras.

Frecuencia verificación: mensual (mientras duren las obras)

Frecuencia informe: mensual (mientras duren las obras)

Ruido:

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

- Correcto mantenimiento periódico de la maquinaria involucrada en la obras.
- Evitar la concentración y el funcionamiento innecesario de vehículos y maquinaria involucrada en la obras.

Frecuencia verificación: mensual (mientras duren las obras)

Frecuencia informe: mensual (mientras duren las obras)

Residuos:

Verificación mediante observación directa de la correcta aplicación de las medidas correctoras, comprobando:

- Los residuos sólidos urbanos serán depositados en contenedores de recogida selectiva y posteriormente retirados por el servicio municipal de recogida de basura.
- Residuos peligrosos almacenados en recipientes estancos y retirados por gestor autorizado, para su correcto tratamiento.

Frecuencia verificación: mensual (mientras duren las obras)

Frecuencia informe: mensual (mientras duren las obras)

Vertidos:

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

- Inexistencia de vertidos procedentes de la maquinaria (manchas en el suelo).

Frecuencia verificación: semanal.

Frecuencia informe: mensual.

Afecciones a otros usos:

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

Frecuencia verificación: mensual.

Frecuencia informe: mensual.

Acondicionamiento final del ámbito:

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

Frecuencia verificación: única (al finalizar las obras)

Frecuencia informe: único(al finalizar las obras)

En Las Palmas de Gran Canaria, a noviembre de 2014

División de Planeamiento Urbanístico
y Planificación Ambiental
Ingeniero Técnico de Obras Públicas
DNI: 42.866.726 Q

D. José Ramón González Morales

Área de Planificación Estratégica
y Gestión Portuaria
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
DNI: 42.812.205 M

D. Esteban Del Nero Benítez

Director de la Autoridad Portuaria
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
DNI: 01.913.048 T

D. Salvador Capella Hierro