



Puertos de Las Palmas

Autoridad Portuaria de Las Palmas

2º MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL ÁREA SG-P “PUERTO DE LAS PALMAS” (ANTERIOR OAS-04 Y OAS-05)

ÁREA DE PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA Y GESTIÓN PORTUARIA

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA

DICIEMBRE DE 2013



ÍNDICE

I.	MEMORIA DE INFORMACIÓN.	1
1	INTRODUCCIÓN.	1
1.1	Antecedentes.	1
1.2	Estructura del documento.	3
1.3	Equipo redactor.	4
1.4	Tramitación del presente expediente.	4
1.4.1	Formulación del Plan Especial.	4
1.4.2	Exclusión del procedimiento de evaluación ambiental.	4
1.4.3	Aprobación Inicial.	5
1.4.4	Trámite de información pública y consultas.	5
1.4.5	Informes y alegaciones recibidas.	6
2	PLANIFICACIÓN SECTORIAL PORTUARIA.	7
2.1	Plan Director de Infraestructuras.	7
2.2	Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.	8
3	ORDENACIÓN Y PLANEAMIENTO URBANÍSTICO.	9
3.1	Ordenación urbanística de los Puertos de Interés General.	9
3.2	Objeto de los Planes Especiales de Ordenación.	11
3.3	Ámbito territorial de la modificación.	11
3.4	Modificación no cualificada u ordinaria del Plan Especial.	13
3.5	Elaboración y tramitación de la modificación del Plan Especial.	13
3.6	Contenido del Plan Especial vigente (PE OAS-04/05).	15
II.	MEMORIA DE ORDENACIÓN.	27
4	JUSTIFICACIÓN.	27
4.1	Modificaciones debidas al desarrollo y ampliación del puerto.	27
4.2	Modificaciones destinadas a favorecer la actividad portuaria.	31
4.3	Modificaciones relativas a la interpretación de la Ley de Puertos.	33
5	EXCLUSIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL.	34
5.1	Legislación básica estatal.	34
5.2	Legislación del Sistema de Planeamiento de Canarias.	35
5.3	Antecedentes en materia de evaluación ambiental estratégica.	36

5.4	Justificación de la exclusión sobre la presente modificación.....	38
6	CONSIDERACIÓN DE LAS ALEGACIONES RECIBIDAS.....	41
7	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL ARTICULADO	45
III.	PLANOS DE ORDENACIÓN A SUSTITUIR.....	49
IV.	ANEXO "NORMATIVA A SUSTITUIR Y LA DE SUSTITUCIÓN"	51

I. MEMORIA DE INFORMACIÓN.

1 INTRODUCCIÓN.

1.1 ANTECEDENTES.

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

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

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

Por lo anterior, se entiende adecuado nombrar al presente documento de modificación como "2ª MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL ÁREA SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS" (ANTERIOR OAS-04 y OAS-05)".

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

Con todo, los años transcurridos y el nuevo marco legal, de ordenación territorial y urbanística que ha introducido:

- la aprobación mediante el RD-L 2/2011 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en adelante TR-LPEyMM (B.O.E. nº 253, de 20 de octubre de 2011);
- la aprobación de la Ley 6/2009 de medidas urgentes en materia de ordenación territorial, que modifica el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y Espacios Naturales de Canarias -en adelante TR-LOCTENC, aprobado por el Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, (B.O.C. nº 60, de 15 de mayo de 2000);
- el Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, adaptación plena al TR-LOTENC y a las Directrices de Ordenación (Ley 19/2003), aprobado definitivamente por acuerdo de la COTMAC con fecha 29 de octubre de 2012;
- el Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Las Palmas (enero de 2007) –en adelante PDI-LP- que actualmente se encuentra en tramitación su actualización;
- la previsible e inminente aprobación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios de Las Palmas- para la adaptación a la nueva normativa portuaria del vigente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios de Las Palmas, que incluye Salinetas y Arinaga, (O.M. de 1 de agosto de 2001);
- la aprobación mediante la orden 28 de junio de 2011 de la Modificación Puntual del vigente Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (PIO de Gran Canaria) en lo que se refiere a su Disposición Transitoria Segunda.

exigen una actualización de los contenidos y ámbito del Plan Especial y así resolver de forma eficiente la dinámica urbanística de la zona de servicio terrestre del puerto.

El Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria establece una serie de Planes Territoriales Parciales que afectan a los terrenos ocupados por la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas:

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

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

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

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

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

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

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

Por su parte, el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, un documento promovido por la Autoridad Portuaria y aprobado definitivamente por el Ministerio de Fomento (actualmente se encuentra en tramitación su modificación y adaptación al TR-LPEyMM como Delimitación de Espacios y Usos Portuarios), establece un esquema general de asignación de usos sectoriales portuarios a la zona de servicio, es decir, una idea de la estructura funcional del puerto, en la que se plasman los objetivos de la Autoridad Portuaria, y se delimita la zona de servicio del Puerto de Las Palmas.

1.2 ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO.

El presente Plan Especial se compone de los siguientes documentos:

- I.- Memoria de Información.
- II.- Memoria de Ordenación.
- III.- Planos de Ordenación a sustituir.
- IV.- Anexo: Normativa a sustituir y la de sustitución

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

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

1.3 EQUIPO REDACTOR.

- Presidente: Luis Ibarra Betancort.
- Director: José Miguel Pintado Joga.
- Equipo Técnico:
 - Esteban del Nero Benítez, Jefe de Área de Planificación Estratégica.
 - José Ramón González, Jefe de Unidad de Planeamiento Urbanístico y Planificación Ambiental.
 - Guillermo A. Holm Mateo, Responsable de Infraestructuras de Planeamiento Urbanístico y Planificación Ambiental.
 - Pedro Ángel Hernández Tarajano, Responsable de Infraestructuras de Planeamiento Urbanístico y Planificación Ambiental.
 - Richard Gómez Melián, Arquitecto colaborador de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

1.4 TRAMITACIÓN DEL PRESENTE EXPEDIENTE.

De conformidad con lo establecido en la legislación sectorial portuaria, la legislación aplicable al sistema de planeamiento de Canarias y con el convenio de colaboración vigente entre el Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria y la Autoridad Portuaria de Las Palmas, se han realizado los siguientes actos administrativos y tramitaciones:

1.4.1 Formulación del Plan Especial.

La Autoridad Portuaria de Las Palmas 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, con fecha 4 de junio de 2013, 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.

1.4.2 Exclusión del procedimiento de evaluación ambiental.

La modificación del plan especial planteada, sobre el Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS-05), desarrolla determinaciones de un plan prevalente sometido a un procedimiento de evaluación ambiental (Adaptación Plena del PGO de LPGC) y no implica 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*".

Esta modificación se encuentra excluida del procedimiento de evaluación ambiental, por silencio administrativo positivo tras la finalización del plazo del que disponía la C.O.T.M.A.C para su resolución expresa el día 20 de septiembre de 2013 y sin que, tampoco, se haya producido a día de la fecha.

1.4.3 Aprobación Inicial.

La Junta de Gobierno Local del Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, en sesión ordinaria celebrada el 5 de septiembre de 2013, acordó la Aprobación Inicial de la "*2ª MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL ÁREA SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS" (ANTERIOR OAS-04 y OAS-05)*" así como someter el Plan Especial al trámite de información pública y al de consultas de las Administraciones Públicas territoriales afectadas.

1.4.4 Trámite de información pública y consultas.

El trámite de información pública de la aprobación inicial de la "*2ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS 04 y OAS-05)*", adoptado por acuerdo de la Junta de Gobierno Local de fecha 5 de septiembre de 2013, tuvo lugar mediante la publicación del correspondiente Anuncio, en los siguientes medios:

- En el Boletín Oficial de la Provincia (nº 125), de fecha 30 de septiembre de 2013.
- En el periódico "Canarias 7", el día 3 de octubre de 2013.
- En el Tablón de Anuncios del Excmo. Ayto., en el período comprendido entre los días 23 de septiembre de 2013 hasta el día 24 de octubre de 2013, según certificación expedida por el Responsable Técnico de la Oficina de Atención a la Ciudadanía de fecha 28 de octubre de 2013, estando expuesto, igualmente, en el Tablón de Anuncios de Urbanismo de la página corporativa municipal.

La información pública tuvo lugar en el Servicio de Urbanismo (Planeamiento), cumpliendo con los requisitos establecidos por el artículo 31 del Reglamento de Procedimientos del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 5/2006, de 9 de mayo, sin que concurriese ninguna de las circunstancias o incidencias previstas por el artículo 32 del mismo Reglamento.

De igual forma, se hace constar que también se ha llevado a cabo en la sede de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, y además se publicó en la página web www.palmasport.es.

El trámite de consulta interadministrativa del expediente tuvo lugar mediante solicitud de la emisión de informes a las siguientes Administraciones:

Administración, Organismo o Entidad	Acuse de recibo
Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias GOBIERNO DE CANARIAS	02/Octubre/2013
Consejería de Política Territorial, Arquitectura y Paisaje (Servicio de Planeamiento) CABILDO DE GRAN CANARIA	02/Octubre/2013

Debe tenerse en cuenta que esta modificación se encuentra excluida del procedimiento de evaluación ambiental, por silencio administrativo positivo tras la finalización del plazo del que disponía la C.O.T.M.A.C para su resolución expresa el día 20 de septiembre de 2013, sin que tampoco, a día de la fecha, se haya producido. Por lo tanto, la consulta sólo se ha realizado a las Administraciones con competencia territorial.

1.4.5 Informes y alegaciones recibidas

Durante el periodo de información pública, participación y trámites de consulta a las administraciones públicas territoriales afectadas se presentaron las siguientes alegaciones e informes:

Administración, Organismo o Entidad	Fecha de recepción	En plazo/Fuera de plazo
D. Javier Escacena Pérez	31/Octubre/2013	En plazo – APLP
D. Joaquín Fernández Martínez	31/Octubre/2013	En plazo – APLP
D. Javier Escacena Pérez	31/Octubre/2013	En plazo – Ayto.
D. Joaquín Fernández Martínez	31/Octubre/2013	En plazo – Ayto.
D. Pablo Octavio Torres López	2/Noviembre*/2013	En plazo – Ayto.

(*) En el escrito oficial figura por error del registro del Ayuntamiento el mes de octubre, cuando debe decir noviembre.

Durante este trámite y período no consta la remisión de informes por ninguna de las Administraciones consultadas.

