

4 CONDICIONES DE CONTORNO

4.1 El marco legal de planeamiento

La zona de servicio del puerto está sujeta a tres niveles distintos de planificación urbanística: el nivel supra-municipal, el planeamiento municipal (planes generales) y el planeamiento específico de la zona de servicio, a través de figuras de desarrollo, como los planes especiales y delimitación de espacios y usos portuarios.

En la actualidad, los planes urbanísticos vigentes que afectan al ámbito de la zona de servicio del puerto, son los siguientes:

A nivel supra-municipal:

- Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (Vigente, diciembre de 2003).
- Planes Territoriales Ordenación (Corredor de transporte público, con infraestructura propia y modo guiado, entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, Aprobación definitiva de 16 de junio de 2010).

A nivel municipal:

- Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, Aprobación definitiva de 9 de Marzo de 2005 (vigente). Actualmente en tramitación la Adaptación a las Directrices, con aprobación provisional en marzo de 2011.

A nivel sectorial del planeamiento de desarrollo, el ámbito del presente Plan Especial se ve afectado por los siguientes planes:

- Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria de Las Palmas;
- Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Las Palmas;
- Plan de Empresa del Puerto de Las Palmas;
- Plan de Utilización del Puerto de Las Palmas (incluye Salinetas y Arinaga) (OM de 1 de agosto de 2001) (vigente);
- Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (2010), actualmente en tramitación.

- Plan especial de la Zona de Servicio de Las Palmas (OAS-04/OAS-05) (30 de Marzo de 2007).

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La El Secretario/o
General del Pleno



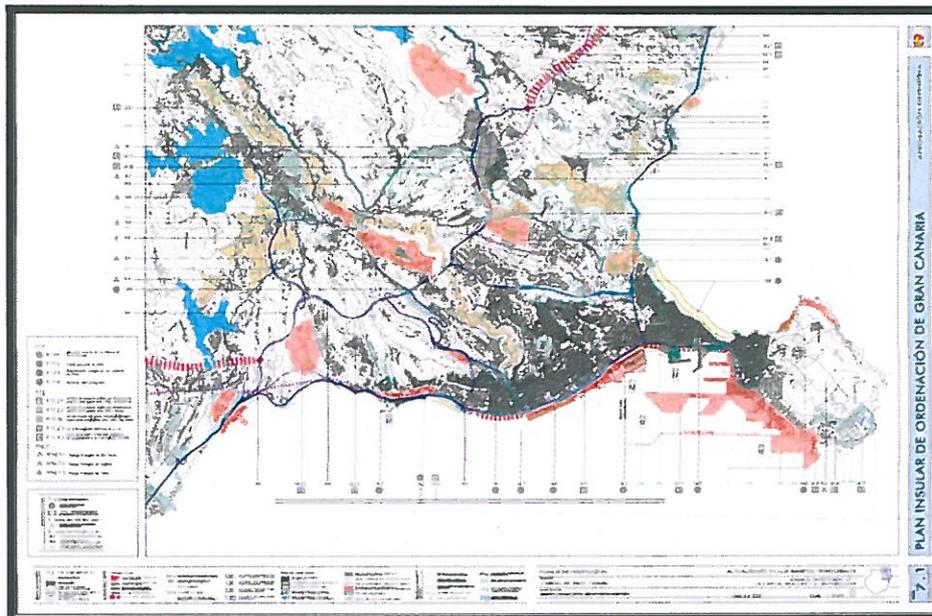
4.1.1 El planeamiento supramunicipal

4.1.1.1 Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria

El artículo 18 del Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias establece que el Plan Insular de Ordenación:

- Establece normas o criterios de coordinación administrativa de ámbito insular en los sectores de actividad económica y social de relevancia territorial, fijando criterios para la sectorización de los suelos urbanizables turísticos. Así mismo podrán definir las áreas de gestión integrada que abarquen a uno o varios espacios protegidos, a que se refiere el artículo 140 del presente texto refundido.
- Define el modelo de ordenación territorial que se propugna para la isla y hacia cuya consecución deberán dirigirse coordinadamente las actuaciones públicas y privadas.

En particular, la delimitación del área de servicio portuaria afectada por el presente plan se encuentra dentro del ámbito territorial determinado en el plano 7.1 del PIO GC y que se define como Ámbito territorial nº1: La Capital insular y el Guinguada.

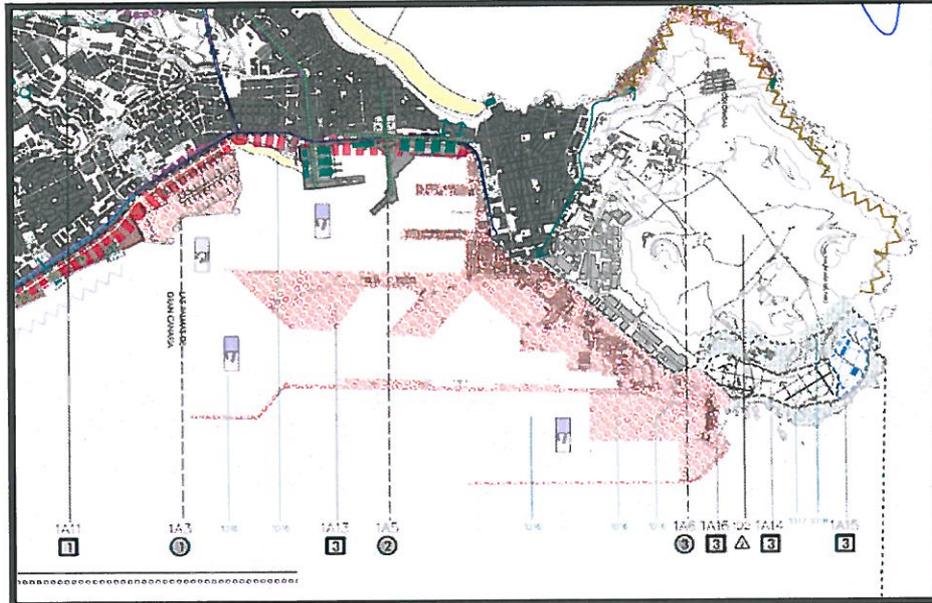


▲ Plano 7.1. Ámbito Territorial nº1: La Capital insular y el Guinguada del PIO GC vigente.



25 SEP 2013

Caril Secretario/a
General del Pleno



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

Las acciones estructurantes para esta área se desarrollan en el presente PIO mediante el Plan Territorial PTP-2 denominado "PTP2 FRENTE PORTUARIO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA".

▪ Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

Más allá de la ocasión que se manifiesta en este lugar para resolver un problema de fricción entre espacios y actividades, y transformar el conflicto en una oportunidad para obtener un alto rendimiento social y económico, la operación adquiere pleno sentido en la estrategia territorial definida por este Plan: su contribución es decisiva para el logro del objetivo de interés insular de recuperar el valor y la imagen internacional de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria como capital mercantil del Atlántico.

Tal objetivo puede alcanzarse aquí mediante un tipo de actuación urbana semejante a las que hoy ejecutan las ciudades líderes del comercio marítimo en su renovada y fuerte competencia internacional. El valor principal de esta actuación urbanística es, pues, la creación de un área tal que, identificándose con la imagen y el tipo de paisajes urbanos con que se están cualificando hoy a las primeras ciudades mundiales, aproveche una posición inmejorable y de superficie suficiente para desarrollar actividades económicas. Los elementos constitutivos de este nuevo espacio serán: la extensión de usos centrales de actividad urbana y de negocios de Las Palmas; el paisaje y algunas actividades compatibles propias del área portuaria; espacios urbanos multifuncionales integrando usos culturales, recreativos y comerciales; y finalmente la incorporación a su ordenación del agua, con sus efectos cruciales de revalorización de paisaje urbano y de atracción de actividades.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

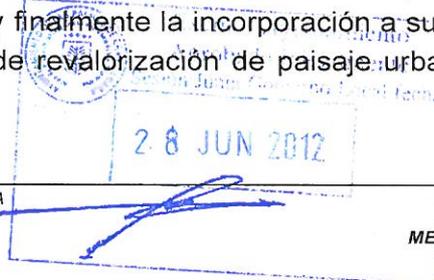
25 SEP 2012



El Secretario/a

SECRETARÍA DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



En suma, la operación consistirá en aprovechar la ampliación del puerto de La Luz prevista desde el punto de vista infraestructural como consecuencia de las actividades de comercio marítimo, reordenando el área portuaria de modo tal que se aproveche no sólo su incremento de capacidad como infraestructura de transporte, sino también su potencial como soporte de nuevos usos y actividades. Ello permitirá reforzar la economía inmediata del puerto cualificando su imagen, generando actividad económica y mercantil, e incorporando un área urbana muy cualificada y atractiva como sede de negocios, comercio, cultura, ocio y turismo.

▪ Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

a. Determinaciones de estructura.

La transformación urbana del área portuaria objeto de esta operación requiere su conexión estructural potente con espacios centrales de la ciudad. Los elementos urbanos conectores serán la Avenida de Mesa y López, el Parque de Santa Catalina y el parque del Castillo de La Luz en la Isleta. Estas conexiones estructurales requieren configuración e imagen urbana continua entre la ciudad y el área portuaria, por tanto se realizarán sin discontinuidad de rasante y de modo tal que la entrega a las nuevas piezas urbanas en el puerto tenga valor estructurante para su organización interna. De este modo, la continuidad funcional y paisajística entre la ciudad consolidada y las nuevas piezas urbanas se organizará según transversales al frente de mar, y la avenida marítima de cinturón del Puerto mantendrá su relativa especialización para tráficos canalizados a larga distancia urbana.

La Avenida de Mesa y López cumple un papel fundamental como eje articulador del espacio urbano que pone en relación la actuación propuesta en esta ficha con la del Rincón en la zona de penetración a la ciudad por el norte. Es, pues, fundamental la recualificación de esta vía tanto en su diseño (prolongación de la rambla central, amueblamiento, etc.), como en sus características funcionales, usos y tipologías edificatorias vinculados a la misma.

Por todo ello, ya sea conjuntamente con el desarrollo de esta operación con la regeneración de la Playa de Las Canteras, o separadamente, deberá redactarse un Plan Territorial Parcial para el desarrollo y concreción de los objetivos y determinaciones aquí propuestos.

b. Criterios de ordenación interior.

En el borde lineal de transición entre los tejidos de la ciudad actual y el frente portuario, la organización de la edificación mantendrá y acentuará la permeabilidad visual transversal hacia el agua, traduciendo al espacio de las nuevas piezas de borde de mar el mismo criterio estructural de transversalidad paisajística.

En los suelos más alejados del borde urbano se localizarán las edificaciones de mayor altura, algunas de las cuales podrán alcanzar hasta las 30 plantas, significándose como referencias arquitectónicas de una renovada capitalidad de Las Palmas de Gran Canaria.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013
Secretaría/o
General del Pleno

La regularización o ampliación de la superficie de tierra y la disposición de otros diques, islas, pantalanos o cualesquiera elementos para la incorporación al uso y paisaje urbano de las superficies de agua abrigada en las dársenas objeto de esta actuación, será libremente decidida en el marco del planeamiento de desarrollo de este Plan Insular de Ordenación.

c. Sobre los usos.

Con la proporción relativa entre ellos que se decida en el planeamiento de desarrollo, y con la superficie máxima que se indica en el apartado d) siguiente, la actuación incluirá, los siguientes usos, todos ellos con las connotaciones y carácter propios de la centralidad urbana:

- Hotelero, en las modalidades de hotel urbano, de viajeros, de convenciones o turístico. La acogida de turismo y un deseable funcionamiento combinado con el área de Las Canteras para turismos urbanos de invierno, es un objetivo fundamental para la estrategia a la que responde esta operación;
- Oficinas y actividades económicas, en edificios exclusivos de oficinas o multifuncionales destinados a actividades de gama amplia, de oficinas, laboratorios, talleres y almacenamiento. A estos efectos, el Plan Territorial de desarrollo de esta operación establecerá las regulaciones y normas de uso terciario e industrial con flexibilidad tal que hagan posibles los denominados "locales de actividades económicas" en la forma hoy ya usual en lugares centrales de metrópolis activas;
- Comercial, bien en locales exclusivos de comercios individualizados, bien en centros integrados, o bien en edificios multifuncionales, mezclándose con usos recreativos, culturales, de hostelería y de actividad económica, otras variedades comerciales y vinculadas al transporte, servicios, etc.;
- Recreativos, de equipamiento cultural y equipamiento turístico, bien en parcela exclusiva o integrados en edificios con otros usos, tanto de titularidad pública como de carácter lucrativo, y tanto para actividades al aire libre como cubiertas;
- Los usos culturales-recreativos (como museos marítimos o geográficos, teatros, centros de exposiciones, etc.) deben actuar como catalizadores para la conformación del carácter e imagen del área;
- Aparcamiento, con una alta dotación, para garantizar la autosuficiencia del nuevo recinto urbano.
- Alojamiento residencial, con criterio complementario, que ha de traducirse en una dotación numéricamente no significativa. Se referirá a viviendas propias de áreas centrales con población de alta movilidad, del tipo apartamentos, destinados en gran proporción a apoyar el funcionamiento de las empresas facilitando



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/Ej. Secretaria/o

SECRETARÍA Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

el alojamiento y la movilidad de empleados y profesionales, sin menoscabo de las limitaciones que les sean de aplicación de acuerdo con la legislación vigente.