Respecto las alegaciones recibidas, decir que las cuatro (4) primeras están duplicadas, ya que los mismos alegantes D. Javier Escacena Pérez y D. Joaquín Fernández Martínez han presentado la misma alegación tanto en el registro del Excmo. Ayto. como en el registro de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

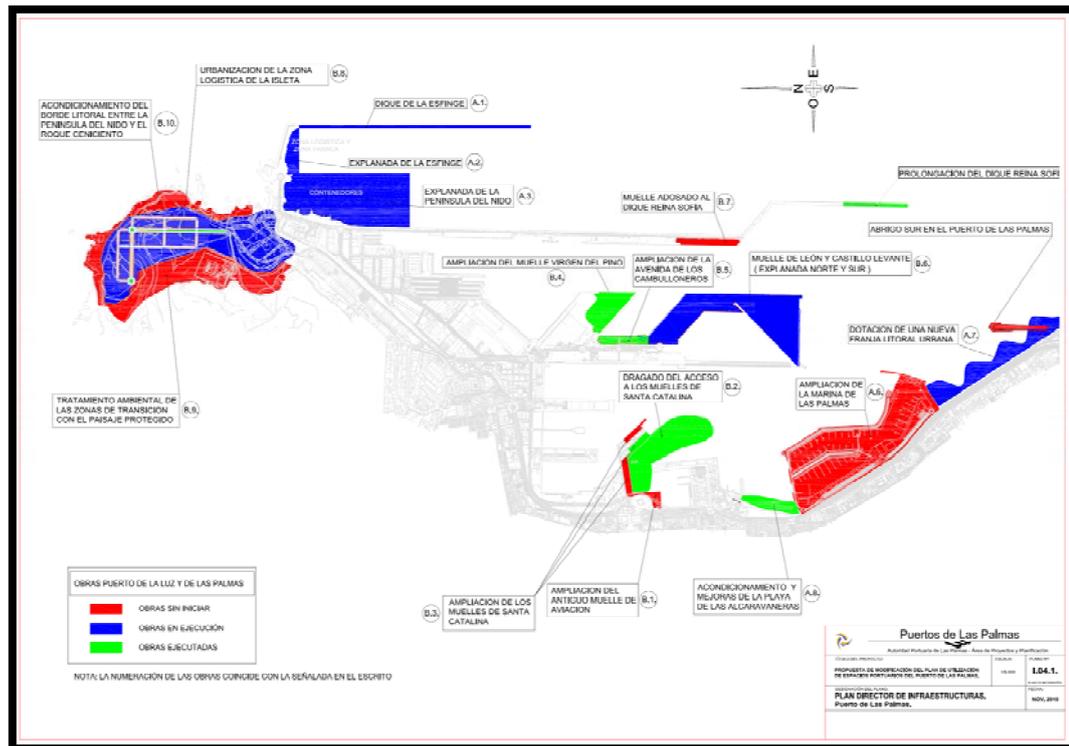
2 PLANIFICACIÓN SECTORIAL PORTUARIA.

2.1 PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS.

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

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

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



▲ Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Las Palmas.

Agrupándose dichas actuaciones en:

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

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

2.2 DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS.

El Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (en adelante PUEP), según la anterior Ley 48/2003, y la actualmente denominada por el TR-LPEyMM como Orden Ministerial de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (en adelante DEUP) es un

instrumento que tiene por objeto inmediato definir el dominio público portuario de tierra y agua adscrito a la zona de servicio de cada Puerto.

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

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

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

El vigente PUEP del Puerto de Las Palmas, que incluye el de Salinetas y Arinaga, fue aprobado por Orden Ministerial de 1 de agosto de 2001, y publicado en el BOE del 21 de agosto de 2001. La tramitación y aprobación del PUEP vigente es anterior a la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, donde por primera vez se establecían y definían cuales eran los usos portuarios. Además, recientemente con el TR-LPEyMM se ha modificado la denominación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios por el de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (que se ajusta más al contenido y naturaleza del documento).

Por lo tanto, y teniendo en cuenta que el vigente PUEP no se encuentra adaptado a los usos definidos en la legislación sectorial, por parte de la Autoridad Portuaria de Las Palmas se ha iniciado una modificación del PUEP vigente, utilizando el nuevo nombre del instrumento recogido en el TR-LPEyMM, el expediente de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP). La aprobación de la propuesta de DEUP derogará el vigente PUEP del Puerto de Las Palmas, al que sustituirá por completo.

3 ORDENACIÓN Y PLANEAMIENTO URBANÍSTICO.

3.1 ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.

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

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

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

ciudad mencionados en dicho artículo. Esta determinación se efectuará a través de la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios. (art. 69).

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2 OBJETO DE LOS PLANES ESPECIALES DE ORDENACIÓN.

Los Planes Especiales de Ordenación son instrumentos de planeamiento urbanístico que desarrollan o complementan las determinaciones de los Planes Generales, ordenando elementos o aspectos específicos de un ámbito territorial determinado, de conformidad con el art. 37 del TR-LOTCEC.

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

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

3.3 ÁMBITO TERRITORIAL DE LA MODIFICACIÓN.

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

Así, según las fichas expresadas para los Ámbitos de Ordenación Diferenciada del PGO-LPGC'05, la "*Zona de Servicio del Puerto de la Luz y de Las Palmas*" (OAS-04)

tenía una superficie de 220,11Ha y la "Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y de Las Palmas" (OAS-05) una superficie de 103,55Ha, lo que suponía un total de 323,66Ha.

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



▲ Vista General actual del Puerto de Las Palmas.

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

- Se han ejecutado los rellenos y el martillo del Pantalán de Cory;
- Se ha ejecutado la prolongación del Dique Reina Sofía;
- Se han ejecutado el cierre sur, el contradique de cierre y la pavimentación de la explanada del Muelle León y Castillo;
- Se ha ejecutado la 1º fase de la Urbanización Logística de la Isleta;
- Se ha ejecutado la 2º fase del dique de la Esfinge;
- Se ha habilitado la explanada en el arranque Reina Sofía con un vial tras el espaldón y nuevas galerías;

- Se encuentran en ejecución los rellenos de la Península del Nido y trasera del Muelle Reina Sofía;
- Se encuentra en ejecución la 1º fase de la urbanización de los rellenos de la Esfinge;
- Se encuentra en ejecución la 3º fase del dique de la Esfinge;

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

3.4 MODIFICACIÓN NO CUALIFICADA U ORDINARIA DEL PLAN ESPECIAL.

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

El PE OAS-04y05 fue aprobado definitivamente de forma parcial según acuerdo plenario del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canarias en sesión celebrada el 30 de marzo de 2007. Posteriormente se realizó una modificación aprobada definitivamente por orden de 8 de noviembre de 2012 de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial (B.O.C. número 253 de 28.12.2012).

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

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

3.5 ELABORACIÓN Y TRAMITACIÓN DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL.

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

1. Atribución a la Autoridad Portuaria de las facultades de formulación del Plan Especial.

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

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

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

"Artículo 84. Procedimiento.

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

En el presente caso, la elaboración y formulación de la modificación corresponde a la Autoridad Portuaria de Las Palmas. A tenor de lo establecido en el art. 37.5 en relación con el 35.3 del TR-LOTCEC y el art. 84 del Decreto 55/2006, corresponde al Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria su tramitación y aprobación inicial, previo informe no vinculante del Cabildo Insular y de la COTMAC.

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

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

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

3.6 CONTENIDO DEL PLAN ESPECIAL VIGENTE (PE OAS-04/05).

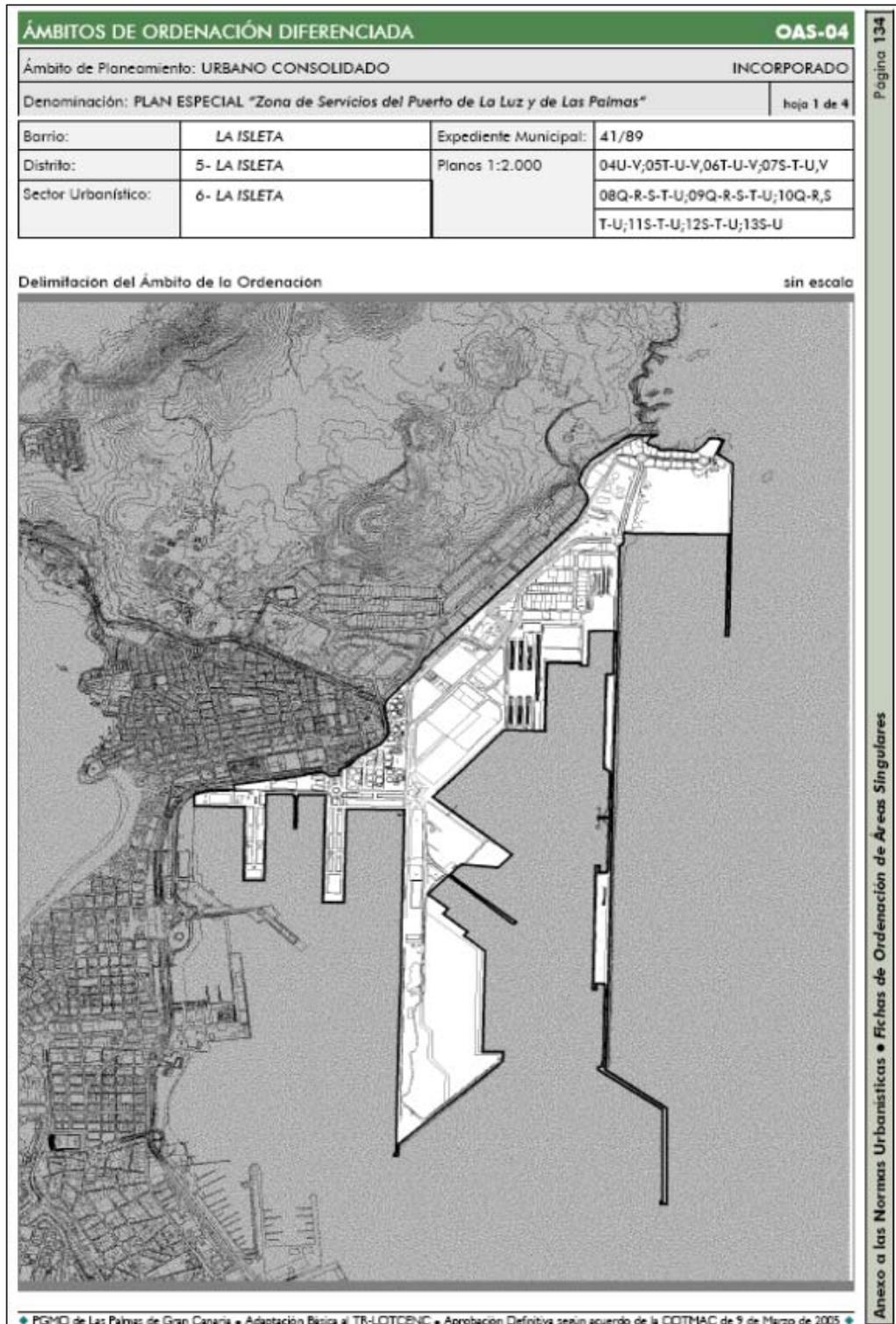
A continuación se hace un repaso del contenido y los hitos más importantes habidos durante la tramitación y aprobación de los vigentes Planes Especiales de Ordenación OAS-04 y OAS-05 (actualmente incluidos en el Área Diferenciada SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS").

Tramitación y aprobación.