- Puntos de atraque, en baja proporción, no concebidos como uso intensivo de tipo puerto deportivo ni marina, y por tanto en baja dotación, destinados fundamentalmente a cualificar el paisaje y animar el área con actividad náutica, bien para uso privado de los edificios e instalaciones localizadas en el área, bien como central de atraque para usos turísticos, de paseo, de alquiler u otros públicos análogos.

d. Intensidad de usos.

Con libertad de proporción bajo los criterios cualitativos definidos en el apartado c) anterior, el Plan Territorial de desarrollo de esta actuación establecerá las intensidades de cada uso, con la limitación de una edificabilidad total sobre rasante de 248.000 m². La superficie bajo rasante será destinada exclusivamente a aparcamiento e instalaciones de mantenimiento de los edificios y será libre.

- 1A5 Reconstrucción del frente portuario de la ciudad y en especial en la Dársena de Santa Catalina y la Base Naval

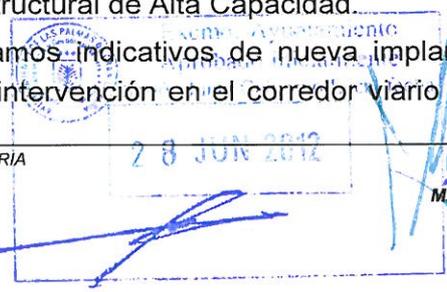
Reconstrucción del frente portuario de la ciudad y en especial en la Dársena de Santa Catalina y la Base Naval, creando espacios urbanos para las finalidades establecidas en los epígrafes anteriores sobre estructura, acciones, y criterios de ordenación para el ámbito. Conexión estructural potente de los nuevos espacios urbano-portuarios con los espacios centrales de la ciudad, al menos con la Avenida de Mesa y López y el Parque de Santa Catalina.

En la reordenación del frente urbano portuario se evitarán las pantallas arquitectónicas que impidan la visión del mar desde la ciudad, así como la generación de barreras funcionales, potenciándose y facilitándose el acceso y la visión del mar, de las dársenas, o del resto del puerto, creándose así un espacio suficientemente diáfano para el uso y el disfrute del ciudadano.

Para viabilizar el traslado de la Base Naval, en este documento se propone la incorporación de aquellas zonas alternativas en las que pudiera ubicarse la Base Naval a propuesta de este Plan Territorial. Ello, en todo caso, conllevará la constitución de un Consorcio entre las Administraciones implicadas que tenga por objetivo la instrumentación de las acciones que hagan posible el traslado, recuperando el ámbito de la actual Base Naval para su incorporación en la ordenación del litoral de la Ciudad.

- Entre las Acciones estructurantes para el ámbito del presente plan destacan:
 - a. Corredor viario estructural de Alta Capacidad.

Se establecen los tramos indicativos de nueva implantación y los que son objeto de propuestas de intervención en el corredor viario litoral: Por el Norte, la



[Handwritten signature in blue ink]

prolongación de la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria hasta Arucas, la GC-2 hasta Sta. M^a. de Guía, y la carretera de Agaete a La Aldea; por el Este, la prolongación de la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria hasta el Aeropuerto, la variante del Parque Aeroportuario y su conexión con Ingenio (2º Corredor) y, por el Sur, la prolongación de la GC-1 hasta Mogán.

b. Ejes verdes estructurantes.

Estarán constituidos por ejes articuladores indicativos, tanto de nueva creación, para organizar el crecimiento en zonas de interés estratégico para este Plan Insular, como de la propia red viaria existente, situados normalmente en un entorno urbano consolidado, para inducir mejoras importantes en las características geométricas y ambientales, y modificar la función de conexión externa supramunicipal y realizar una integración paisajística del mismo con la ordenación urbana mediante avenidas verdes, rotondas, bulevares....

c. Infraestructuras, Equipamientos e Instalaciones Puntuales de Relevancia e Interés General.

Señala espacios que albergan y/o son susceptibles de albergar, siempre que así se establezca en los instrumentos de ordenación territorial o, en su caso, urbanística pertinentes, actuaciones de interés general o dotaciones para resolver la prestación de servicios a la población, con funciones de rango supramunicipal, bien sea a la escala de cada Ámbito Territorial o a escala insular.

4.1.1.2 Plan Territorial Especial PTE-21. Corredor de transporte público, con infraestructura propia y modo guiado, entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas

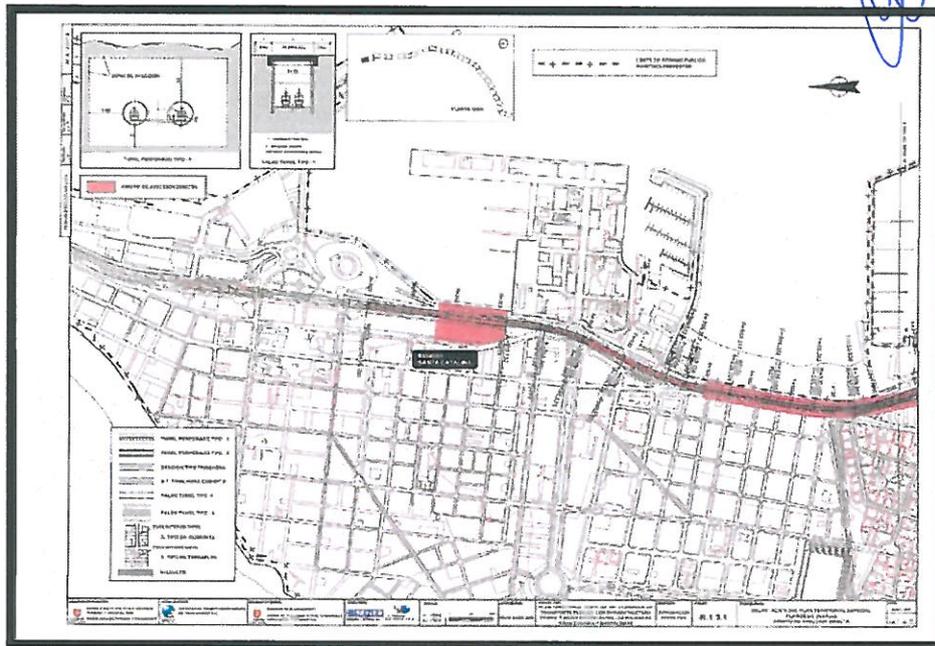
Si bien es cierto que la nueva línea de ferrocarril no afecta directamente al ámbito delimitado por el presente plan se hace necesaria su consideración en ésta indirectamente dada la importancia que acontecerá a nivel insular y el posible foco de atracción que supondrá la estación de Santa Catalina. Por otro lado hay que señalar que la implantación del nuevo sistema ferroviario contribuirá a resolver problemas existentes (congestión de tráfico, contaminación ambiental, accidentes, etc) y se convertirá en un elemento fundamental para el desarrollo, por parte de las administraciones competentes, de políticas que contribuyan a potenciar el uso del transporte público.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno





▲ Plano 1.3.1.01 de Detalle de Ámbito de Afección Directa de la Delimitación del Plan Territorial Especial PTE-21. Corredor de transporte público, con infraestructura propia y modo guiado, entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, Aprobación definitiva de 16 de junio de 2010.

La implantación esta nueva línea de ferrocarril se realiza, según indica el punto 3 del artículo 160 de la normativa del PIO-GC, con el fin de alcanzar los siguientes objetivos generales:

- Mejorar la calidad del servicio público de transporte en el principal eje de comunicación de la isla, que tiene en la actualidad un importante nivel de congestión, implantando un modo de transporte que ofrezca rapidez, comodidad y fiabilidad a los usuarios;
- Aumentar la participación del transporte público en la movilidad en el corredor, atrayendo usuarios del transporte privado;
- Potenciar la movilidad entre los núcleos poblacionales más importantes y con mayor expansión de la isla;
- Proporcionar una mayor y mejor accesibilidad a la población a sus lugares de trabajo y a los servicios;
- Organizar y articular el territorio con un sistema alternativo al viario exclusivo para automóviles existente en la actualidad;
- Estructurar los principales puntos de acceso a la isla de Gran Canaria conectando con un sistema moderno y cómodo de transporte el Puerto de La Luz y de Las Palmas con el Aeropuerto de Gando, y finalmente con la Zona Turística Litoral del Sur de la Isla;
- Aumentar la seguridad en el transporte.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado inicialmente
Sesión Junta Gobierno Local fecha
28 JUN 2012



4.1.2 El planeamiento municipal.

4.1.2.1 El PGO de Las Palmas de Gran Canaria vigente

El Plan General de Ordenación Municipal de Las Palmas de Gran Canaria (aprobado el 9 de marzo de 2005) clasifica al puerto de La Luz y Las Palmas como Sistema General y establece para la zona de servicio del puerto cuatro ámbitos de ordenación diferenciada a desarrollar a través de planes especiales.

El primero de ellos, OAS-04, corresponde a la zona de servicio terrestre entre la Península del Nido y el Muelle del Refugio, denominado Plan Especial "Zona de Servicios del Puerto de La Luz y de Las Palmas". El segundo, el OAS-05 en la zona de La Isleta colindante a la Península del Nido, Plan Especial "Zonas de actividades Logísticas del Puerto de La Luz". El OAS-06, corresponde al tramo comprendido entre el Muelle del Sanapu y la Playa de las Alcaravaneras, con la denominación de Plan Especial "Centro de Negocios en la Base Naval". Y, por último, el ámbito OAS-07 que incluye el puerto deportivo y la franja sur de la zona de servicio hasta el Castillo de San Cristóbal, Plan Especial "Frente Marítimo de Levante".

El presente Plan Especial se encuentra incluido dentro del ámbito de ordenación diferenciada OAS-06 "Centro Recreativo de Negocios en la Base Naval" del vigente Plan General Municipal de Ordenación (en adelante PGMO), adaptación básica al TR-LOTCENC, aprobado definitivamente por acuerdo de la COTMAC de 9 de marzo de 2005. y es complementario al Plan Especial desarrollado de manera conjunta para el OAS-04 y OAS-05.

La entrada en vigor del PGMO dejó sin efecto para el área de los Muelles de Santa Catalina, Wilson y Sanapú las determinaciones urbanísticas que el Plan Especial de la Zona de Servicios del Puerto de La Luz establecía para la zona, y además lo integra, a todos los efectos, en el ámbito OAS-06-I "Reestructuración del Frente Portuario Santa Catalina-Sanapú".

En la ficha del ámbito OAS-06 se contempla el régimen urbanístico del área, y se añaden las determinaciones complementarias en las que se particulariza el régimen normativo concreto que debe ser tenido en cuenta a la hora de desarrollar la ordenación pormenorizada mediante un plan especial de ordenación o instrumento equivalente.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno



ÁMBITOS DE ORDENACIÓN DIFERENCIADA			OAS-06
Ámbito de Planeamiento: URBANO CONSOLIDADO			REMITIDO
Denominación: PLAN ESPECIAL "Centro Recreativo de Negocios en la Base Naval"			hoja 1 de 4
Barrio:	STA. CATALINA, ALCARAVANERAS	Expediente Municipal:	
Distrito:	3- ARENALES/ 4- SANTA CATALINA	Planos 1:2.000	08Q,08R,09Q,09R,10Q,10R
Sector Urbanístico:	4- ARENALES/ 5- SANTA CATALINA	11Q,11R,12Q,12R	

Delimitación del Ámbito de la Ordenación sin escala

◆ PGMO de Las Palmas de Gran Canaria • Adaptación Básica al TR-LOTCEMC • Aprobación Definitiva según acuerdo de la COTMAC de 9 de Marzo de 2005 ◆

Anexo a las Normas Urbanísticas • Fichas de Ordenación de Áreas Singulares

▲ Ficha del Ámbito de Ordenación Diferenciada OAS-06. PGMO de Las Palmas de Gran Canaria

La ficha del ámbito de ordenación diferenciada OAS-06 del PGMO establece las siguientes determinaciones complementarias, con carácter general:

"(...) El objetivo de este Plan Especial es conseguir una buena *integración entre el Puerto y la Ciudad*, permitiendo la penetración de la trama urbana en las áreas operativas del Puerto, *sin perjuicio de que en éstas se puedan seguir desarrollando actividades portuarias compatibles con la vida urbana de la Ciudad*."



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno

"(...) El vigente Plan Insular de Ordenación establece para este área, en función de su posición, una **operación estratégica** cuyo objetivo es la introducción de **modernas actividades empresariales y de reserva**, dándole carácter vinculante por la importancia que tiene para el futuro desarrollo de la ciudad y de la isla."

"(...) La edificabilidad total sobre rasante será distribuida entre los **usos Terciarios: Comercial, oficinas**, recreativo, alojamiento turístico en su categoría de hotel y **aquellos otros vinculados a la actividad portuaria compatibles con los anteriores y con el objetivo del Plan**. Los estándares de calidad exigidos para el uso alojamiento turístico serán equivalentes a los determinados para establecimientos de cuatro estrellas. Los usos **dotacionales** supondrán al menos el **15% de la edificabilidad total**."

En concreto, para el ámbito del Muelle de Santa Catalina y la explanada Wilson-Sanapú se establece lo siguiente:

"(...) **Integración** de la explanada del **Muelle Sanapú** en la trama de la Ciudad, reconvirtiéndola en un **Área Singular**, dotada de usos urbanos relacionados con **el ocio, el comercio y los negocios**, que deben ser compatibles con aquellos usos portuarios que permanezcan en la zona, los cuales serán los apropiados con la actividad ciudadana que se pretende. Esta operación es complementaria de la de las determinaciones que establece el Plan General para esta parte del istmo, centrada fundamentalmente en proporcionar una comunicación especial y peatonal entre los dos límites costeros, destacando la creación de un espacio libre sobre la Autovía deprimida.

"(...) **Limitación de usos** en el dique Santa Catalina y en la explanada Wilson permitiendo en el primero sólo las actividades relacionadas con el tránsito de pasajeros y la segunda destinada **al uso terciario**."

"(...) Potenciación del eje peatonal Parque Santa Catalina-Muelle Santa Catalina."

En concreto, para el ámbito de la zona del Intercambiador se establece lo siguiente:

Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. Pleno Municipal sesión de fecha 25 de Septiembre de 2013. La/El Secretario/a General del Pleno. (Firma)

"(...) Localización de un área destinada a **Intercambiador de Transporte**."

"(...) Creación de una **Área Conectora** entre el **muelle Santa Catalina** y el **muelle del Arsenal** a base de relleno marítimo que permita la continuidad peatonal en la costa y destinada a **espacios libres**, teniendo la mínima edificabilidad que regula el Título VII de las Normas Urbanísticas en lo relativo a este uso."

ÁMBITOS DE ORDENACIÓN DIFERENCIADA	OAS-06
Ámbito de Planeamiento: URBANO CONSOLIDADO	REMITIDO
Denominación: PLAN ESPECIAL "Centro Recreativo de Negocios en la Base Naval"	hoja 3 de 4

DETERMINACIONES AL INSTRUMENTO DE ORDENACIÓN INCORPORADO

Esta página es la 2ª hoja de las 3 que contienen las determinaciones complementarias de este ámbito de Ordenación Diferenciada.

Determinaciones complementarias

sin escala

- Establecimiento de las bases en la zona de contacto entre el Puerto y la Ciudad, para la paulatina transformación de este área portuaria al objeto de conseguir compatibilizar las actividades portuarias con las urbanas.
- Integración de la explanada del Muelle Sanapú en la trama de la Ciudad, convirtiéndola en un Área Singular, dotada de usos urbanos relacionados con el ocio, el comercio y los negocios, que deben ser compatibles con aquellos usos portuarios que permanezcan en la zona, los cuales serán los apropiados con la actividad ciudadana que se pretende. Esta operación es complementaria de la de las determinaciones que establece el Plan General para esta parte del istmo, centrada fundamentalmente en proporcionar una comunicación espacial y peatonal entre los dos límites costeros, destacando la creación de un espacio libre sobre la Autovía deprimida.
- Limitación de usos en el dique Santa Catalina y en la explanada Wilson permitiendo en el primero sólo las actividades relacionadas con el tránsito de pasajeros y la segunda destinada al uso terciario.

Potenciación del eje peatonal Parque Santa Catalina-Muelle Santa Catalina.

En relación con el uso alojamiento turístico en su categoría de hotel y en el ámbito de la zona de dominio público portuario, solo se autorizará, tal y como expone el apartado 4º del artículo 94 de la Ley 48/2003, que "Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras en espacios del dominio público portuario destinados a zonas de actividades logísticas y a usos no portuarios, debiendo tales usos hoteleros acomodarse al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o instrumento equivalente. Dichas instalaciones no podrán ubicarse en los primeros 20 metros medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar o del cantil del muelle".

◆ PGMO de Las Palmas de Gran Canaria • Adaptación Básica al TR-LOTCEM • Aprobación Definitiva según acuerdo de la COTMAC de 9 de Marzo de 2005 •

Página 142
Anexo a las Normas Urbanísticas • Fichas de Ordenación de Áreas Singulares

▲ Ficha del Ámbito de Ordenación Diferenciada OAS-06. PGMO de Las Palmas de Gran Canaria

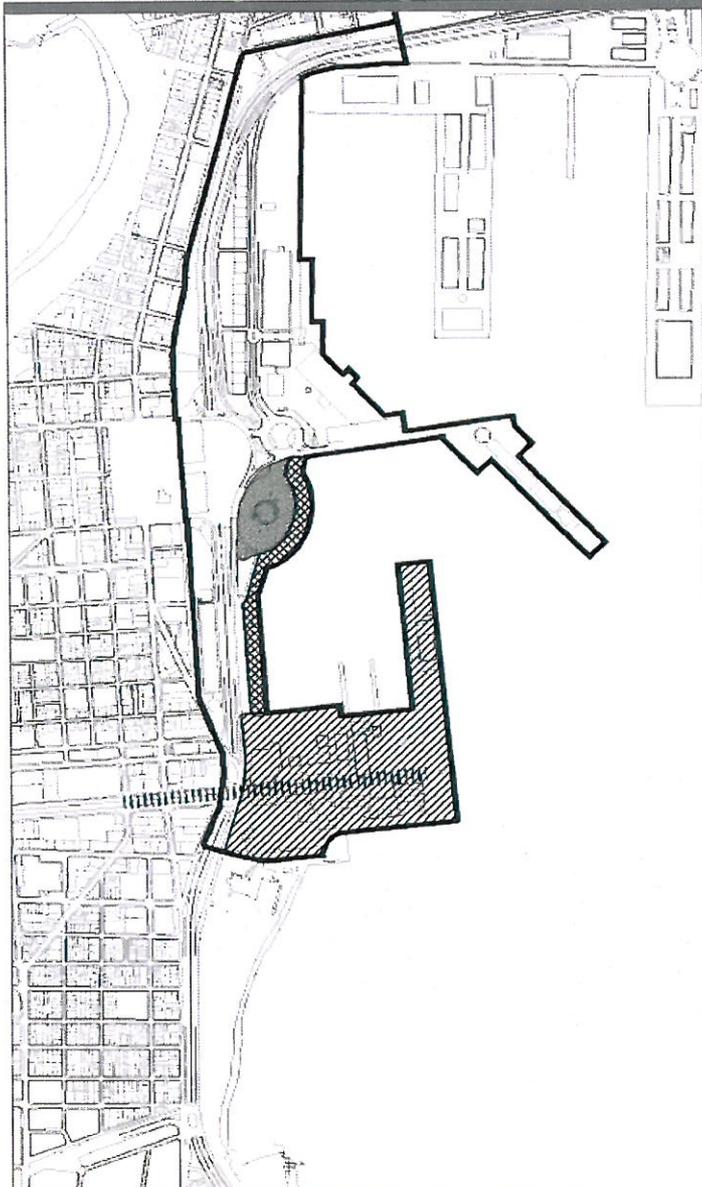
Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

28 JUN 2012

Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013

MEMORIA DE INFORMACIÓN 101
Pleno Municipal

ÁMBITOS DE ORDENACIÓN DIFERENCIADA	OAS-06
Ámbito de Planeamiento: URBANO CONSOLIDADO	REMITIDO
Denominación: PLAN ESPECIAL "Centro Recreativo de Negocios en la Base Naval"	hoja 4 de 4
DETERMINACIONES AL INSTRUMENTO DE ORDENACIÓN INCORPORADO	
<p>Esta página es la 3ª hoja de las 3 que contienen las determinaciones complementarias de este Ámbito de Ordenación Diferenciada.</p> <p style="text-align: right;">sin escala</p> <p>Determinaciones complementarias</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> Localización de un área destinada a Intercambiador de Transporte. Creación de una Área Conectora entre el muelle Santa Catalina y el muelle del Arsenal a base de relleno marítimo que permita la continuidad peatonal en la costa y destinada a espacios libres, teniendo la mínima edificabilidad que regula el Título VII de las Normas Urbanísticas en lo relativo a este uso. Reutilización de la plataforma que actualmente ocupa la Base Naval para usos más urbanos. Se establece que: <ol style="list-style-type: none"> 1- El dique se destinará a estación marítima de pasajeros, compatible con otras actividades dotacionales. Se posibilitará la ampliación de este dique hacia el lado naciente y la conexión con el muelle Santa Catalina a través de un paso peatonal sobre el agua. 2- En la explanada se permitirá el uso terciario sólo al comienzo de la prolongación del eje de Mesa y López, apoyándose en él y conformándolo. El resto será espacios libres y dotacional público. Prolongación del eje viario Avenida Mesa y López en el interior del muelle del Arsenal. La actual puerta de acceso se encuentra incluida en el "Catálogo del Patrimonio Arquitectónico" y deberá ser integrada en la ordenación futura.

Página 143

Anexo a las Normas Urbanísticas • Fichas de Ordenación de Áreas Singulares

Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria • Adaptación Básica al TR-LOTCENC • Aprobación Definitiva según acuerdo de la COTMAC de 9 de Marzo de 2005 •
 Aprobado definitivamente
 Pleno Municipal sesión de fecha 25 SEP 2013
 SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA
 La/El Secretario/a
 Autoridad Portuaria de Las Palmas

Aprobado inicialmente
Sesión Junta Gobierno Local fecha
28 JUN 2012

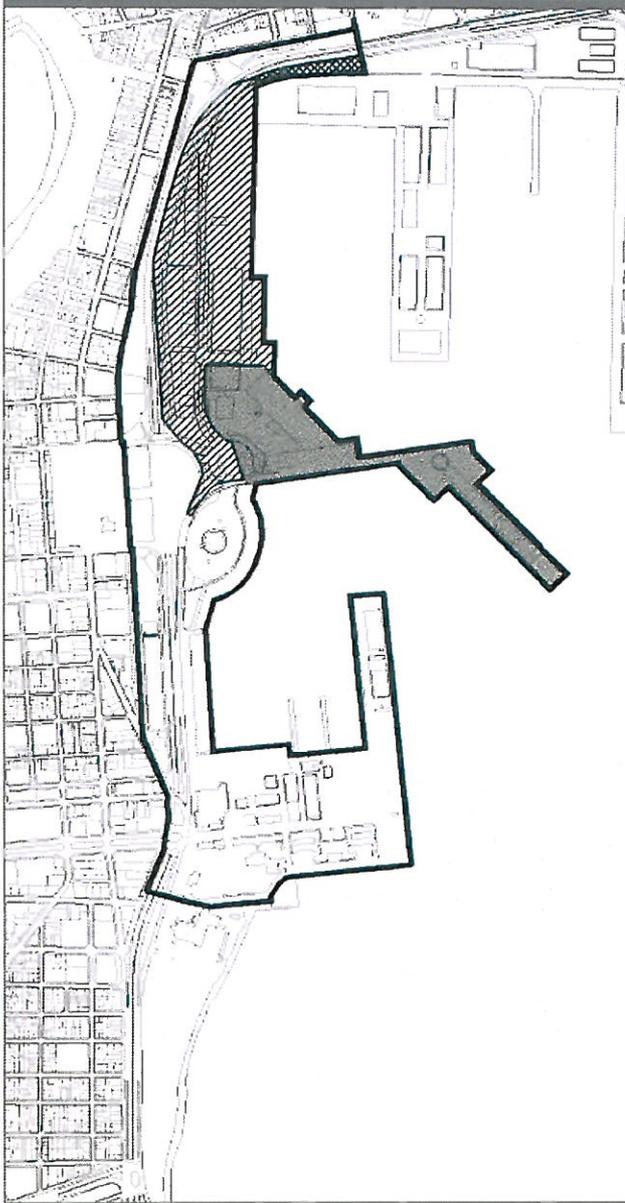
ÁMBITOS DE ORDENACIÓN DIFERENCIADA		OAS-06
Ámbito de Planeamiento: URBANO CONSOLIDADO		REMITIDO
Denominación: PLAN ESPECIAL "Centro Recreativo de Negocios en la Base Naval"		hoja 3 de 4

Página 142

DETERMINACIONES AL INSTRUMENTO DE ORDENACIÓN INCORPORADO

Esta página es la 2ª hoja de las 3 que contienen las determinaciones complementarias de este ámbito de Ordenación Diferenciada.

Determinaciones complementarias sin escala



Establecimiento de las bases en la zona de contacto entre el Puerto y la Ciudad, para la paulatina transformación de este área portuaria al objeto de conseguir compatibilizar las actividades portuarias con las urbanas.