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

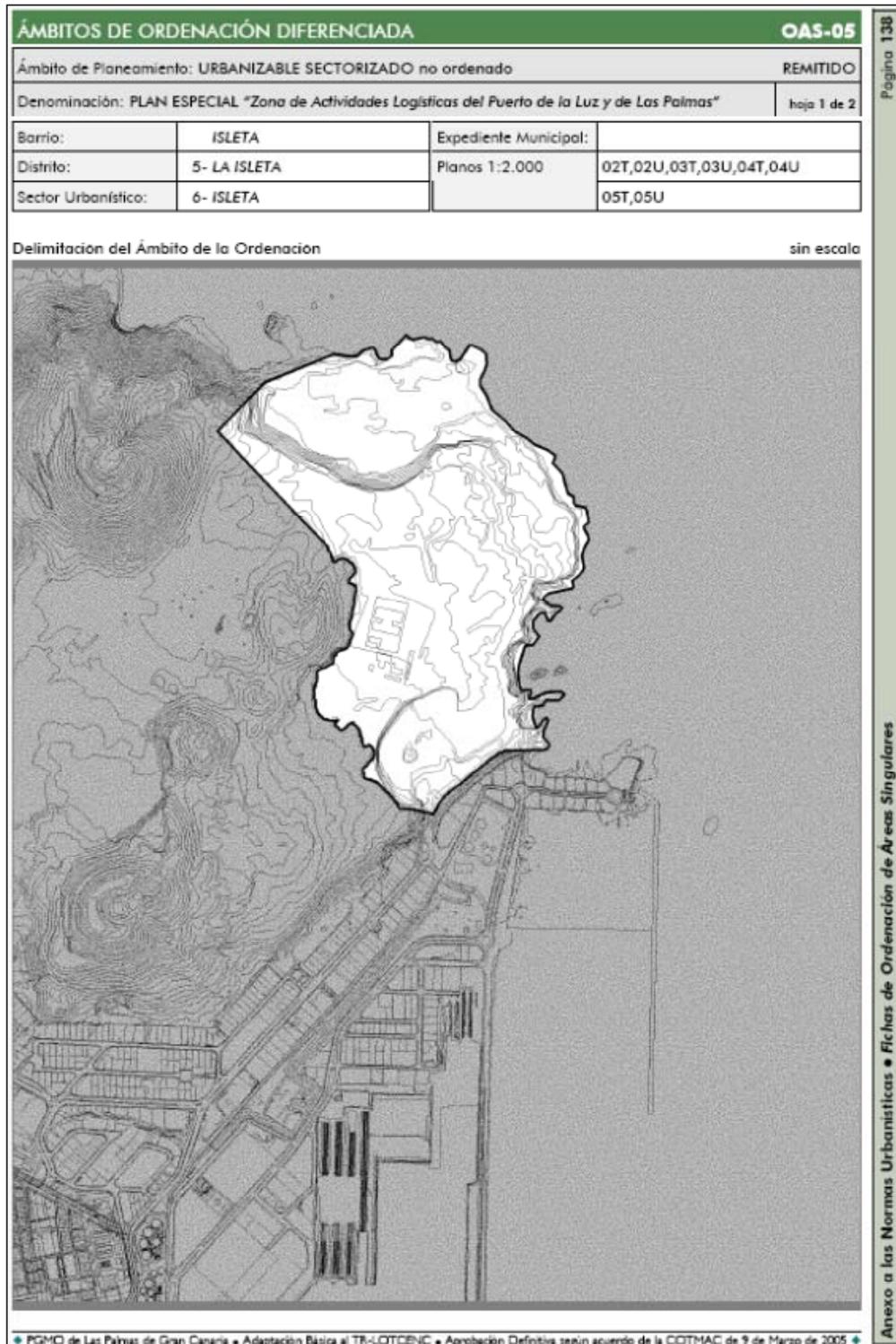
El ámbito OAS-04 cuenta con una superficie delimitada de 220,11 Ha, a la que se le han ido añadiendo nuevas superficies producto de los rellenos y explanadas portuarias ejecutadas posteriormente a su aprobación.

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



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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SISTEMA GENERAL DOTACIONAL SUPRAMUNICIPAL						
DENOMINACIÓN	CODIGO	SECCIONES	CALIFI.	CLASIFICACION Y CATEGORÍA DEL SUELO	SUPF.TOTAL SG. (m2)	SUPF.SUBSG. (m2)
FRENTE MARÍTIMO	SG-DEL A	FRENTE MARÍTIMO	DOTACIONAL	SUELO URBANO/ Consolidado	1.501.263 m2	819.496 m2
	SG-DEL B			SUELO URBANO/ Consolidado SUELO RÚSTICO		681.767 m2
PUERTO DE LAS PALMAS	SG-P A	ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS		SUELO URBANO/ Consolidado	3.872.656 m2	
	SG-P B	ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS DEL PUERTO DE LAS PALMAS		SUELO URBANIZABLE/ Sectorizado Ordenado		
TOTAL					5.373.920 m2	

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

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

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

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

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

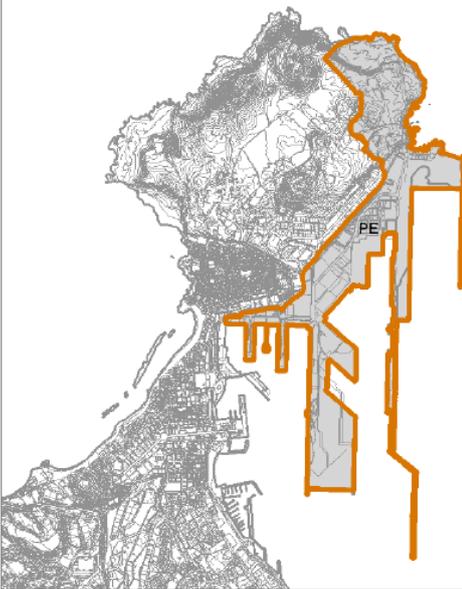
La misma ficha añade que "los terrenos emergidos en la Zona de Servicios del Puerto, producto de los rellenos y obras de infraestructuras previstos en el Plan Director de Infraestructuras, adquirirán, en el momento de su finalización, los usos y determinaciones de los terrenos colindantes con igual destino,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

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

DELIMITACIÓN DEL ÁREA



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

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

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

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

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

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

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

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

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

Determinaciones y condicionantes urbanísticos.

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

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

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

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

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

Áreas funcionales

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

Normas Particulares

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

Las Normas Particulares se configuran mediante los siguientes instrumentos:

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

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

II. MEMORIA DE ORDENACIÓN

4 JUSTIFICACIÓN.

4.1 MODIFICACIONES DEBIDAS AL DESARROLLO Y AMPLIACIÓN DEL PUERTO.

La situación geoestratégica entre continentes, las excelentes conexiones aéreo-marítimas y las infraestructuras portuarias de última generación con las tecnologías más avanzadas, supone una ventaja competitiva que convierte a Las Palmas en un punto de referencia mundial para el tráfico de mercancías.

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

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

Esto contribuye a que el puerto desempeñe un múltiple papel como:

- Centro de transbordo y plataforma logística de contenedores y otras cargas comerciales, a escala regional (Islas Canarias), nacional (España) y tricontinental (Europa-África-las Américas);
- Estación de servicio para los buques que surcan las rutas atlánticas, con una larga tradición de competencia en el abastecimiento de combustible, aprovisionamiento de buques y reparaciones navales;
- Base consolidada de las flotas pesqueras internacionales;
- Puerto de pasajeros, con prestación de servicios tanto a los cruceros como a los transbordadores (ferry);
- Centro de regatas, especialmente situado para dar servicios a las travesías transatlánticas y
- Centro logístico de ayuda humanitaria por su estratégica posición, disponibilidad de excelentes servicios, densa red de conexiones marítimas y aéreas, y favorables reglamentaciones aduaneras

Todo ello ha permitido que el Puerto de Las Palmas se encuentre en las primeras posiciones del ranking de los puertos españoles para una serie de actividades. Así, ocupa el primer lugar en reparaciones navales, el segundo en pesca y abastecimiento de combustible y el cuarto en lo que concierne al manejo de contenedores y tráfico de pasajeros, de acuerdo a los datos incluidos en la "Memoria Anual del Puerto de Las Palmas en 2011".

Por tanto, el Puerto de Las Palmas constituye una realidad multifuncional y polivalente con importantes efectos en la cadena logística y la vida de las ciudades donde sus puertos tienen enclaves. Destaca el incremento de forma notable de la importancia estratégica para el desarrollo de la economía productiva.

Desde el año 2007 (año en que se aprobó definitivamente de forma parcial el vigente PE OAS-04y05) se han ejecutado siguientes obras de relevancia para el desarrollo del puerto y que afectan al área de la presente modificación del plan especial que se propone:

- Año 2007:
 - Rellenos del Pantalán de Cory;
 - Prolongación del Dique Reina Sofía.
- Año 2008:
 - Dique Sur, Contradique de Cierre;
 - Cierre Sur Terminal de León y Castillo;
 - Pavimentación Zona Sur Naciente de la Terminal de Contenedores de León y Castillo;
 - Urbanización Logística de La Isleta 1ª Fase.
- Año 2010:
 - Pavimentación parcial de la Zona Logística de la Isleta.
- Año 2011:
 - Dique de la Esfinge (2ª fase);
 - Dique de la Esfinge Rampa tráfico Ro-Ro.
 - Punto de Inspección Fronteriza (PIF) y Recinto Aduanero Habilitado Las Palmas (1.174 k€).
- Año 2012:
 - Pavimentación de los rellenos de Cory;
 - Habilitación de Explanada en arranque Reina Sofía y nueva galería.
- Año 2013:
 - Dique de la Esfinge (3ª fase) (en ejecución);
 - Urbanización de la explanada de la Esfinge (1º fase) (en ejecución);
 - Rellenos en la península del Nido (en ejecución)

Todo esto ha propiciado una modificación de la superficie terrestre a considerar en el Área Diferenciada "SG-P" de la adaptación plena del PGO, en comparación con la expresada en las fichas de los Ámbitos de Ordenación Diferenciada "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).

Según la cartografía actualizada al año 2013 para la redacción de la presente modificación, incorporando los rellenos en ejecución y los previstos en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, se obtiene que el ámbito de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas dentro de las Áreas Diferenciadas del "Puerto de Las Palmas" (SG-P) consta de una superficie de 4.172.048 m² (417,20 Ha). Se observa un cierto desfase con la superficie expresada en la ficha del Área Diferenciada "SG-P" del vigente PGO-LPGC'12: 3.872.656 m² (387,26 Ha), debido posiblemente a errores en la cartografía o bien en la delimitación de los nuevos rellenos en ejecución en la Dársena de La Esfinge. El desfase con la superficie expresada en las fichas de los Ámbitos de Ordenación Diferenciada OAS-04 y OAS-05 en el PGO-LPGC'05 (323,66 Ha), y sobre los que se redactó el PE OAS-04y05 es mucho mayor, pero lógicas teniendo en cuenta la cantidad de superficie terrestre que se ha ido generando desde el año 2005 dentro de la zona de servicio terrestre del puerto de Las Palmas, fruto de los rellenos ejecutados en León y Castillo, La Esfinge, Explanada de Cory, etc...

Entendiendo que los nuevos terrenos emergidos en la Zona de Servicio del Puerto adquieren los usos y determinaciones de los terrenos colindantes con igual destino (según lo establecido en el PE OAS-04y05), nos encontramos con el siguiente cuadro comparativo entre las distintas superficies de las Áreas de Normativa en el documento del PE OAS04y05 (año 2007) y la realidad cartográfica actual (año 2013):

ÁREAS DE NORMATIVA	SUPERFICIE RECOGIDA EN LA NORMATIVA DEL PE OAS 04-05 (Año 2007)			SUPERFICIE SEGÚN PLANO ACTUALIZADO PARA LA MODIFICACIÓN (Año 2013)			Diferencia (*) (plano actualizado año 2013 – normativa OAS 04-05 año 2007)
	ACTUALES	RELLENOS	TOTALES	ACTUALES	RELLENOS	TOTALES	
AN1A	483.671		483.671	451.119		451.119	-32.552 (**)
AN1B	132.746	23.350	156.096	159.246		159.246	3.150
AN1C	555.114	434.300	989.414	900.778	228.499	1.129.277	139.863
AN2	593.239	214.057	807.296	805.512		805.512	-1.784 (**)
AN3TO	94.521		94.521	96.568		96.568	2.047
AN3PC	85.100		85.100	62.104		62.104	-22.996 (**)
AN4	232.321		232.321	208.469		208.469	-23.852 (**)
AN5	39.380	26.366	65.746	50.815	21.808	72.623	6.877
AN6	419.972		419.972	547.825		547.825	127.853
	2.636.064	698.073	3.334.137	3.282.436	250.307	3.532.743	198.606

▲ Cuadro comparativo entre las superficies de las áreas de normativa incluidas en el articulado del PE OAS 04y05 y las superficies de las mismas con los nuevos rellenos según la cartografía actualizada en 2013.

(*) Diferencia existente entre la superficie del área de normativa expresada en el articulado del PE-OAS 04-05 (año 2007) y la de la propuesta de modificación del PE SG-P resultado de su adaptación a la cartografía actualizada (año 2013)

(**) Los resultados negativos responden a la superficie en que se ve reducida el área de normativa en la actual modificación del plan especial. Así:

- AN1A → el área de normativa reduce su superficie a causa de su adaptación a la cartografía actualizada en la zona de la Esfinge;
- AN2 → el área de normativa reduce su superficie dado que la delimitación de las áreas de normativas son adaptadas a la cartografía actualizada;
- AN3PC → el área de normativa en el PE-OAS04-05 se encuentra bien delimitada pero su superficie no corresponde con la de la cartografía. Se subsana esta deficiencia delimitando el área de normativa y adaptándola a la cartografía actualizada;
- AN4 → En el PE-OAS04-05 se delimita como área de normativa la lámina de agua. Se subsana esta deficiencia delimitando el área de normativa y adaptándola a la cartografía actualizada.

Con lo anteriormente justificado, parece necesario que la actual modificación del plan especial incluya la actualización de la cartografía (en los planos de ordenación) con los nuevos rellenos y obras interiores de urbanización ejecutados al igual que los rellenos y obras interiores de urbanización previstos en el DEUP en tramitación. Así como asignar los usos y determinaciones del PE OAS-04y05 de los terrenos colindantes a los nuevos terrenos emergidos en la zona de servicio terrestre del puerto.

Igualmente se procederá a redistribuir los aparcamientos, equipamientos y servicios en virtud de la actualización del PE OAS-04y 05 y conforme a lo establecido en la normativa de la ordenación urbanística vigente, que permite una reubicación de los mismos dentro del mismo área.

Asimismo, este crecimiento del Puerto de Las Palmas, fruto de la ejecución de aquellas obras marítimas al igual que las de la urbanización de los terrenos existentes, ha permitido que se produzcan otras situaciones en donde se hace útil e inevitable su actualización a la realidad existente, así:

- El vial principal del Dique Reina Sofía reflejado en el PE OAS-04y05 ha perdido el carácter estructurante a causa de los rellenos ejecutados en la zona naciente del mismo (anteriormente espaldón del dique). No obstante se sigue garantizando el acceso al muelle desde la Plaza de Mr. Park. Por este motivo se propone cambiar este viario principal a viario secundario;
- Resultado de la urbanización de los rellenos ejecutados en la Dársena de la Esfinge se observa que el vial central de acceso posee un carácter estructurante ya que posibilita el acceso al Dique de la Esfinge desde la glorieta que intersecta con la Avda. Andrés Perdomo. Por este motivo se propone designar a este nuevo vial como viario principal;
- En el año 2009 se realizó el “*Estudio Informativo de la Urbanización de la Zona Logística de la Isleta*”, en él se planteaban distintas alternativas para el trazado de planta de la urbanización. De las alternativas planteadas en dicho documento, la Autoridad Portuaria de Las Palmas, decidió acometer el estudio con mayor detalle de la denominada “Alternativa 5”. Esta solución modifica el vial estructurante y dota a la urbanización de más viales secundarios, adaptándolo así a las determinaciones del PE OAS04y05 y a los límites establecidos por el Plan Especial del Paisaje Protegido de La Isleta. Aquí el vial principal estructurante -trazado desde la glorieta de la Península del Nido y pasando por la glorieta situada en la zona de Las Llanas- se dirige hacia la Playa de Roque Ceniciento obedeciendo a una mejor ordenación de las parcelas resultantes. A partir de esta rambla estructurante se articulan las vías secundarias que ordenan el sector. Por último, se dispone de un vial perimetral que bordea toda la

urbanización. Por consiguiente resulta ser necesario incorporar, en la presente modificación del plan especial, el trazado de planta de la urbanización propuesto para la "Alternativa 5" en la cartografía y al igual que designar la rambla estructurante como viario principal y las vías que se articulan sobre ella como viario secundario;

- La finalización de la pavimentación de los viales próximos a la parcela C-32 en el año 2012 ha permitido la conexión del viario ejecutado entre la glorieta de la Península del Nido y la glorieta situada en la zona de Las Llanas con la salida del puerto por el Cebadal, dotando a este nuevo vial de un evidente carácter estructurante. En consecuencia el viario principal que bordeaba la Zona de Transición del Paisaje Protegido de la Isleta y que fue designado como viario principal en el PE OAS04y05 pasa ahora a tener un carácter secundario. En consecuencia, resulta ser necesario designar el nuevo vial ejecutado y vinculado a la parcela C-32 como viario principal en detrimento del vial de borde de la Zona de Transición del Paisaje Protegido de la Isleta que pasaría a designarse como viario secundario;

4.2 MODIFICACIONES DESTINADAS A FAVORECER LA ACTIVIDAD PORTUARIA.

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

- La propuesta de sustitución del viario principal del Dique Reina Sofía por viario secundario conlleva que el área del Muelle de Reina Sofía Norte se incorpore a los usos y determinaciones del PE OAS-04y05 de los terrenos colindantes a él, es decir al Área de Almacenaje y Logística (AN1-C). Por consiguiente se propone incorporar la zona de anexa al Muelle de Reina Sofía Norte el Área de Normativa Almacenaje y Logística (AN1-C);
- En los últimos años el Puerto de Las Palmas ha experimentado un desarrollo que constituye una realidad multifuncional y polivalente con importantes efectos en la cadena logística y la vida de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Esto ha ocasionado que áreas de actividad y usos planteadas inicialmente para un determinado uso exclusivo hayan quedado obsoletas o inadecuadas para dichas actividades, siendo posible utilizar dichas superficies para establecer nuevas actividades, como es el caso de las explanadas del Muelle de Gran Canaria, que está dentro del Área de Normativa "Almacenaje Descubierta (AN2)".

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

De esta forma, ya no se entiende, por ejemplo, un almacén sin, al menos, alguna fase de embalaje, manipulación o transporte. De la misma forma

servicios que anteriormente se llevaban a cabo mediante procesos independientes ahora no se conciben si no van asociados, en el mismo lugar, a las siguientes fases de su cadena de producción.

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

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

- el Área de Almacenaje y Logística (AN1-A), con una superficie de 48,36Ha, (en el momento de aprobación de los planes especiales);
- el Área de Almacenaje y Logística (AN1-C), con una superficie de 55,51Ha, más 43,43Ha de futuros rellenos (en el momento de aprobación de los planes especiales) y
- el Área de Reparación Naval (AN4), con una superficie de 23,23Ha (en el momento de aprobación de los planes especiales).

Como se comentó anteriormente, las nuevas tendencias observadas desde la Autoridad Portuaria -resultado de las peticiones y solicitudes de ocupación del dominio público portuario presentadas- a lo que se suma la evidente colmatación del Área de Normativa AN1 precisan que se revisen los usos permitidos, por ejemplo, en el Muelle de Gran Canaria a fin de dar cabida a nuevas instalaciones. Autorizar y adaptar el planeamiento urbanístico de la zona de servicio del Puerto de Las Palmas se hace imprescindible para incluir la *Clase Industria y Almacén en todas sus categorías* en dicho ámbito.

Por otro lado, la Autoridad Portuaria entiende que, dadas las características del mencionado Muelle de Gran Canaria y su concepción inicial para Terminal de Contenedores, conviene mantener el espacio más cercano a la línea de atraque disponible para este uso y, por lo tanto, se propone la implantación de una sub-área polivalente dentro del Área de Almacenaje Descubierta (AN2) donde se permitan expresamente, además de los usos ya establecidos en el AN2, los usos *Clase Industria y Almacén en todas sus categorías* en el ámbito representado en el plano de ordenación O3.

- Parecida situación nos encontramos en el Muelle Reina Sofía Sur (ex-Muelle Adosado) donde las peticiones y solicitudes de ocupación del dominio público portuario en este ámbito plantean actividades y usos relacionado con el almacenaje y la logística portuaria que bien podrían ser clasificados y categorizados como "*Industrias Especiales*" según la definición literal de PGO-LPG'12 y las nuevas tecnologías implantadas en el sector. Incluso existen y existirán durante un largo período de tiempo diversas concesiones administrativas para el almacenamiento y depósito como es el caso de la planta de desguace o la cementera.

El PE OAS-04y05 considera a esta área como Área de Graneles (AN5) donde se establece como usos pormenorizado permitido el "Almacén en todas sus categorías" pero no el "Industrial en todas sus categorías".

Por lo anterior, se propone la incorporación al Área de Graneles (AN5) el uso permitido pormenorizado de "Industrial en todas sus categorías".

4.3 MODIFICACIONES RELATIVAS A LA INTERPRETACIÓN DE LA LEY DE PUERTOS.

El art. 47 sobre las Normas Particulares para la Red Viaria (NRV) del documento de ordenación del vigente PE OAS-04y05 indica en el punto 1 que "se consideran vinculantes los trazados y la delimitación el viario principal y de la zona de Muelles", más abajo en el punto 2 sobre la Condiciones de Parcelación establece que "los terrenos comprendidos en los ámbitos de carácter vinculante no podrán ser objeto de concesión, parcelación o edificación y se destinarán permanentemente para el uso de circulación y, en los espacios señalizados, aparcamiento". De lo anterior se podría deducir la imposibilidad de otorgamiento de concesión para cualquier actividad que no sean las propias de circulación para la zona de Muelles.