Integración de la explanada del Muelle Sanapú en la trama de la Ciudad, reconvirtiéndola en un Área Singular, dotada de usos urbanos relacionados con el ocio, el comercio y los negocios, que deben ser compatibles con aquellos usos portuarios que permanezcan en la zona, los cuales serán los apropiados con la actividad ciudadana que se pretende. Esta operación es complementaria de la de las determinaciones que establece el Plan General para esta parte del istmo, centrada fundamentalmente en proporcionar una comunicación especial y peatonal entre los dos límites costeros, destacando la creación de un espacio libre sobre la Autovía deprimida.

Limitación de usos en el dique Santa Catalina y en la explanada Wilson permitiendo en el primero sólo las actividades relacionadas con el tránsito de pasajeros y la segunda destinada al uso terciario.

Potenciación del eje peatonal Parque Santa Catalina-Muelle Santa Catalina.

En relación con el uso alojamiento turístico en su categoría de hotel y en el ámbito de la zona de dominio público portuario, solo se autorizará, tal y como expone el apartado 4º del artículo 94 de la Ley 48/2003, que "Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras en espacios del dominio público portuario destinados a zonas de actividades logísticas y a usos no portuarios, debiendo tales usos hoteleros acomodarse al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o instrumento equivalente. Dichas instalaciones no podrán ubicarse en los primeros 20 metros medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar o del cantil del muelle".

◆ PGMIO de Las Palmas de Gran Canaria • Adaptación Básica al TR-LOT/CENC • Aprobación Definitiva según acuerdo de la COTMAC de 9 de febrero de 2005

● Aprobado inicialmente

▲ Ficha del Ámbito de Ordenación Diferenciada OAS-06. PGMIO de Las Palmas de Gran Canaria

28 JUN 2012

25 SEP 2013

Apexo a las Normas Urbanísticas • Fichas de Ordenación de Áreas Singulares

Excmo. Ayuntamiento
 Aprobado definitivamente
 Pleno Municipal sesión de fecha

ÁMBITOS DE ORDENACIÓN DIFERENCIADA	OAS-06
Ámbito de Planeamiento: URBANO CONSOLIDADO	REMITIDO
Denominación: PLAN ESPECIAL "Centro Recreativo de Negocios en la Base Naval"	hoja 4 de 4

DETERMINACIONES AL INSTRUMENTO DE ORDENACIÓN INCORPORADO

Esta página es la 3ª hoja de las 3 que contienen las determinaciones complementarias de este Ámbito de Ordenación Diferenciada.

sin escala

Determinaciones complementarias

- Localización de un área destinada a Intercambiador de Transporte.
- Creación de una Área Conectora entre el muelle Santa Catalina y el muelle del Arsenal a base de relleno marítimo que permita la continuidad peatonal en la costa y destinada a espacios libres, teniendo la mínima edificabilidad que regula el Título VII de las Normas Urbanísticas en lo relativo a este uso.
- Reutilización de la plataforma que actualmente ocupa la Base Naval para usos más urbanos. Se establece que:
 - 1- El dique se destinará a estación marítima de pasajeros, compatible con otras actividades dotacionales. Se permitirá la ampliación de este dique hacia el lado naciente y la conexión con el muelle Santa Catalina a través de un paso peatonal sobre el agua.
 - 2- En la explanada se permitirá el uso terciario sólo al comienzo de la prolongación del eje de Mesa y López, apoyándose en él y conformándolo. El resto será espacios libres y dotacional público.
- Prolongación del eje viario Avenida Mesa y López en el interior del muelle del Arsenal. La actual puerta de acceso se encuentra incluida en el "Catálogo del Patrimonio Arquitectónico" y deberá ser integrada en la ordenación futura.

Anexo a las Normas Urbanísticas • Fichas de Ordenación de Áreas Singulares

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente

Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2009



SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

Idioma del Ámbito de Ordenación Diferenciada OAS-06: PGM de Las Palmas de Gran Canaria

Resolución Junta de Gobierno Local fecha

9 8 JUN 2012

4.1.2.2 El PGO de Las Palmas de Gran Canaria en tramitación

El Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria que se encuentra en fase de tramitación, clasifica al puerto de La Luz y Las Palmas como Sistema General y denomina al ámbito donde se encuentra la zona de servicio terrestre del presente plan especial como **“Sistema General de Dotaciones del Espacio Litoral SG-DEL A desde el Castillo de La Luz hasta el Parque San Telmo”**.

ÁREAS DIFERENCIADAS		SG-DEL
Denominación: SISTEMA GENERAL DE DOTACIONES DEL ESPACIO LITORAL		hoja 1 de 7
Tipo de Sistema General: Espacio Libre / Dotacional	Superficie del área: 150,77 Ha	
Clase de suelo: Suelo Urbano, Suelo Rústico		
Categoría de suelo: Suelo Urbano Consolidado, Suelo Rústico de Protección Costera		
Instrumento de ordenación: Plan Territorial Parcial	Nueva Actuación	
Sector urbanístico: 03 Vegueta-Triana, 04 Arenales, 05 Santa Catalina		
Hojas RS/GS:		

DELIMITACIÓN DEL ÁREA

Este documento ha sido electrónicamente firmado por el Sr. Secretario General del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

Adopción Pleno del PGO al TR LOTCENC y sus Directrices de Ordenación (Ley 19/2003) Aprobación Provisional

APROBADO POR ACUERDO DEL PLENO DE 23 DE MARZO DE 2011

Hoja 1 de 7

PGO de Las Palmas de Gran Canaria | Adaptación Pleno al TR LOTCENC y las Directrices de Ordenación (Ley 19/2003) | Noviembre de 2010

Anexo a las Normas Urbanísticas | Sistemas Generales



▲ Ficha del Área Diferenciada **“Sistema General de Dotaciones del Espacio Litoral”**. PGMO de Las Palmas de Gran Canaria

El frente Litoral de la Ciudad constituye un área de gran relevancia tanto por su carácter portuario como por la histórica vinculación de la población con el mar. Por ello se delimita el **Sistema General de Dotaciones del Espacio Litoral (SG-DEL)** teniendo entre los

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
 Pleno Municipal sesión de fecha
 25 SEP 2012

La/Di/Secretaría/a
 General del Pleno

objetivos la implantación de **grandes espacios públicos destinados a equipamientos y dotaciones de uso social en el borde marítimo**, con la finalidad de recuperar e integrar en la ciudad estas áreas en contacto con el mar y aquellas históricamente vinculadas a usos portuarios sin perjuicio de que en éstas se puedan seguir desarrollando actividades portuarias compatibles con la vida urbana de la Ciudad.

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

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

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

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

Los respectivos proyectos de ejecución de **Sistema General** deberán integrar una actuación urbana que propicie su mejora ambiental como **Eje Verde Estructurante**; en especial en el borde marítimo de Vegueta, la Base Naval, **el frente urbano de la Base Naval-Mercado del Puerto y el Muelle de Santa Catalina**, de acuerdo a los criterios que al respecto de esta figura estructurante se regula en el PIOGC y sin perjuicio de su compatibilidad con el marco competencial en el ámbito portuario, Base Naval y Autovía GC-01.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/Ea Secretaria/o
General del Pleno



ÁREAS DIFERENCIADAS		SG-DEL A
Denominación: "SISTEMA GENERAL DE DOTACIONES DEL ESPACIO LITORAL"		hoja 3 de 7
DETERMINACIONES PARA LA GESTIÓN		
Titularidad del suelo:	Obtención:	
Organismo/s actuante/s:	Sistema de Ejecución: Público	
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN		
Calificación: Dotacional	Superficie del área ordenada: 819.496 m ²	
Superficie de Espacios Libres:	Superficie Dotaciones:	Superficie Varío:
Uso principal / característico: Servicios Públicos, Sevicios Portuarios		
Usos Compatibles: Administración Pública, Espacio Libre		
Edificabilidad máxima: 0,00 m ² /m ²	Altura máxima:	Ocupación máxima: 0 %
Instrumento de ejecución:		
ORDENACIÓN PORMENORIZADA		DETERMINACIONES ESPECÍFICAS
		<p>En tanto en cuanto no se redacte el Plan Territorial Parcial que ordena el Sistema General se mantienen para la Dársena de embarcaciones menores del Puerto de La Luz y de Las Palmas los parámetros de ordenación transcritos en la hoja anexa de determinaciones específicas, excepto:</p> <p>El vial entre la Avenida Marítima y el Muelle de Pantalanes aumenta su ancho en 5,50 m. Hasta alcanzar una sección de 26 m.</p> <p>La parcela 6 modifica su contorno, adaptándose al trazado actual de los viales.</p> <p>La parcela 11 modifica su uso, pasando de comercial a Servicio Público-Comercial, para la localización de un edificio de usos portuarios.</p> <p>En la parcela 4 se permitirá además del uso de Vela Ligera el uso Comercial manteniendo lo parámetros urbanísticos establecidos.</p> <p>La parcela 5 se segrega resultando una nueva parcela (V-5.1) cuyo uso será el de Vela Latina.</p> <p>Estos dos últimos puntos son resultado de la Modificación Puntual del Plan Especial aprobado por la CUMAC el 30 de julio de 1998.</p> <p>En la hoja anexa se establecen, por tramos, una serie de determinaciones a la futura ordenación del área.</p>
DETERMINACIONES PARA LA REDACCIÓN DEL INSTRUMENTO DE EJECUCIÓN		
OBSERVACIONES		
<p>Las determinaciones específicas contempladas en esta ficha habrán de entenderse sin perjuicio de la aplicación de la normativa sectorial. 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>		

Este documento ha sido diligenciado mediante firma electrónica de la Secretaría General del Plano del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

Adaptación Plena del PIDO al TR-LOTCEVC y las Directrices de Ordenación Ley 19/2003) Aprobación Provisional APROBADO POR ACUERDO DEL PLENO DE 23 DE MARZO DE 2011

Anexo a los Normos Urbanísticas | Sistemas Generales

▲ Ficha del Área Diferenciada "Sub-Sistema General de Dotaciones del Espacio Litoral. SG-DEL A". PGM de Las Palmas de Gran Canaria



Excmo. Ayuntamiento
 Aprobado definitivamente
 Pleno Municipal sesión de fecha
 25 SEP 2013
 La/El Secretario/a
 del Pleno

4.1.3 El planeamiento sectorial

4.1.3.1 Marco Estratégico

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

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

En desarrollo de su plan estratégico, las Autoridades Portuarias elaboran un proyecto de plan director para cada uno de los puertos que gestionen. El plan director se configura como el instrumento para la previsión de la construcción de un nuevo puerto, la ampliación o la realización de obras de infraestructura de uno existente.

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

4.1.3.2 Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria de Las Palmas

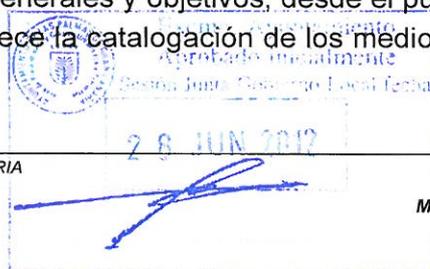
El plan estratégico está destinado al logro de los objetivos empresariales en el medio y largo plazo. Es la declaración formal que contiene y describe la razón de ser de la empresa, establece estrategias, objetivos, metas y directrices, con base en un análisis de la situación de la entidad, teniendo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

4.1.3.3 Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Las Palmas

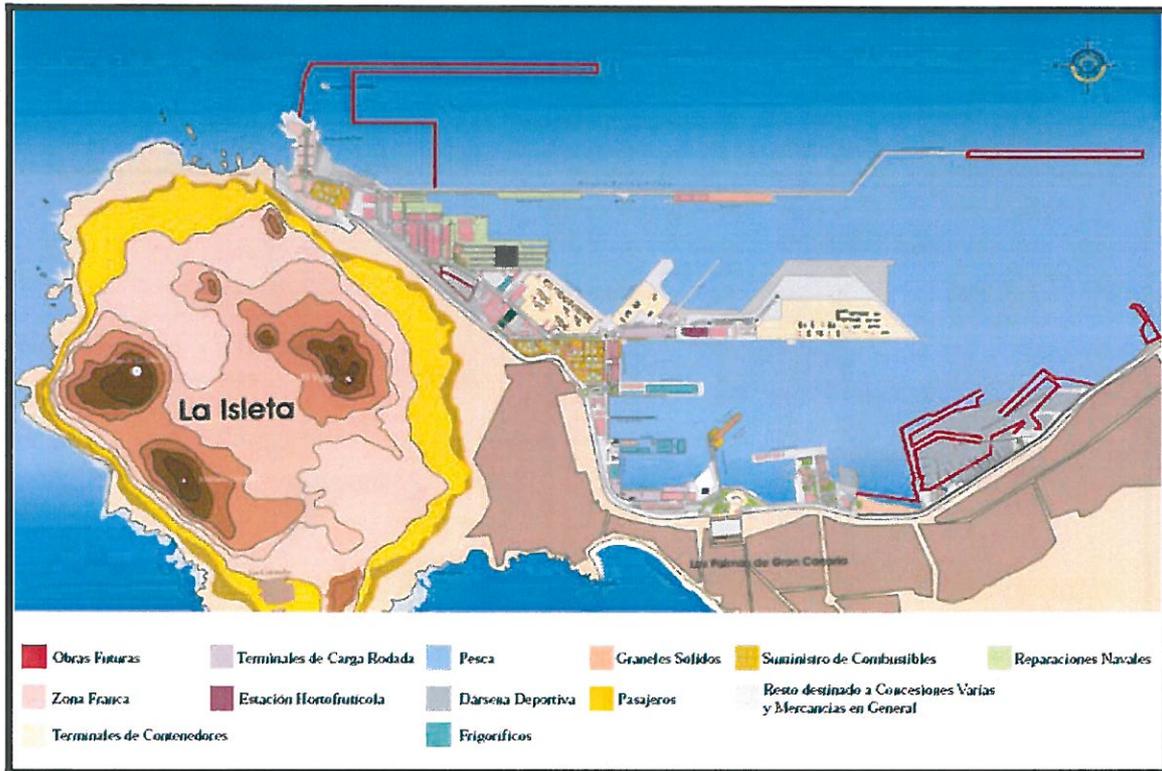
Su objetivo general es el de crear la estructura organizativa y los procedimientos operativos necesarios para dar respuesta a las necesidades operativas de una organización. Contiene criterios generales y objetivos, desde el punto de vista geográfico, temporal y legal, así como establece la catalogación de los medios y recursos de los que se puede disponer.

Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria
Aprobado por el Pleno Municipal el día 25 de Septiembre de 2012

Ta. Pleno Municipal
SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA
General del Pleno
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



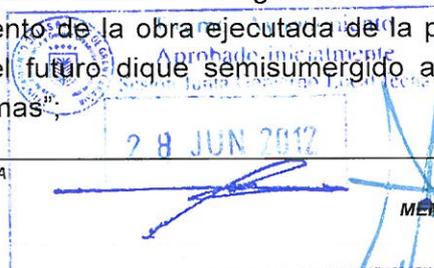
La ampliación del Puerto de Las Palmas contiene una indudable limitación en cuanto a su crecimiento futuro, por lo que es difícilmente imaginable que la configuración exterior del Puerto pueda sobrepasar los límites previstos en el gráfico adjunto.



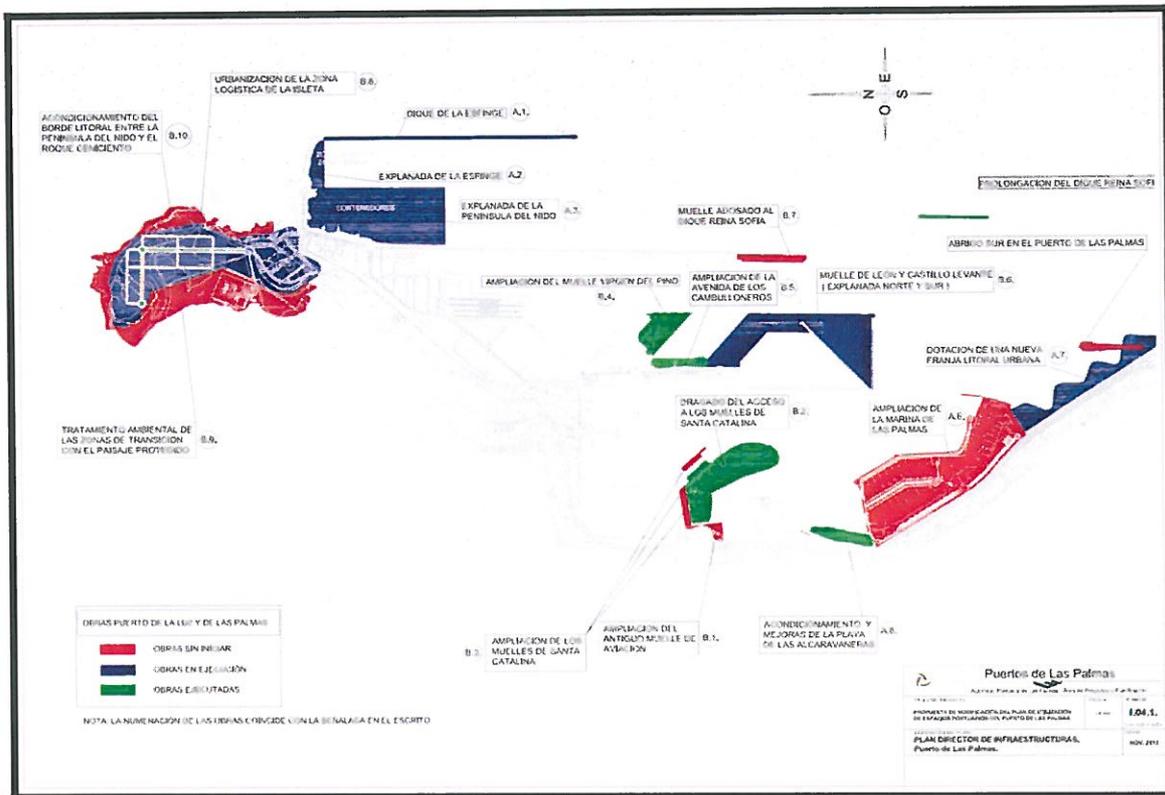
El escaso rendimiento de tonelaje por metro lineal de muelle refleja que la morfología del Puerto está muy dirigida a actividades que demandan gran cantidad de línea de atraque, como son el avituallamiento y la estancia de buques en paro biológico. Esto unido a las necesidades operativas y funcionales de la actividad propia de las terminales de contenedores, reflejan una demanda de superficie considerable con objeto de aproximarnos a la anchura media estatal de muelle, en torno a los 300 metros.

A muy grandes rasgos, las actuaciones de ampliación que se plantean, y que se desarrollarán en este Plan Director, se pueden agrupar de la siguiente forma:

1. Obras ligadas a consolidar al Puerto de La Luz como centro de trasbordos y distribución de mercancías hacia otros puertos canarios y de África, principalmente:
 - Ampliación de los muelles y terminales de contenedores en el eje de los muelles de Gran Canaria – Virgen del Pino– 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".



2. Obras ligadas a dotar al Puerto de explanadas suficientes para actividades logísticas y de almacenamiento, con disponibilidad de líneas de atraque próximas: Explanación y urbanización de los terrenos adquiridos en La Isleta, y la nueva dársena exterior de La Esfinge;
3. Obras ligadas a mejorar y completar el equipamiento interior del Puerto: mejora de las condiciones funcionales de los muelles de Santa Catalina, y ampliación del muelle adosado al dique Reina Sofía.



▲ Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Las Palmas.

Agrupándose las actuaciones en:

- Por un lado, aquellas que previsiblemente no tendrían incidencia más allá de los estrictos límites del Puerto, que se incluyeron en el “Plan Director de Infraestructuras Terrestres e Interiores del Puerto de La Luz”. Este documento fue sometido a un procedimiento abreviado de consultas a través del Ministerio de Medio Ambiente, y con fecha 26 de marzo de 2001, la Secretaría General de Medio Ambiente dictó Resolución declarando la innecesariedad de someter las obras previstas al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por otra parte, en el “Proyecto Básico de actuaciones para la ampliación del Puerto de La Luz”, se incluyeron aquellas actuaciones que modifican la configuración exterior del Puerto. Este documento fue sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, obteniendo la correspondiente Declaración

Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria
 Aprobado definitivamente
 Pleno Municipal sesión de fecha 25 SEP 2013
 La Secretaría General del Pleno

Aprobado inicialmente
 26 JUN 2012

de Impacto Ambiental por resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente de 20 de diciembre de 2001.

Estas obras son:

- Dique de la Esfinge (en ejecución);
- Explanada de la Esfinge (en ejecución) ;
- Explanada del Nido (en ejecución);
- Urbanización de la zona logística de La Isleta (en ejecución);
- Abrigo Sur en el Puerto de Las Palmas (ejecutado);
- Dotación de una Franja Litoral Urbana (no ejecutado);
- Relleno Sur Muelle León y Castillo (ejecutado).

Como obras también contempladas más a largo plazo están:

- Muelle Adosado al Dique Reina Sofía Sur (ejecutado);
- Ampliación Muelles de Santa Catalina, Sur y Naciente (ejecutado);
- Ampliación Antiguo Muelle de Aviación (no ejecutado);
- Ampliación de la Marina de Las Palmas (no ejecutado).

Con todo ello se intenta conseguir los siguientes objetivos:

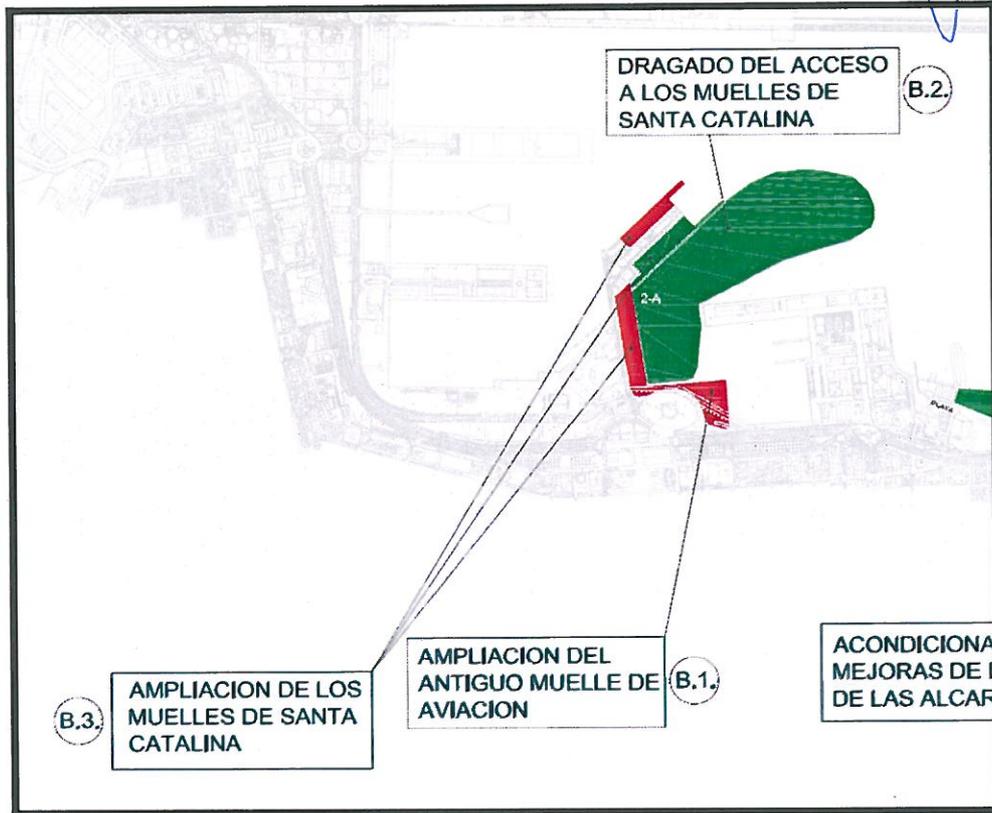
- Adecuación a los tráficos y buques previstos en el año horizonte 2016;
- Ordenación de usos (evitando interferencias y optimizando las instalaciones actuales);
- Mejora en la calidad de las instalaciones;
- Mejora en la operatividad del puerto;
- Adecuación de accesos y conexiones a la red viaria de interés regional;
- Potenciación de nuevos usos en las zonas del puerto más cercana a la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria;
- Minimización de efectos perjudiciales sobre áreas medioambientales sensibles (área de La Isleta);
- Racionalidad y viabilidad técnico-económica.



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SER 2013





▲ Plan Director de Infraestructuras. Ampliación recogida en el ámbito del presente plan

4.1.3.4 Plan de Empresa del Puerto de Las Palmas

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

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25/SEP/2013

4.1.3.5 Plan de Utilización del Puerto de Las Palmas

La/El Ordenación de la zona de servicio del puerto de Las Palmas se realizó por medio del correspondiente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Las Palmas (en adelante PUEP-LP), que incluía los de Salinetas y Arinaga, siendo aprobado

Aprobado inicialmente
28 JUN 2012

por Orden del Ministerio de Fomento de 1 de agosto de 2001 (BOE de 21 de agosto), de acuerdo con el entonces vigente artículo 15 de la Ley 27/1992.

Además de delimitar la zona de servicio, el PUEP-LP asigna usos a las distintas áreas del Puerto, mediante la creación de zonas homogéneas con vocaciones similares, dentro de la explotación portuaria.

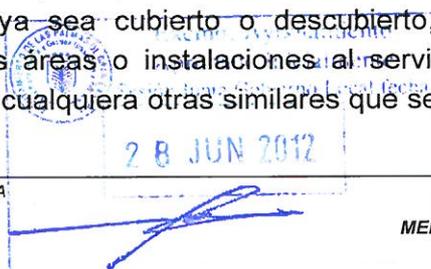
En la Propuesta de Utilización (Aptdo. 5.3) del vigente PUEP-LP se propone para el Puerto de Las Palmas un total de seis Usos Básicos deducidos de los art. 3 y 5 de la Ley 27/1992, a los que se añaden los de Infraestructuras y Afección Portuaria. Estos Usos Básicos, además, se descomponen en otras categorías.

Se ubica en el *área 3.A. Santa Catalina* formado por los muelles de Wilson y del Sanapú y el muelle de Santa Catalina, dedicados mayoritariamente al tráfico de pasajeros y ro-ro y el eventual amarre de las flotas internacionales que faenan en los caladeros de las costas africanas (flota pelágica), al mismo tiempo que mantiene una estrecha relación con la ciudad y un importante uso de paseo ciudadano. Cuenta con importantes instalaciones (Estación marítima) y una larga línea de muelles. El triángulo situado en la base del muelle de Santa Catalina, destinado a intercambiador de transporte que aumenta su papel urbano y en el norte existe un importante complejo terciario. La anchura media de la zona de servicio en esta área es de 70 metros.

El vigente PUEP-LP establece para el ámbito del presente plan los siguientes usos:

- USO COMERCIAL en la categoría de PASAJEROS Y RO-RO para el muelle de Santa Catalina.
- USO COMERCIAL en la categoría de POLIVALENTE, para el resto de los muelles comerciales actuales.
- USO COMPLEMENTARIO ALMACENAJE LOGÍSTICO para el conjunto de áreas de almacenaje actualmente existentes, que no cuentan con acceso directo a muelle, y para el área de la península del Nido, recientemente urbanizada.
- COMPLEMENTARIO TERCIARIO para los edificios de oficinas de la Autoridad Portuaria, el triángulo de terreno situado en el lado norte del arranque del muelle de Santa Catalina.

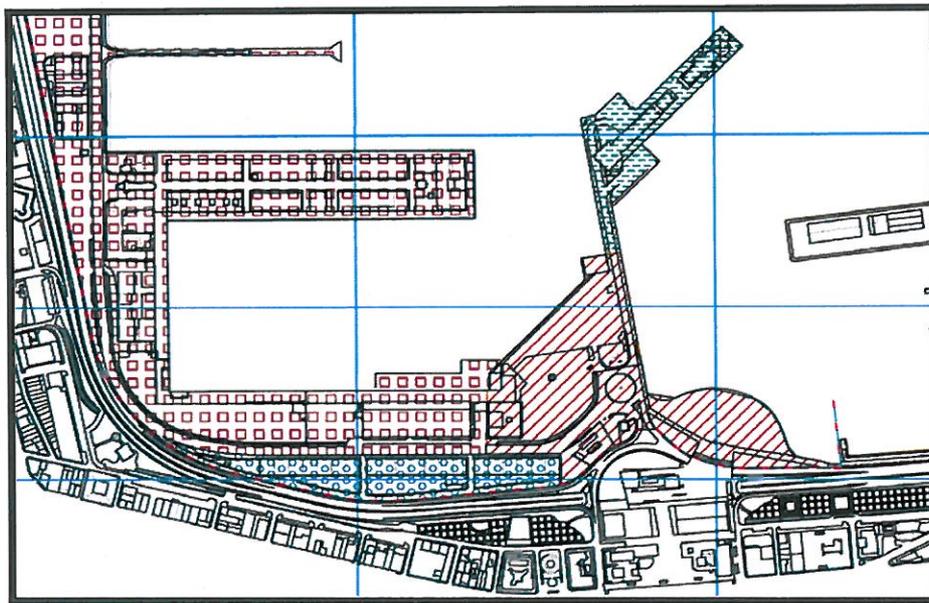
El Uso COMERCIAL, según se define en el PUEP-LP, es el asignado a aquellos espacios en los que se desarrolla la actividad comercial del puerto. Comprende las actividades de carga y descarga de buques, de pasajeros y mercancías, las de maniobra y manipulación en los muelles, el almacenaje, ya sea cubierto o descubierto, el avituallamiento o reparación de embarcaciones, las áreas o instalaciones al servicio del transporte del pasajero, vehículos, mercancías y cualquiera otras similares que se efectúen con idéntica finalidad en la zona de servicio.



Dentro del Uso COMERCIAL se establecen las siguientes categorías: Graneles, Pasajeros/RoRo, Polivalente y Construcción y Reparación Naval. Estas categorías de uso se consideran, a efectos jurídicos, con valor puramente indicativo, como expresión de la vocación principal de los distintos suelos, por lo que las alteraciones en la utilización de estos no implicarán modificación del Plan de Utilización, a no ser que explícitamente se señale lo contrario para algún área en concreto.

El Uso COMPLEMENTARIO, según se define en el PUEP-LP, es el asignado a aquellas áreas portuarias dedicadas a actividades generadas o complementarias de la actividad portuaria, como las logísticas y las de organismos portuarios y asociados (incluso talleres), así como las actividades ligadas directa o indirectamente al puerto, de tipo recreativo, de comercio al por menor, restauración y asimiladas, oficinas, etc.

Se establecen dos categorías, la de Almacenaje y Logístico y la de Terciario.



▲ PUEP-LP vigente. Ampliación del ámbito del presente plan.

4.1.3.6 Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (en tramitación)

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013

El Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (en adelante PUEP) del Puerto de Las Palmas que incluye Salinetas y Arinaga fue aprobado por Orden Ministerial de 01 de agosto de 2001, estableciendo sus usos básicos previstos y delimitando la vigente Zona de Servicios.

La/El Secretaria/o
General del Pleno

Con el paso del tiempo se detectaron algunos errores gráficos en la definición de la Zona de Servicio así como la necesidad de utilizar cartografía más actualizada y pormenorizada para la mejor definición de los espacios portuarios.

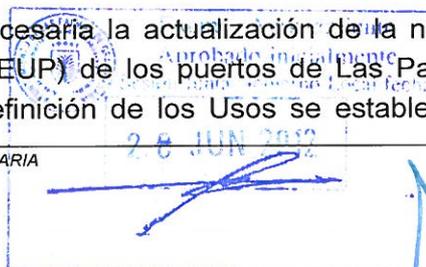
En lo que respecta al Puerto de Las Palmas, el desarrollo y ampliación de las infraestructuras portuarias, han sido planteadas en los proyectos "Actuaciones para la ampliación del Puerto de La Luz" y en el "Plan director de actuaciones terrestres e interiores del Puerto de La Luz", el primero con declaración de impacto ambiental mediante resolución de 20 de diciembre de 2001 (BOE 11 enero 2002) y el segundo con resolución de innecesariedad de someterlo al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental de 26 marzo de 2001 (BOE 20 de abril de 2001), ambas formuladas por la Secretaría General de Medio Ambiente.

Con posterioridad, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en sesión celebrada el día 30 de julio de 2004, acordó la iniciación de la tramitación del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Las Palmas, en aplicación del artículo 38 de la Ley 48/2003 de régimen económico y prestación de servicios de los puertos de interés general. El mencionado PDI fue ratificado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en sesión celebrada el 13 de septiembre de 2007, y por Acuerdo de Consejo Rector de Puertos del estado en sesión de 3 de marzo de 2008.

La Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, en su artículo 94 establecía explícitamente que usos tienen la consideración de portuarios cuya denominación no coincidía exactamente con la establecida en el mencionado Plan de Utilización por lo que parecía conveniente una adaptación a fin de evitar confusiones. Hay que recordar que la tramitación y aprobación del P.U.E.P. 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 ya que la Ley 27/1.992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y la Marina Mercante, modificada por Ley 62/1997, de 26 de diciembre no describía explícitamente cuales eran estos usos.

La Ley 33/2010, de 5 de agosto de 2010, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, modifica algunos artículos aislados de la repetida ley en introduce otros nuevos como "el cambio de 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, evitando posibles confusiones" (Preámbulo IV de la Ley 33/2010) como las que llevaron a confundir los Planes de Utilización con instrumentos cuyas capacidades iban más allá de la simple delimitación de las Zonas de Servicio de los Puertos y que, para ello, debía apoyarse en la previsión, muy a grosso modo, de la distribución en los puertos de los usos portuarios básicos.

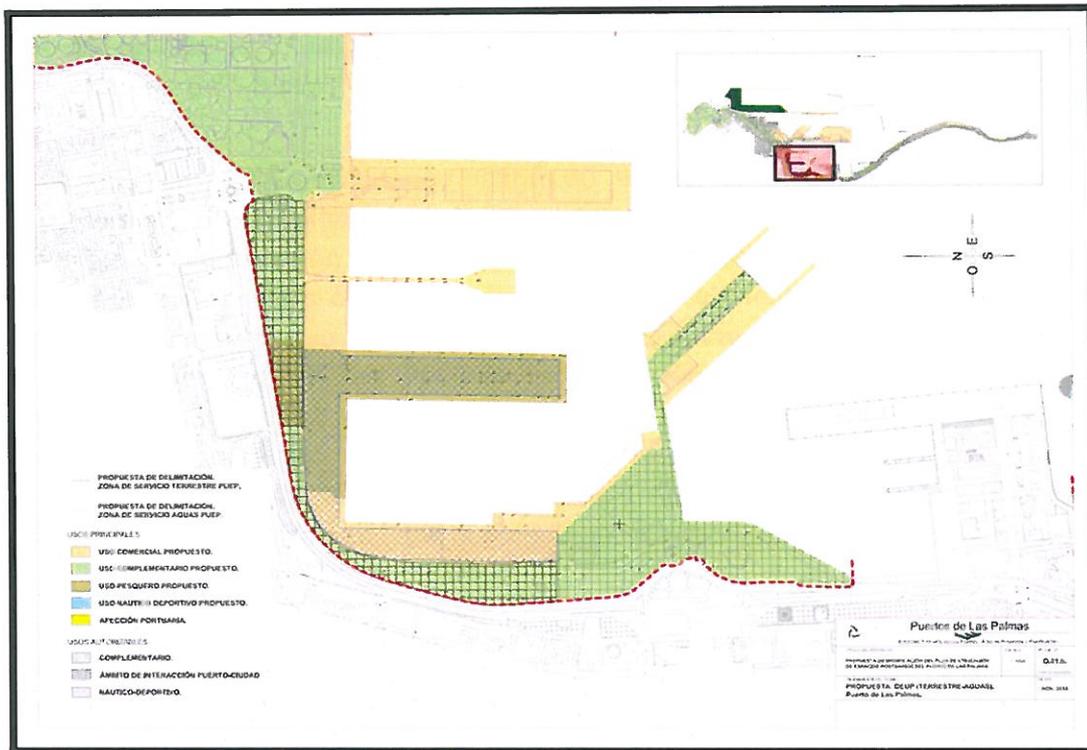
Por todo lo descrito, resultó necesaria la actualización de la nueva Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP) de los puertos de Las Palmas en la Isla de Gran Canaria, conviniendo que la definición de los Usos se establece exclusivamente a los



efectos de justificar la necesidad o no de la inclusión de terrenos en la Zona de Servicio y determinar la superficie necesaria para llevar a cabo las actividades portuarias.

Esto es que la D.E.U.P. no incluirá, ni puede hacerlo, ningún tipo de determinación urbanística cuya competencia está reservada a los correspondientes instrumentos de planeamiento territorial y planes urbanísticos.

La aprobación de la propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, de acuerdo con lo estipulado en la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, derogará el vigente Plan de Utilización de los espacios portuarios del Puerto de Las Palmas, aprobado por O.M. de 1 de agosto de 2001, al que sustituirá por completo.



▲ Propuesta DEUP (terrestre-aguas) para el Puerto de Las Palmas.

La propuesta de nueva delimitación de la zona de servicio acoge el conjunto de las áreas a las que se ha asignado un uso portuario de acuerdo con el artículo 94 de las Leyes 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, modificado por la Ley 33/2010, de 5 de agosto, bien sea:

- 25 SEP 2013 ■ Comercial;
- Complementario;
- La/El Secretario/a ■ Nautico-Deportivo;
- General de Puerto



- Pesquero;
- Los vinculados a la interacción puerto-ciudad.

4.1.3.7 Plan especial del Puerto de Las Palmas (OAS-04/OAS-05)

Los ámbitos de ordenación diferenciada OAS-04 (Zona de Servicios del Puerto de La Luz y de Las Palmas) y OAS-05 (Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y Las Palmas) del vigente Plan General Municipal de Ordenación, forman parte del dominio público portuario terrestre adscrito al Puerto de Las Palmas mediante el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios de Las Palmas.