Lo anterior se contradice en el propio punto 2, cuando establece para el suelo calificado como Muelles la aplicación de las determinaciones del uso pormenorizados de maniobra y manipulación de mercancías (art. 37). En el punto 2 de dicho artículo 37, se relaciona los elementos y actividades asimilables o compatibles con este uso:

- a) *Las infraestructuras portuarias de carga y descarga de mercancías y pasaje y, en general, todas las ligadas al tráfico marítimo que se desarrollan en las inmediaciones de las líneas de atraque.*
- b) *El almacenaje provisional de las mercancías, según disponga la Autoridad Portuaria.*
- c) *Las concesiones relacionadas con las actividades anteriores, así como pequeños módulos de servicio a tripulaciones, incluidos aseos y quioscos para el despacho de bebidas y otros bienes que puedan necesitarse en áreas alejadas de zonas donde existan este tipo de servicios.*
- d) *Excepcionalmente, el almacenaje permanente en silos o depósitos, que por sus especiales instalaciones requieran localizarse junto al cantil del muelle."*

La aparente imposibilidad de otorgamiento de concesiones de elementos y actividades asimilables o compatibles con la maniobra y manipulación de mercancías en las zonas de Muelle (según una lectura e interpretación parcial del contenido del plan especial) entraría en contradicción con el propio principio de modelo de gestión del dominio público portuario estatal implantado por el estado a través del TR-LPEyMM.

Por todo lo anterior se propone suprimir el término "concesión" y "en los espacios señalizados, aparcamiento." del art. 47.2 de las Normas Particulares para la Red Viaria (NRV) y añadir "o actividades relacionadas con el tránsito de mercancías" en el mismo artículo del documento de ordenación del vigente PE OAS-04y05.

El artículo 43 (Normas Particulares para el Área Terciaria de Puerto –Ciudad – AN--PC) del vigente PE OAS 04-05 establece como uno de sus usos pormenorizados permitidos el "Náutico-Deportivo". Al no encontrarse dicho uso pormenorizado definido en la normativa del plan especial se propone añadir un artículo 39bis que defina dicho uso.

5 EXCLUSIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL.

5.1 LEGISLACIÓN BÁSICA ESTATAL

Con fecha 30 de abril de 2006 (B.O.E. de 29 de abril de 2006), entró en vigor la Ley básica estatal 9/2006, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, conocida como evaluación ambiental estratégica. Esta norma supone la transposición 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. El procedimiento 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 y programas 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.

El ámbito de aplicación de la Ley 9/2006 (artículo 3) es sobre todos aquellos planes y sus modificaciones que puedan tener efectos significativos sobre el medioambiente, definidos como tales aquellos que establezcan el marco para una futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental, y que cumplan los dos requisitos siguientes:

- a) Que se elaboren o aprueben por una administración pública.
- b) Que su elaboración o aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamento.

Los planes con modificaciones menores, los que establezcan el uso de zonas de reducido ámbito territorial o los que no establezcan el marco para una futura autorización de proyecto sometidos legalmente a una evaluación de impacto ambiental se someterán también a evaluación de impacto ambiental siempre que se prevea que puedan tener efectos significativos en el medio ambiente. Para estos planes, el artículo 4 de la Ley 9/2006 establece que deben ser consultados al órgano ambiental competente (órgano de la Administración pública que en colaboración con el órgano promotor vela por la integración de los aspectos ambientales en la elaboración de los planes), que tras realizar una ronda de consultas entre las Administraciones públicas afectadas determinará la procedencia o no de someter el plan a una evaluación ambiental.

Para determinar la procedencia o no de someter un plan a una evaluación ambiental durante su tramitación se tendrá en cuenta los criterios establecidos en el anexo II de la Ley 9/2006, que, a modo de resumen, son los siguientes:

1. Características del plan, y en particular:
 - Medida en la que establece un marco para futuros proyectos y actividades, por su ubicación, naturaleza, dimensiones, etc.
 - Integración de las consideraciones ambientales y la promoción del desarrollo sostenible.
 - Problemas ambientales significativos.
 - Pertinencia a la hora de implantar la legislación en materia de medio ambiente.

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.
 - El valor y la vulnerabilidad.

5.2 LEGISLACIÓN DEL SISTEMA DE PLANEAMIENTO DE CANARIAS

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

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

El órgano ambiental de los procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias será 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 procedencia o no de excluir determinado plan o programa del procedimiento de evaluación ambiental.

5.3 ANTECEDENTES EN MATERIA DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

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 generar 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".

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

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

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

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

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

5.4 JUSTIFICACIÓN DE LA EXCLUSIÓN SOBRE LA PRESENTE MODIFICACIÓN.

Según el artículo 24.1 del Decreto 55/2006, son objeto de evaluación ambiental la formulación, revisión o modificación sustancial de la totalidad de los planes que integran el Sistema de Planeamiento de Canarias.

No obstante el artículo 24.2 establece que:

"2. En los procedimientos previstos en los artículos 35 y 37 -planes parciales de ordenación y planes especiales de ordenación- del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias excluirá del procedimiento de evaluación ambiental a los planes que desarrollen determinaciones de planes jerárquicamente prevalentes que hubieran sido sometidos a tal procedimiento de evaluación, cuando aquel plan de desarrollo no introduzca nuevas afecciones ambientales, debiendo el documento del plan incorporar justificación de tal extremo"

La presente propuesta de modificación puntual del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-05 y OAS-05), desarrolla las determinaciones del vigente PGO-LPGC'12, instrumento prevalente (urbanísticamente) que contempla el ámbito de la presente propuesta como Área Diferenciada SG-P "Sistema General Portuario – Puerto de Las Palmas", que fue sometido a un procedimiento de evaluación ambiental, y que no introduce nuevas determinaciones, cambios o propuestas que puedan suponer nuevas afecciones ambientales. De esta manera, se entiende que la presente propuesta de modificación del plan especial se encuentra dentro de dicho supuesto (art.24.2) y se puede excluir del sometimiento de evaluación ambiental

Además en el artículo 24.4 se establece la siguiente posibilidad:

"4. En todo caso, el órgano ambiental podrá, previa consulta a las Administraciones Públicas afectadas, excluir del procedimiento de evaluación ambiental a cualquiera de los planes integrantes del Sistema de Planeamiento de Canarias cuando, no teniendo efectos significativos en el medio ambiente, se dé alguno de los siguientes supuestos:

- a) Establezcan el uso de zonas de reducida superficie territorial.
- b) **Tengan por objeto modificaciones o revisiones parciales de carácter menor.**
- c) **Desarrollen determinaciones de planes jerárquicamente prevalentes sometidos a tal procedimiento de evaluación.**

A los efectos previstos en el presente apartado, la decisión podrá adoptarse caso por caso, especificando tipos de planes o combinando ambos métodos. En todo caso, la decisión se hará pública en el «Boletín Oficial de Canarias», con indicación de los motivos en que se fundamente."

De los tres supuestos planteados para excluir del procedimiento de evaluación ambiental, la presente propuesta de modificación del PE SG-P se ajusta a los supuestos b) y c), ya que esta modificación consiste en una modificación parcial y de carácter menor, y además desarrolla determinaciones de planes jerárquicamente prevalentes sometidos a un procedimiento de evaluación ambiental, por los siguientes motivos:

- La propuesta de variación del contenido del mencionado PE OAS-04y05 que nos atañe, no se motiva dentro de los supuestos susceptibles de ser considerada como "revisión" o "revisión parcial" de acuerdo a lo establecido respectivamente en los artículos 56 y 57 del Decreto 55/2006. Por consiguiente, la no inclusión de la misma en dichos supuestos requiere que el presente documento de variación se tramite como "modificación", siempre y cuando se respeten las reglas establecidas en el punto 2 del artículo 58 de Decreto

55/2006. En cumplimiento del artículo 59 del mismo Decreto 55/2006, la presente propuesta de modificación es considerada como "modificación no cualificada u ordinaria", al no incluirse dentro de los supuestos de "modificación cualificada", de manera que se trata de una modificación parcial de carácter menor.

- Uno de los objetivos de la modificación es facilitar, mediante una ampliación de los supuestos permitidos en la normativa, una diversificación mayor de la oferta de suelo y de la actividad sectorial portuaria de aquellas que se pueden realizar en la zona de servicio terrestre del puerto por sus propias características como sistema general de comunicaciones o transportes y que pudieran ser consideradas, además, como instalaciones industriales. Dichas actividades se derivan de los usos contemplados PUEP vigente (actualmente se encuentra en tramitación su adaptación a Delimitación de Espacios y Usos Portuarios), permitidos conforme al listado de usos permitidos en el artículo 72 del TR-LPEyMM.
- Esta modificación no implica en su desarrollo –de forma automática- incidencias mayores sobre el medio ambiente. Las ampliaciones de usos pormenorizados propuestos en la modificación parcial planteada se ejecutan en áreas netamente portuarias que no se encuentran en contacto con áreas urbanas residenciales ni espacios protegidos, y por tanto las posibles incidencias sobre factores ambientales, ecológicos y paisajísticos serán, además de no significativas, inapreciables.
- Los terrenos emergidos en la Zona de Servicios del Puerto desde la aprobación del PE OAS-04y05 son producto de los rellenos y obras de infraestructuras previstos en el Plan Director de Infraestructuras y del propio desarrollo del puerto. Esto conlleva a que la presente modificación necesite una actualización de la cartografía, de manera que estos nuevos terrenos, adquieren los usos y determinaciones de los terrenos colindantes con igual destino. Por tanto, en este caso particular, la actualización de la cartografía del plan especial a la realidad actual no supone ni un cambio sustancial de usos, ni tampoco de actividades a desarrollar, por lo que consideramos se trata de una adaptación física de las áreas de normativa a la superficie real actual.
- Esa misma situación ocurre con los terrenos existentes que, siendo clasificados como urbanizables en la ordenación urbanística del PE OAS-04y05, han sido ejecutados y transformados en urbanos, a través de sus correspondientes proyectos de urbanización y/o de obras ordinarias de urbanización.
- Otros cambios debidos a la adaptación de la cartografía, ubicación y calificación de viarios a la realidad presente, o bien pequeñas adaptaciones del plan no pueden ser considerados como sensibles a producir efectos significativos en el medio ambiente. Representan cambios de menor escala que no inducen afecciones directas ni indirectas sobre el medio ambiente, tal es el caso de:
 - el viario principal del dique Reina Sofía reflejados en el *PE OAS-04y05* ha perdido el carácter estructurante a causa de los rellenos efectuados, y pasa a considerarse como secundario;

- el vial central de acceso a la urbanización en la nueva Dársena de la Esfinge se clasifica como viario principal, ya que se considera que posee un carácter estructurante;
- se modifica el trazado del viario principal de acceso a la zona de actividades logísticas de La Isleta, en su tramo final, aun no ejecutado, adaptándose a la cartografía, relieve y estudios previos de urbanización y trazados que se han realizado.
- El vial principal que permite conectar la urbanización de la zona de actividades logísticas de La Isleta con la urbanización de "El Sebadal", a través de la salida de emergencia existente, pasa a ser secundario, pasando a convertirse en principal el secundario que divide las Áreas de Normativa A.N.1.A "Área de Almacenaje y Logístico A" y A.N.1.C "Área de Almacenaje y Logístico C";
- se actualiza la ubicación de los espacios libres, aparcamientos, equipamientos y servicios.
- en este caso particular, la actualización de la red viaria de la cartografía del plan especial a la realidad actual no supone ningún cambio sustancial, por lo que consideramos una modificación menor;

Por todo lo anterior, se entiende que la modificación parcial del plan especial planteada, sobre el Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS-05), no implica cambios sustanciales, ni tampoco una mayor incidencia sobre el medioambiente, pudiendo ser considerada una modificación de carácter menor, ante lo cual se entiende que cumple con todos los requisitos necesarios establecidos por el Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias para que sea solicitada su exclusión del procedimiento de evaluación ambiental.