ÁMBITOS DE ORDENACIÓN DIFERENCIADA			OAS-04
Ámbito de Planeamiento: URBANO CONSOLIDADO			INCORPORADO
Denominación: PLAN ESPECIAL "Zona de Servicios del Puerto de La Luz y de Las Palmas"			Hoja 1 de 4
Barrio:	LA ISLETA	Expediente Municipal:	41/89
Distrito:	5- LA ISLETA	Planos 1:2.000	04U-V;05T-U-V;06T-U-V;07S-T-U,V
Sector Urbanístico:	6- LA ISLETA		08Q-R-S-T-U;09Q-R-S-T-U;10Q-R,S T-U;11S-T-U;12S-T-U;13S-U

Delimitación del Ámbito de la Ordenación sin escala

Página 134

Anexo a las Normas Urbanísticas e Fichas de Ordenación de Áreas Singulares

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado inicialmente
por el Pleno Municipal en sesión de fecha
28 JUN 2012

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
por el Pleno Municipal en sesión de fecha
25 SEP 2013

▲ Ficha del Ámbito de Ordenación Diferenciada OAS-04. PGMO de Las Palmas de Gran Canaria.

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 recientemente. 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 de Las Palmas de Gran Canaria, con especial atención a su accesibilidad, actividad económica, transportes y congestión del tráfico, usos y cercanías al espacio residencial, degradación ambiental asociada, etc....

ÁMBITOS DE ORDENACIÓN DIFERENCIADA				OAS-05
Ámbito de Planeamiento: URBANIZABLE SECTORIZADO no ordenado				REMITIDO
Denominación: PLAN ESPECIAL "Zona de Actividades Logísticas del Puerto de la Luz y de Las Palmas"				hoja 1 de 2
Barrio:	ISLETA	Expediente Municipal:		
Distrito:	5- LA ISLETA	Planos 1:2.000	02T,02U,03T,03U,04T,04U	
Sector Urbanístico:	6- ISLETA		05T,05U	

Delimitación del Ámbito de la Ordenación sin escala

Página 138
Anexo a las Normas Urbanísticas • Fichas de Ordenación de Áreas Singulares

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado inicialmente
28 JUN 2012

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013

▲ Ficha del Ámbito de Ordenación Diferenciada OAS-05. PGMO de Las Palmas de Gran Canaria.

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.

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, por lo que se les permitió continuar con la tramitación de los Planes Especiales acogándose a la Disposición Transitoria Tercera, apartado 1, de la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices del Turismo, según la redacción dada por la Ley 1/2006, de 7 de febrero.

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 los presentes 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 publicada 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 del Gran Canaria se mantenía en suspenso.

Ordenación urbanística y normas particulares.

La ordenación en los Planes Especiales de Ordenación OAS-04 y OAS-05 vigentes 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 de los Planes Especiales de Ordenación OAS-04 y OAS-05.

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.

En particular, el documento de modificación tratará sobre las determinaciones del Área Funcional de Almacenaje y Logística, que comprende aquellos terrenos de la zona de servicio dedicadas fundamentalmente al almacenaje, la distribución y la logística, incluidas las labores de terminación, limpieza y empaquetado de algunas mercancías.



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

Las Palmas de Gran Canaria
Gobernador Municipal

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:

Las condiciones de parcelación, en las que pueden establecerse magnitudes o dimensiones mínimas de las parcelas susceptibles de concesión en el área.

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.

Las condiciones de uso, en las que se detallan los usos pormenorizados permitidos en cada área.

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.

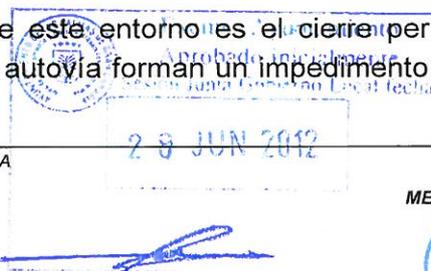
Condiciones de tramitación y desarrollo, en las que se precisan los procedimientos a seguir para el desarrollo de las actuaciones previstas en un área o, en su caso, la forma de modificar la ordenación propuesta.

4.2 Paisaje portuario y percepción urbana del puerto según el ISA.

Dada la convivencia y la relación tan estrecha existente entre el puerto y la ciudad de Las Palmas, el paisaje portuario constituye un referente en la fachada Este de la ciudad. Las diversas instalaciones, edificaciones y actividades que se desarrollan en el puerto son pues la imagen percibida por el observador constituyendo el horizonte visual de gran parte de los espacios próximos a la Autovía Marítima.

La barrera que supone la Autovía, su carácter de vía rápida y su disposición hacen que la conexión viaria entre el puerto y la ciudad se produzca únicamente en los puntos de acceso portuarios tratados con anterioridad.

Otro de los elementos que define este entorno es el cierre perimetral amurallado del puerto, que conjuntamente con la autovía forman un impedimento físico que segregan el



espacio urbano del portuario. La existencia de ambos elementos, Autovía y cierre perimetral constituyen condicionantes severos en la percepción global del entorno.

La trama urbana residencial próxima, en general, está constituida por edificación en manzana cerrada de altura homogénea. Algunas de las calles constituyen ejes comerciales y aglutinadores de la propia actividad urbana, como lo es el área de Santa Catalina y su entorno.

Junto al límite Oeste del ámbito del Plan Especial, definido por un entorno urbano residencial, se sitúan cuatro espacios libres públicos, los situados más al Sur constituyen parte de la conexión de éste con el área urbana. Se trata de parques o plazas, algunos de poca superficie, situados en el borde interior de la Autovía Marítima y desde los que se percibe la edificación.

De éstos, el que posee más entidad es El Parque de Santa Catalina, donde el comercio y el trasiego de turistas ofrecen un carácter cosmopolita a este emblemático parque, y que mantiene la huella portuaria en los edificios Miller y Elder, este último, sede del Museo de la Ciencia y Tecnología. El Edificio Miller que alberga en la actualidad el Centro Coreográfico de Las Palmas de Gran Canaria, es utilizado como centro logístico de diversos eventos culturales que a lo largo del año se celebran en esta ciudad.

La concentración de ofertas comercial, de ocio, servicios y cultura concede a la zona características esenciales que pueden realzar las medidas a desarrollar por este plan especial.

El área de Santa Catalina es una de las zonas que gozan de mayor antigüedad en la zona del puerto. De hecho el muelle Santa Catalina, formó parte del primer proyecto ejecutado del puerto de La Luz (1883-1902) y el parque, que formaba parte del espacio portuario era el lugar por donde se accedía al puerto comercial.

Ha sido tradicionalmente uno de los principales focos comerciales a los que acuden los consumidores a efectuar sus compras. Estos clientes no solo son residentes, también son turistas ocasionales, que bien eligen unos días de estancia en esta zona de la ciudad, o la escala el barco crucero en el muelle Santa Catalina les ha permitido hacer una vista turística por esta misma zona, haciendo un recorrido que por lo general transcurre desde la

escala del barco hasta la Playa de Las Canteras y alrededores.

Es muy importante tener en cuenta que este puerto ha experimentado un gran crecimiento en los últimos años, en cuanto a superficie, servicios e instalaciones, motivado en gran medida por el crecimiento de algunos tráficos navales, entre ellos el de cruceros que necesitaban atraques e instalaciones adecuadas. Este tipo de tráfico portuario por sus características es globalmente asumible como tráfico de impacto

Excmo. Alcalde del Puerto
Aprobado definitivamente

Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2012

La/El Secretario/a
Concedido al Pleno

compatible, ya que desde la ciudad se percibe como un impacto socioeconómico y elemento paisajístico positivo.

Estas interrelaciones entre el puerto y la ciudad que se mantienen dinámicas experimentando modificaciones desde hace más de un siglo, se visualizan de forma más amable en este entorno de Muelle y Parque Santa Catalina, siendo uno de los valores de mayor consideración desde la percepción social sobre el puerto. Así como uno de los aspectos de mayor importancia en la orientación de este Plan Especial.

En este contexto surge la oportunidad de generar actuaciones puerto ciudad que encajen en este Plan Especial de Ordenación y que den respuestas a esta realidad, que se manifiesta de forma más tangible en el entorno del ámbito territorial de este Plan. Es por todo ello que el puerto debe disponer de una ordenación adecuada y eficiente que mejore las condiciones para la prestación de servicios portuarios y urbanos y de igual forma las ambientales y paisajísticas.

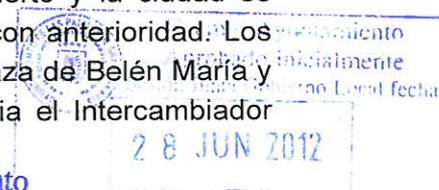
En este capítulo, se tratan los aspectos más relevantes, a este respecto, que pueden ser tenidos en cuenta a la hora de establecer la normativa por parte de este Plan Especial. De interés es el estudio del borde urbano-portuario, delimitado por una valla (característica común a muchos puertos) y los espacios que se sitúan junto a él, el propio paisaje portuario, percibido desde el interior, y por último, la imagen que el puerto proyecta al exterior, tanto a la ciudad como a los ciudadanos. Todos estos aspectos se incluyen en el Plano de Información Nº I.06.

4.2.1 El borde urbano-portuario

4.2.1.1 Vías de borde, accesos y edificación urbana

La accesibilidad terrestre, tanto a la ciudad como al puerto, se produce desde la Autovía Marítima, la cual canaliza todo el tráfico generado por ambos. Ésta, dada la localización del ámbito de estudio en una posición de "fondo de saco", tiene carácter perimetral y define el límite del Plan Especial en la parte oeste, hasta el acceso de Belén María. La barrera que supone la Autovía, con una calzada de 4 carriles (2 por sentido), su carácter de vía rápida y su disposición hacen que la conexión entre el puerto y la ciudad se produzca únicamente en los puntos de acceso portuarios tratados con anterioridad. Los puntos de conexión peatonales son, por tanto, los ubicados en la Plaza de Belén María y los que se producen a través de la Plaza de Santa Catalina, hacia el Intercambiador modal de transportes y hacia la Plaza Camilo Martínón Navarro.

La trama urbana residencial próxima, en general, está constituida por edificación en manzana cerrada de altura homogénea. Algunas de las calles del entorno constituyen



ejes comerciales y aglutinadores de la propia actividad urbana, como lo es el área de Santa Catalina y su entorno.

4.2.1.2 Espacios libres en el entorno.

Junto al límite Oeste del ámbito del Plan Especial, definido por un entorno urbano residencial, se sitúan cuatro espacios libres públicos que constituyen gran parte de la conexión de éste con el área urbana. Se tratan de parques o plazas, algunos de poca superficie, situados en el borde interior de la Autovía Marítima y desde los que se percibe la edificación.

De éstos, el que posee más entidad es El Parque de Santa Catalina, donde El comercio y la hostelería ofrecen un carácter cosmopolita a este emblemático parque, transitado por lugareños y foráneos, y que mantiene la huella portuaria en los edificios Miller y Elder, este último, sede del Museo de la Ciencia y Tecnología. El Edificio Miller alberga en la actualidad el Centro Coreográfico de Las Palmas de Gran Canaria.

Este área cosmopolita sostiene su pulso vital gracias al tejido social que se nutre a diario del alimento comercial que le ofrecen sus tiendas, sus calle llenas de alegría comercial de gentes que van y vienen, de encuentros, de tiendas en las Calle Ripoché, Luis Morote o General Vives, de quioscos, de cafeterías que dan solera al Parque de Santa Catalina, zona esencial para la aportación de parte de nuestra estética populista urbana.

La concentración de ofertas comercial de ocio, servicios y cultura concede a la zona características esenciales para realizar este proyecto y convertirlo en una experiencia piloto a implantar en otras Zonas.

El área de Santa Catalina es una de las zonas que gozan de mayor antigüedad en la zona del puerto. Actualmente cuenta con un total de 19.997 habitantes con un volumen de población y equipamiento comercial, terciario, cultural e institucional destacado.

La zona de Santa Catalina ha sido tradicionalmente uno de los principales focos comerciales a los que acuden los consumidores a efectuar sus compras. Estos clientes no solo procede de los alrededores ya que Santa Catalina es referencia comercial para aquellos que provienen de fuera,

A pesar de las ventajas de los centros comerciales, ninguno ofrece ese aspecto tradicional, en el sentido de lugar de encuentro

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

SECRETARÍA DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA
General del Pleno
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado inicialmente
Según Junta de Gobierno Local de fecha
28 JUN 2012



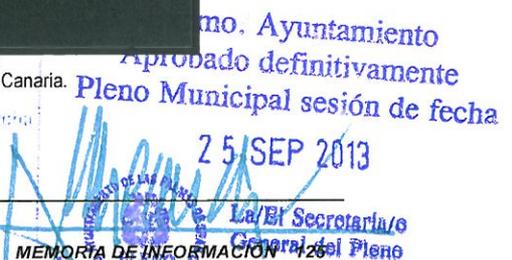
▲ Vista aérea del Parque de Santa Catalina de Las Palmas de Gran Canaria.

Destaca también el Parque del Castillo de La Luz, constituido por espacios ajardinados y áreas estanciales. El castillo fue declarado Monumento Histórico Nacional en 1941, edificio que en la actualidad alberga un centro cultural y una sala de exposiciones.