6 CONSIDERACIÓN DE LAS ALEGACIONES RECIBIDAS

Durante el periodo de información pública se recibieron las siguientes consideraciones y alegaciones:

Administración, Organismo o Entidad	Fecha de recepción	En plazo/Fuera de plazo
D. Javier Escacena Pérez	31/Octubre/2013	En plazo – APLP
D. Joaquín Fernández Martínez	31/Octubre/2013	En plazo – APLP
D. Javier Escacena Pérez	31/Octubre/2013	En plazo – Ayto.
D. Joaquín Fernández Martínez	31/Octubre/2013	En plazo – Ayto.
D. Pablo Octavio Torres López	2/Noviembre*/2013	En plazo – Ayto.

(*) En el escrito oficial figura por error del registro del Ayuntamiento el mes de octubre, cuando debe decir noviembre.

Las alegaciones presentadas por parte de D. Javier Escacena Pérez y D. Joaquín Fernández Martínez fueron presentadas por duplicado ante el registro de la Autoridad Portuaria de Las Palmas y el registro del Excmo. Ayto. de LPGC. El contenido y/o la propuesta que se realiza es la misma, por lo que se responderán a las mismas de manera conjunta.

Las alegaciones presentadas por D. Javier Escacena Pérez y D. Joaquín Fernández Martínez solicitan una ampliación de la definición propuesta en el nuevo Artículo 39bis "*Uso pormenorizado Náutico – Deportivo*", y proponen añadir al texto propuesto en el documento aprobado inicialmente lo siguiente: "(...) *Las instalaciones de puesta en seco o varadero darán servicio a todo tipo de embarcaciones acordes con los medios de izada, embarcaciones menores, grandes yates y embarcaciones de servicios portuarios y turísticos.*" Los alegantes justifican tal ampliación de texto por la necesidad de clarificar y despejar las dudas que pudieran suscitarse acerca de la actividad y usos que se puedan desarrollar bajo la denominación de "Uso pormenorizado Náutico – Deportivo".

Sin embargo, en sentido contrario, la alegación presentada por D. Pablo Octavio Torres López solicita que la actividad relacionada con talleres y de reparación naval para megayates y embarcaciones de las definidas en el uso pormenorizado náutico-deportivo quede prohibida en el entorno del istmo de Santa Catalina, proponiendo su instalación en las dársenas exteriores del puerto de Las Palmas, en la zona de ampliación y desarrollo denominada Dársena de La Esfinge. La alegación la apoya con diferentes anexos fotográficos de las instalaciones de Repnaval, fotos antiguas del istmo, fotos del varadero en la dársena de embarcaciones menores, manifiesto, etc... Tal solicitud la fundamenta en el posible impacto directo sobre la playa de Las Canteras, el propio istmo y el vecindario que ocasionará la actividad de talleres y reparación naval, que implica, a juicio del alegante, la existencia necesaria de ruidos, gritos, martillazos, sopletes, pinturas, almacenes de herramientas, trastos y mala imagen. El alegante expone como ejemplo el caso del varadero en la dársena de embarcaciones menores, que debe convivir en las cercanías con un Club con piscina y en el anexo-manifiesto que acompaña propone también como lugar indicado para la colocación de dicha actividad el puerto de Arinaga. Propone que los espacios disponibles en el ámbito del istmo se destinen a espacios libres y/o parques que favorezcan su uso turístico.

Es por este sentido contrapuesto de las alegaciones recibidas, que deben ser analizadas y valoradas en su conjunto para valorar adecuadamente las bondades o desventajas de ambas propuestas de cara al interés general que debe presidir la actuación de esta Autoridad Portuaria, en su carácter de institución gestora de este dominio público, y de las responsabilidades que le competen por la Ley de Puertos en orden a que esta gestión se desarrolle en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad como le ha encomendado el legislador. Es esta la razón de las funciones que se le atribuyen legalmente sobre la ordenación de los usos en la zona de servicios de los puertos, así como la redacción y formulación de los planes especiales de ordenación de la misma, dispuestas en los apartados d) y e) del artículo 26 del TR-LPEyMM.

Al respecto de lo alegado en contra de estos usos portuarios por D. Pablo Octavio Torres López cuando solicita en su alegación que la actividad relacionada con talleres y de reparación naval para megayates y embarcaciones de las definidas en el uso pormenorizado náutico-deportivo quede prohibida en esta zona, es conveniente precisar los siguientes aspectos:

a). **Actividades y usos permitidos en el entorno portuario del istmo**

La planificación y ordenación urbanística de la zona del istmo aprobada en los últimos años promueve para el entorno de Santa Catalina y el istmo de La Isleta la progresiva introducción de usos vinculados con la interacción puerto-ciudad, pero ello no quiere decir y/o no puede conllevar, ya que sería contrario al propio carácter del dominio público portuario, el absoluto desmantelamiento y la total prohibición de la realización de usos y actividades relacionadas con la actividad portuaria.

En concreto, para el Área Terciaria de Puerto-Ciudad (AN3-PC), el vigente Plan Especial de Ordenación OAS-04/05 permite como usos pormenorizados permitidos "*todos los actualmente existentes de almacenamiento y pesqueros*". Entre los usos actualmente existentes se encuentran aquellas actividades relacionadas con la industria pesquera (almacenes frigoríficos, salas de elaboración, manipulación de productos pesqueros, etc...), así como actividades relacionadas con el almacenamiento y la logística (terminal de cemento, terminal de productos MARPOL, mercancía general, etc...).

Dichas actividades y usos eminentemente portuarios conviven y deben convivir con aquellas otras portuarias-turísticas, como es el caso del tráfico de cruceros, o bien con aquellas terciarias-administrativas y de uso ciudadano, como es el caso del centro comercial, el edificio de la Fundación Puertos y los espacios libres del intercambiador de transportes. Por lo tanto, la convivencia entre las distintas actividades y usos portuarios/ciudadanos se está llevando a cabo en el ámbito del istmo de La Isleta y de Santa Catalina, sin incidencias e impactos significativos de gran importancia.

Lo contrario, o sea, la utilización exclusiva de los terrenos, instalaciones y muelles del istmo de Santa Catalina pertenecientes al dominio público portuario para actividades y usos de esparcimiento ciudadano, equipamientos y espacios libres, sería contrario a la propia legislación portuaria y a los usos y fines para los que fueron ejecutadas dichas infraestructuras y terrenos portuarios estatales.

b). **Características y necesidades de infraestructuras e instalaciones para los usos náuticos-deportivos**

Habitualmente las marinas náuticas, dársenas para embarcaciones deportivas y los puertos deportivos son instalaciones portuarias que conviven en perfecta armonía con un entorno típicamente urbano, turístico e incluso residencial. Ejemplo de ello podemos encontrarlo en diversas marinas de las islas canarias actualmente en funcionamiento o bien en ejecución (Puerto Calero y Marina Rubicón en Lanzarote, el nuevo Puerto Deportivo del puerto de Arrecife, Puerto Rico y Pasito Blanco en Gran Canaria, etc...).

El propio uso de embarcaciones náuticas o deportivas demanda una serie de servicios e instalaciones anexas cuya cantidad y calidad repercute proporcionalmente con el nivel de satisfacción del usuario portuario. No sólo se demanda restauración, suministros, avituallamientos, lugares de ocio y servicios para la tripulación, también se demanda servicios para las embarcaciones, entre las que se encuentran las de varada, limpieza, reparaciones, suministros de equipos técnicos y aparatajes, almacenamiento y custodia de embarcaciones en seco, etc...

La incorporación en las dársenas náutico-deportivas de talleres especializados para limpieza, acondicionamiento, remozado y reparaciones varias de las embarcaciones es una demanda y un salto importante de calidad para gran número de usuarios, y cualquier instalación náutica que se precie intenta disponer y ofertar a los usuarios dichos servicios. Tal servicio especializado para este tipo de embarcaciones se ofrece siempre en las principales marinas del territorio español, dársenas e instalaciones portuarias ubicadas en las cercanías de la trama urbana, destacando el de Palma de Mallorca, el de Barcelona, etc...

Tal es así, que la nueva dársena náutica-deportiva que se está ejecutando en el puerto de Arrecife (Puerto Calero) va a disponer de una de las mayores instalaciones para reparaciones navales especializada en yates y embarcaciones deportivas de España, estando ubicada dichas instalaciones en la dársena de Naos, en cercanías de la ciudad de Arrecife, y no en la zona exterior del puerto comercial, más alejada de la ciudad, como así pretende el alegante para el puerto de Las Palmas.

La instalación de dichas infraestructuras de reparaciones náuticas se debe realizar en el propio entorno de una dársena náutica deportiva. Sería de dudoso éxito el considerar que dichas embarcaciones (y sus usuarios) podrían ser tratadas en iguales condiciones en una zona de eminente carácter industrial y propio de grandes embarcaciones comerciales como la dársena de La Esfinfe, o en los talleres de reparaciones existentes en la zona exterior del puerto. Las características de cada uno de los tráficos impiden una convivencia entre las embarcaciones náutico-deportivas y los buques mercantes.

Evidentemente, la prestación de servicios de instalación de varada, limpieza, reparaciones, suministros de equipos técnicos y aparatajes, almacenamiento y custodia de embarcaciones en seco requiere de una serie de medidas correctoras y condiciones que minimicen y eliminen posibles efectos ambientales en el entorno, y para ello en el siguiente apartado se propondrán una serie de limitaciones a tener en cuenta que se proponen introducir en el texto de la normativa.

c). Limitaciones a implantar para evitar posibles impactos sobre el entorno

Primeramente, por ser utilizado por el alegante en su discurso, queremos aclarar que la actividad "astillero" no está incluida dentro de las actividades enumeradas y permitidas dentro del uso pormenorizado "náutico-deportivo", ya que la definición propuesta en la normativa habla únicamente de actividades de reparación y taller, siendo la actividad de "astillero" aquella instalación donde se "**construyen y reparan barcos**". La actividad que se permite con el uso náutico-deportivo es aquella donde exclusivamente se reparan o se realizan trabajos de mantenimiento sobre las embarcaciones calificadas como náuticas-deportivas o asimilables a ellas.

Una vez expuestas las consideraciones anteriores, desde la Autoridad Portuaria de Las Palmas podemos entender que la forma y el modo en el cual se realicen ciertas actividades de las incluidas dentro del uso "náutico-deportivo", principalmente las relacionados con la reparación y el taller naval, puede influir en el ámbito del Área Terciaria de Puerto-Ciudad (AN3-PC) del presente plan especial, así como en el entorno inmediato al mismo.

Así, consideramos oportuno introducir dentro del articulado una serie de cautelas que permitan al Ayuntamiento considerar la actividad de taller y reparación como "autorizable" dentro del ámbito del Área Terciaria de Puerto-Ciudad (AN3-PC). Dicha cautela se realizaría a través del procedimiento denominado "*Estudio de Incidencia Ambiental*", recogido en el artículo 5.2.5 de las Normas Urbanísticas de la Ordenación Estructural del vigente PGO de Las Palmas de Gran Canaria. Ello conlleva que para la instalación y funcionamiento de tal actividad se precise una toma en consideración por parte de los servicios técnicos municipales y de la Comisión de Interpretación del Plan General, pudiendo exigir para el correspondiente ejercicio de la actividad una condiciones precisas en la edificación, de utilización, de volumen, medidas correctoras, protectoras, de control, etc... que favorezcan el ejercicio de la misma sin que afecten negativamente a los otros usos y actividades que se desarrollen en el ámbito.

Por tal motivo, se propone añadir al artículo 39bis descrito anteriormente el siguiente texto literal:

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

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

Por tanto, teniendo en cuenta las cautelas que se dispondrán en el articulado descrito, se considera que la alegación presentada por D. Pablo Octavio Torres López se acepta parcialmente en lo que se refiere a la necesidad de exigir a las posibles iniciativas en este sentido las suficientes garantías tendentes a neutralizar o al menos, minimizar

hasta niveles técnicamente posibles, sus efectos negativos. Pero no obviamente en cuanto se refiere a la prohibición de dichos usos, ya que se considera que es compatible, complementaria y en definitiva beneficiosa para la actividad portuaria y el entorno.

Consecuentemente con todo lo expuesto previamente, esta Autoridad Portuaria no puede menos que coincidir en lo fundamental, en su sustrato, con las alegaciones presentadas por D. Javier Escacena Pérez y D. Joaquín Fernández Martínez que solicitan una ampliación de la definición propuesta en el nuevo Artículo 39bis "Uso pormenorizado Náutico – Deportivo". El fondo y objeto de la alegación es compartido y aceptado por esta institución como contenido necesario del presente plan especial de ordenación; si bien la alegación no se añadirá en la forma textual propuesta por los alegantes, sino que se añadirá de la siguiente forma: "Artículo 39bis "Uso pormenorizado Náutico – Deportivo": *Se refiere a todas aquellas actividades relacionadas con los servicios técnicos, administrativos, comerciales, de ocio, etc... demandados por las instalaciones náutico-deportivas y sus usuarios, ya sean embarcaciones menores o grandes yates, como embarcaciones asimilables en sus características a las de servicios portuarios, embarcaciones turísticas, etc... Incluidos los correspondientes a instalaciones para taller, reparación o custodia de embarcaciones tales como varaderos, marinas secas, etc...*"

Por tanto, la alegación presentada por D. Javier Escacena Pérez y D. Joaquín Fernández Martínez es aceptada parcialmente.

7 PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL ARTICULADO

Habida cuenta de todo lo anterior, incluyendo las alegaciones recibidas, en la presente "2ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS-05)" se propone la siguiente redacción para el articulado de la Normativa vigente de los Planes Especiales de Ordenación de la "Zona de Servicio del Puerto de la Luz y de Las Palmas" (OAS-04) y "Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y de Las Palmas" (OAS-05):

Se añade el artículo 39bis:

Artículo 39bis. Uso pormenorizado Náutico - Deportivo

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

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

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

Se añade el punto 7 en el artículo 41:

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

(...)

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

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

Se añade el término "*Industria, en todas sus categorías (particularmente todas las relacionadas con las actividades portuarias como reparaciones, desguace, etc...)*" en el punto 4 del artículo 45:

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

(...)

4. Condiciones de uso:

Usos pormenorizados permitidos:	Local de oficina
	Almacén, en todas sus categorías
	Espacio libre y equipamiento en todas sus categorías.
	Servicios públicos en todas sus categorías
	Transporte marítimo y garaje aparcamiento.
	Logístico
	Instalaciones técnicas portuarias
	Maniobra y manipulación de mercancías.
	<i>Industria, en todas sus categorías (particularmente todas las relacionadas con las actividades portuarias como reparaciones, desguace, etc...)</i>

Se suprime el término "concesión" y " , en los espacios señalizados, aparcamiento." en el primer párrafo del punto 2 del artículo 47 y se añade "o actividades relacionadas con el tránsito de mercancías." en el mismo:

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

(...)

2. Condiciones de parcelación y edificación

Los terrenos comprendidos en los ámbitos de carácter vinculante no podrán ser objeto de ~~concesión,~~ parcelación o edificación y se destinarán permanentemente para el uso de circulación y, ~~en los espacios señalizados, aparcamiento.~~ o actividades relacionadas con el tránsito de mercancías.

Se suprime el término " , darse en concesión" en el segundo párrafo del punto 2 del artículo 47:

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

En Las Palmas de Gran Canaria, a diciembre de 2013

Unidad de Planeamiento Urbanístico
y Planificación Ambiental

D. José Ramón González Morales

Área de Planificación Estratégica
y Gestión Portuaria

Director de la Autoridad Portuaria

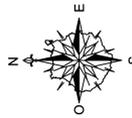
D. Esteban Del Nero Benéitez

D. José Miguel Pintado Joga

III. PLANOS DE ORDENACIÓN A SUSTITUIR.

Como se ha comentado en la memoria justificativa del presente documento, los planos de ordenación de los vigentes Planes Especiales de Ordenación de la "Zona de Servicio del Puerto de la Luz y de Las Palmas" (OAS-04) y "Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y de Las Palmas" (OAS-05), se sustituyen al completo, debido a los cambios introducidos como por las actualizaciones y adaptaciones a la cartografía:

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



LÍMITE PLAN ESPECIAL SGP (ANTERIORMENTE OAS-04 Y OAS-05)

ACCESOS

RED VIARIA PRINCIPAL

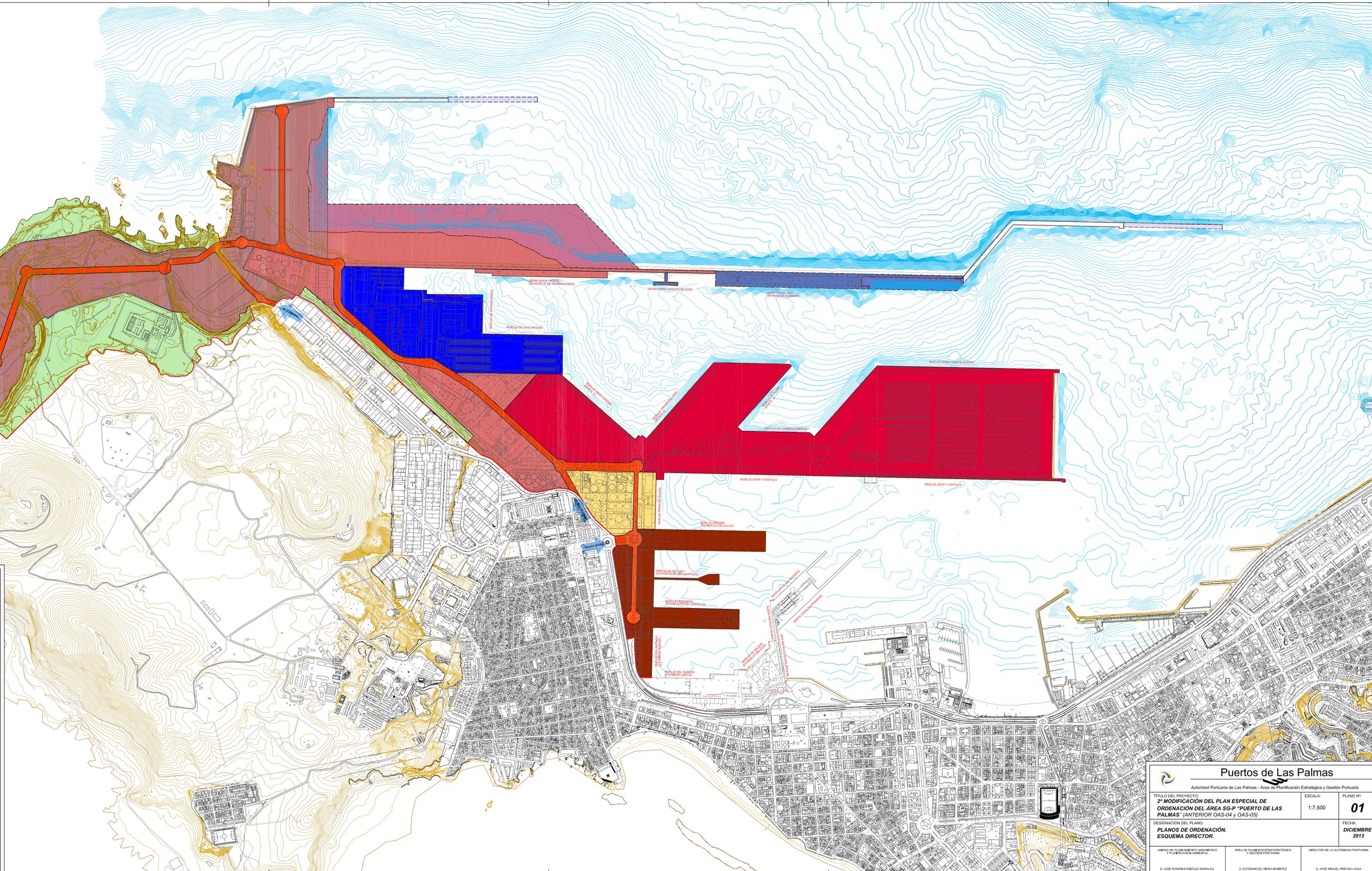
ÁREAS FUNCIONALES

- ALMACENAJE Y LOGÍSTICO
- CONTENEDORES Y RO-RO
- POLIVALENTE
- TERCIARIO OFICINAS
- INDUSTRIAL Y REPARACIÓN NAVAL
- GRANELES
- TRANSICIÓN MEDIOAMBIENTAL

INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

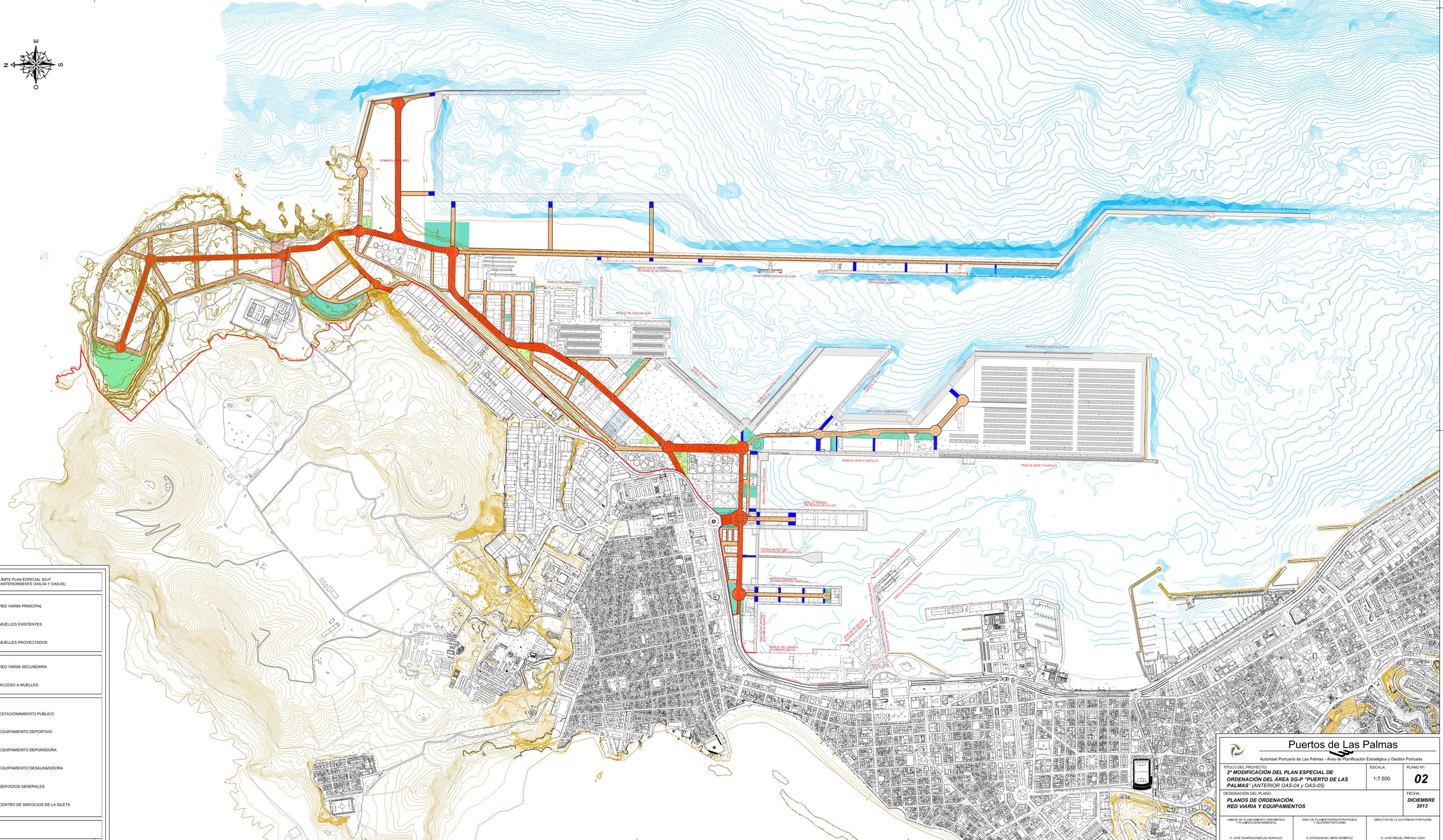
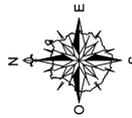
ZONAS DE REGIMENES ADMINISTRATIVOS SINGULARES

OBRAS PORTUARIAS EN PROYECTO



Puertos de Las Palmas
Autoridad Portuaria de Las Palmas - Área de Planificación Estratégica y Gestión Portuaria

TÍTULO DEL PROYECTO: 2ª MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL ÁREA SGP "PUERTO DE LAS PALMAS" (ANTERIOR OAS-04 Y OAS-05)	ESCALA: 1:7.500	PLANO N°: 01
DESIGNACIÓN DEL PLANO: PLANOS DE ORDENACIÓN. ESQUEMA DIRECTOR.	FECHA: DICIEMBRE 2013	
UNIDAD DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO Y PLANEACIÓN AMBIENTAL: D. JOSÉ RAMÓN GONZÁLEZ MORALES	ÁREA DE PLANEACIÓN ESTRATÉGICA Y GESTIÓN PORTUARIA: D. ESTERAN DEL NERO BENEZET	DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA: D. JOSÉ MIGUEL PINTADO JOSA



	LÍMITE PLAN ESPECIAL SG-P (ANTERIORMENTE OAS-04 Y OAS-05)
	RED VIARIA PRINCIPAL
	MUELLES EXISTENTES
	MUELLES PROYECTADOS
	RED VIARIA SECUNDARIA
	ACCESO A MUELLES
	ESTACIONAMIENTO PÚBLICO
	EQUIPAMIENTO DEPORTIVO
	EQUIPAMIENTO DEPURADORA
	EQUIPAMIENTO DESALINIZADORA
	SERVICIOS GENERALES
	CENTRO DE SERVICIOS DE LA ISLETA

Puertos de Las Palmas		
Autoridad Portuaria de Las Palmas - Área de Planificación Estratégica y Gestión Portuaria		
TÍTULO DEL PROYECTO: 2ª MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL ÁREA SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS" (ANTERIOR OAS-04 y OAS-05)	ESCALA: 1:7.500	PLANO N.º: 02
DESIGNACIÓN DEL PLANO: PLANOS DE ORDENACIÓN. RED VIARIA Y EQUIPAMIENTOS	FECHA: DICIEMBRE 2013	
UNIDAD DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO Y PLANEACIÓN AMBIENTAL: D. JOSÉ RAMÓN GONZÁLEZ MORALES	ÁREA DE PLANEACIÓN ESTRATÉGICA Y GESTIÓN PORTUARIA: D. ESTEBAN DEL NERO BENEZET	DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA: D. JOSÉ MIGUEL PINTADO JOSA

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

Se anexa al presente documento las páginas a sustituir y las de sustitución pertenecientes al Artículo 41, 45 y 47 de la Normativa de los vigentes Planes Especiales de Ordenación de la "Zona de Servicio del Puerto de la Luz y de Las Palmas" (OAS-04) y "Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y de Las Palmas" (OAS-05).

Artículo 39. Uso pormenorizado de instalaciones técnicas portuarias

Este uso pormenorizado se refiere a aquellas instalaciones portuarias que sin ocupar una porción de suelo relevante tienen gran importancia en la organización técnica del puerto, por lo que deben poder realizarse en todas las áreas de normativa y poder disponerse en todos los suelos gestionados por la Autoridad Portuaria.

Entre las instalaciones técnicas portuarias se incluyen las tuberías y conducciones, de todo tipo y localización, las bombas y otros elementos de impulsión de líquidos, los transformadores, armarios telefónicos, sistemas de detección y alarma de incidencias, instalaciones para la ubicación de sistemas de medición e instrumentación, y en general, cualquier instalación fija o móvil que sea necesaria para el funcionamiento, mantenimiento y seguridad de las actividades portuarias y no se halle incluida explícitamente en cualquiera de los usos pormenorizados establecidos.



Artículo 39. Uso pormenorizado de instalaciones técnicas portuarias

Este uso pormenorizado se refiere a aquellas instalaciones portuarias que sin ocupar una porción de suelo relevante tienen gran importancia en la organización técnica del puerto, por lo que deben poder realizarse en todas las áreas de normativa y poder disponerse en todos los suelos gestionados por la Autoridad Portuaria.

Entre las instalaciones técnicas portuarias se incluyen las tuberías y conducciones, de todo tipo y localización, las bombas y otros elementos de impulsión de líquidos, los transformadores, armarios telefónicos, sistemas de detección y alarma de incidencias, instalaciones para la ubicación de sistemas de medición e instrumentación, y en general, cualquier instalación fija o móvil que sea necesaria para el funcionamiento, mantenimiento y seguridad de las actividades portuarias y no se halle incluida explícitamente en cualquiera de los usos pormenorizados establecidos.

Artículo 39bis. Uso pormenorizado Náutico - Deportivo

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

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

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



6. Condiciones de tramitación y desarrollo

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



6. Condiciones de tramitación y desarrollo

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

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

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



Servicios públicos en todas sus categorías
Transporte marítimo y garaje aparcamiento.
Logístico
Instalaciones técnicas portuarias
Maniobra y manipulación de mercancías.

5. Condiciones de acceso y aparcamiento

Los concesionarios resolverán en el interior de la parcela las necesidades de estacionamiento, tanto de ligeros como de pesados.

Para ello, en el proyecto que acompañe a la solicitud de concesión deberá incluirse un estudio del tráfico de acceso y salida previsto, de las colas de espera que puedan generarse y de las plazas de estacionamiento de empleados y visitantes que sean necesarias, así como un plano en que quede reflejada la localización de los aparcamientos y colas de espera, de forma que éstas en ningún momento puedan afectar al viario principal o secundario.



Servicios públicos en todas sus categorías

Transporte marítimo y garaje aparcamiento.

Logístico

Instalaciones técnicas portuarias

Maniobra y manipulación de mercancías

Industria, en todas sus categorías (particularmente todas las relacionadas con las actividades portuarias como reparaciones, desguace, etc...)

5. Condiciones de acceso y aparcamiento

Los concesionarios resolverán en el interior de la parcela las necesidades de estacionamiento, tanto de ligeros como de pesados.

Para ello, en el proyecto que acompañe a la solicitud de concesión deberá incluirse un estudio del tráfico de acceso y salida previsto, de las colas de espera que puedan generarse y de las plazas de estacionamiento de empleados y visitantes que sean necesarias, así como un plano en que quede reflejada la localización de los aparcamientos y colas de espera, de forma que éstas en ningún momento puedan afectar al viario principal o secundario.



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

1. *Ámbito y carácter*

Ámbito: El conjunto de los viales incluidos en el plano nº 2, de Red Viaria y Equipamientos



Se consideran vinculantes los trazados y la delimitación del viario principal y de la zona de Muelles.

Se consideran indicativos y, por tanto, podrán ser modificados a voluntad de la Autoridad Portuaria:

- a. La distribución de la sección de todo el viario
- b. El trazado y delimitación del viario secundario
- c. El trazado y delimitación de los accesos a muelles
- d. La localización de las plazas de aparcamiento, que podrán desplazarse dentro del Área de Normativa en que se ubican.
- e. La localización y delimitación de los servicios anejos al viario.

2. *Condiciones de parcelación y edificación*

Los terrenos comprendidos en los ámbitos de carácter vinculante no podrán ser objeto de concesión, parcelación o edificación y se destinarán permanentemente para el uso de circulación y, en los espacios señalizados, aparcamiento.

Con independencia de lo anterior, la Autoridad Portuaria podrá autorizar la construcción de edificios en estos ámbitos para albergar servicios asociados a las infraestructuras, que no podrán exceder de 3 metros de anchura y 10 m² de superficie, por un período máximo de 3 años.

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



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

1. Ámbito y carácter

Ámbito: El conjunto de los viales incluidos en el plano nº 2, de Red Viaria y Equipamientos

Se consideran vinculantes los trazados y la delimitación del viario principal y de la zona de Muelles.

Se consideran indicativos y, por tanto, podrán ser modificados a voluntad de la Autoridad Portuaria:

- a. La distribución de la sección de todo el viario
- b. El trazado y delimitación del viario secundario
- c. El trazado y delimitación de los accesos a muelles
- d. La localización de las plazas de aparcamiento, que podrán desplazarse dentro del Área de Normativa en que se ubican.
- e. La localización y delimitación de los servicios anejos al viario.

2. Condiciones de parcelación y edificación

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

Con independencia de lo anterior, la Autoridad Portuaria podrá autorizar la construcción de edificios en estos ámbitos para albergar servicios asociados a las infraestructuras, que no podrán exceder de 3 metros de anchura y 10 m² de superficie, por un período máximo de 3 años.

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