La Plaza de Belén María, en su conexión con la Plaza Ingeniero Manuel Becerra y la Avenida de Juan Rejón (lugar donde se ubicaba el antiguo acceso al puerto), constituye otro de estos espacios, formado por el bulevard central y el espacio interior de la rotonda, ambos ajardinados. Se encuentra en conexión con la Plaza Juan Bordes Claverie, situada en el interior del puerto.



▲ Vista aérea del Parque del Castillo de la Luz de Las Palmas de Gran Canaria.



La calzada de la Plaza Belén María constituye una barrera física debido al importante tráfico que soporta tanto de entrada al puerto y al Cebadal como de salida de los mismos. La posible depresión por debajo del viario permitiría establecer un nexo urbano peatonal más agradable entre puerto y ciudad en esta zona. Así como mejorar e incentivar el uso del transporte público de las paradas de autobús situadas en la Plaza Ingeniero Manuel Becerra.



▲ Vista aérea de la Plaza de Belén María de Las Palmas de Gran Canaria.

El cuarto espacio queda definido por la superficie existente entre la Autovía Marítima y el trazado reticular del barrio de La Isleta. Es aprovechado al mismo tiempo para establecer las rampas del paso subterráneo que une la Autovía Marítima y la ciudad en esta zona. Dispone de espacios ajardinados en las proximidades del Mercado del Puerto y un tratamiento de pavimento continuo en su proximidad con el Parque del Castillo.



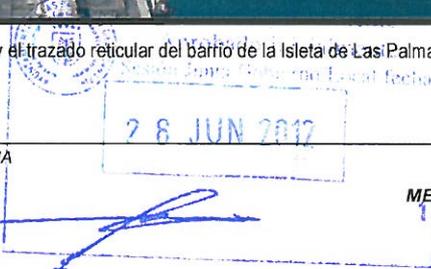
▲ Vista aérea de la Autovía Marítima y el trazado reticular del barrio de la Isleta de Las Palmas de Gran Canaria.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de 25 de Septiembre de 2013

25 SEP 2013



SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA
LA AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



La transparencia de la valla perimetral del puerto en esta zona permite observar la edificación, instalaciones y la actividad desarrollada en los muelles Pesquero y del Refugio. Esta zona portuaria presenta condiciones para establecer una transición entre el Plan Especial "Centro Recreativo y de Negocios de la Base Naval", con un marcado uso Puerto-Ciudad y que en estos momentos se encuentra en redacción, y el presente Plan.

4.2.1.3 Cerramiento portuario

El límite físico y administrativo del puerto se presenta materializado en gran parte de la zona de servicio por un cerramiento que define su perímetro. En el ámbito del Plan especial recorre el borde exterior de la Autovía Marítima hasta el acceso de Belén María y continua por el borde exterior de los depósitos de combustible y el Polígono Industrial El Cebadal, hasta llegar al acceso al puerto del área portuaria de La Isleta.

El cerramiento perimetral del puerto presenta un tratamiento diferente según se desarrolle junto al suelo residencial o si se desarrolla en contacto con el área industrial. Así los diversos tratamientos para cada uno de los tramos son:

- El tramo que separa la Dársena Interior de la Autovía Marítima, entre la Plaza de Camilo Martín Navarro y la Plaza de Belén María, está construido con ladrillo y verja metálica, conformando un cierre más tratado y permeable.
- Entre el acceso al puerto por Belén María y el Polígono Industrial El Cebadal el cerramiento portuario se define por una valla de ladrillo convencional, totalmente opaca, que separa ambos usos industriales. En un tramo intermedio se desarrolla una valla metálica a modo de barandilla que genera una especie de mirador sobre el ámbito portuario. Este tramo se sitúa a la altura del Paseo Reina Lorenzo, al término de los depósitos de combustible.
- El área de La Isleta no cuenta con un cierre definido y físico. Solamente se encuentra vallado en su acceso por el Cebadal, disponiendo de dos puertas de acceso a la zona de servicio del puerto (una hacia la Cantera de Roque Ceniciento y otro hacia la Península del Nido) permaneciendo el resto sin cerrar aunque de difícil accesibilidad dadas sus condiciones topográficas.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

El Secretario/a
Consejo del Pleno





▲ Vista del cerramiento portuario del Puerto de Las Palmas.

4.2.2 El paisaje portuario

4.2.2.1 Hitos visuales e instalaciones portuarias

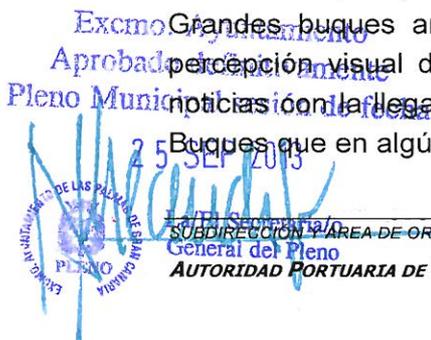
La actividad portuaria ha sido siempre foco de atención ciudadana incorporándose a la memoria visual de la ciudad. El puerto supone una referencia visual para el observador tanto desde la ciudad como desde el interior del mismo.

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

En este contexto, numerosos elementos portuarios, fijos y móviles, se constituyen en hitos visuales para los ciudadanos. Los hitos visuales están constituidos por todo tipo de instalaciones, buques o edificaciones que destacan en el conjunto del paisaje portuario.

Grandes buques amarrados en los muelles recortan la silueta de los mismos en la percepción visual desde la ciudad. En no pocas ocasiones aparecen en prensa local noticias con la llegada y partida de los buques para el conocimiento de los ciudadanos.

Buques que en algún caso superan los 350 m de eslora.



También la faena pesquera constituye un atractivo tanto la entrada al puerto de los buques como la descarga de mercancía en los muelles. Las Palmas presenta un importante movimiento de este tipo.

En noviembre de 2011 el CMA-CGM Maguellan, con 13.830 teus fue el mayor buque portacontenedores que operó en el Puerto de La Luz. Está entre los mayores del mundo, junto con los de Maerks. El Maguellan realiza habitualmente la conexión marítima entre Europa y el Lejano Oriente. En estos momentos está participando en una gran operación logística que tiene como objetivo reorganizar los contenedores vacíos en Europa. Recogió unos 2.775 contenedores vacíos en el Puerto de Las Palmas en menos de 48 horas con destino a China.



▲ CMA-CGM Maguellan.

En noviembre de 2011, atracó en este puerto, el Queen Mary 2, lujoso barco que lleva a bordo casi 2.600 turistas, a los que hay que sumar unos 1.200 tripulantes. El RMS Queen Mary 2 es un transatlántico perteneciente a la compañía Cunard Line. Fue construido en el astillero francés "Chantiers de l'Atlantique" en Saint-Nazaire en 2003, en aquella época propiedad de Alstom, con un costo superior a 800 millones de dólares estadounidenses (550 millones de libras esterlinas). Es también el transatlántico más grande, más lujoso y caro construido en la historia marítima. El Queen Mary 2 está destinado para la ruta del Atlántico Norte, pero también es parcialmente utilizado para cruceros. Se hizo a la mar el 12 de enero de 2004. Por entonces era el barco de pasajeros más grande del mundo (hasta el año 2006). La historia de La Luz está conectada desde hace casi medio siglo a la compañía Cunard y su lista de sucesivos Queen.



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado inicialmente
Sesión Pleno Municipal Local fecha

28 JUN 2012

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

28 SEP 2013

MEMORIA DE INFORMACIÓN del Pleno
La/El Secretario/a



▲ El crucero Queen Mary 2 entrando en la bahía de Las Palmas.

En el año 2001 llegaron al puerto dos plataformas petrolíferas de la empresa SEDCO EXPRESS, que supusieron un hito novedoso en el paisaje portuario. Dadas sus grandes dimensiones, de más de 100 m de altura y 23.000 Tm de peso, junto con la peculiaridad de que hayan sido dos las torres amarradas con estancia prolongada en puerto, proporcionaron un hito visual relevante en el frente marítimo de la ciudad y sirvieron a su vez de impulso para la implantación de este tipo de actividad en el puerto de Las Palmas.



▲ Torres petrolíferas amarradas en el Dique Reina Sofia, año 2001.

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

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS





▲ Izq: Grúas Portainer del Muelle León y Castillo y Der: Silo de cemento situado en el Muelle León y Castillo.

4.2.2.2 Topografía

Dado que la casi total construcción del puerto se ha ejecutado sobre terrenos ganados al mar, esta estructura supone una plataforma horizontal constante. Únicamente su orografía se ve alterada al norte, tanto en su perímetro con el barrio de La Isleta, como en los terrenos que pertenecen al puerto dentro de la misma.

El límite con el Polígono Industrial El Cebadal se produce en el borde exterior del Paseo Hermanos Reina Lorenzo el cual presenta una mayor altura que la plataforma portuaria inferior que permanece horizontal hasta la alineación paralela que suponen la calle Guinchete y su continuidad por la Avenida de Las Petrolíferas al norte. El talud que se produce presenta un desnivel de entre un 40 % y un 60 % en casi la totalidad de su desarrollo y un desnivel máximo de 33 metros, generando una barrera visual y topográfica de separación entre el puerto y el exterior.



▲ Izq: Limite topográfico con El Cebadal, desde Avda. Las Petrolíferas y Der: Terrenos portuarios en La Isleta

Los terrenos portuarios de Roque Ceniciento, al pertenecer al tómbolo de origen volcánico de La Isleta, presentan una desnivel ascendente hasta alcanzar los 90 m de altitud en el punto más alto del área portuaria (parte suroeste de estos terrenos) y con un relieve heterogéneo con áreas de grandes desniveles. La costa presenta una forma

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013
2 E JUN 2012
MEMORIA DE INFORMACIÓN 131

recortada con acantilados, roques y pequeñas penínsulas formadas por la abrasión del mar.

4.2.3 La percepción urbana del puerto

El valor y el carácter ambiental que ha ido adquiriendo en los últimos años el litoral marítimo y la línea de costa, han influido directamente en la percepción urbana del puerto. El puerto, en muchos casos, pertenece ya a la memoria visual de algunas ciudades, como es el caso de Las Palmas, y es a través de este desde donde se puede observar el alzado marítimo-urbano en su totalidad.

El Puerto de Las Palmas es un referente desde cualquier parte del Este de la ciudad. Desde las terrazas altas de la misma (barrios de Rehoyas y Escaleritas) donde la visión sobre la Bahía de La Luz es completa, disfrutando de amplias panorámicas sobre el puerto, así como, desde el Paseo Marítimo que recorre el borde externo de la Autovía Marítima, desde el Puerto Deportivo y el área de Santa Catalina (que constituye uno de los lugares más emblemáticos de la ciudad). Es, además la puerta de entrada a la ciudad por numerosas personas que llegan en barco a la misma.

Cabe diferenciar la imagen portuaria que se observa desde la ciudad de la que se obtiene a través de la entrada por mar a las terminales marítimas. Aspectos que se han tenido en cuenta en el desarrollo de este análisis (contenido en el Plano de Información N° I.06), con el fin de establecer aquellos frentes portuarios más delicados y con mayor grado de impacto visual en el borde urbano-marítimo. Así, las áreas más visibles se han diferenciado en dos grupos, la percepción visual terrestre y la percepción visual desde la lámina de agua. En ambos se han establecido dos niveles, un primer nivel, para las zonas cuya percepción es más directa y frontal, y un segundo nivel para aquellas zonas que no se perciben frontalmente o que se sitúan algo más alejadas.

▪ Percepción visual desde tierra

En cuanto a la percepción visual desde tierra, desde los espacios externos al límite de este Plan Especial, los frentes de muelles con mayor relevancia visual son el Muelle Pesquero Poniente y Sur, la mitad sur del Muelle Grande Poniente y la casi totalidad del Muelle León y Castillo, franja correspondiente al frente construido y al almacenaje de contenedores. Los frentes con menor grado de importancia visual están constituidos por la mitad norte del Muelle Grande Poniente y la parte norte, correspondiente a almacenaje de ro-ro, del Muelle León y Castillo.

El Puerto de Las Palmas supone un importante foco de entrada de personas a la isla por mar, con unas cifras próximas a los 800.000 pasajeros/año. De ahí que la primera

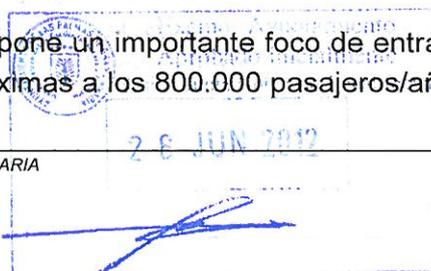
Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretaria/o

Subdirección y Área de Ordenación Portuaria

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



referencia visual de la ciudad se obtenga desde el puerto. La percepción visual desde la lámina de agua es más relevante en los muelles Primo de Rivera, mitad norte del León y Castillo, Refugio, en los frentes sur de los Muelles Pesquero, Grande y en la infraestructura de abrigo sureste del León y Castillo, clasificándolos con nivel I. Y, con menor incidencia, Nivel II, el extremo sur del Dique Reina Sofía, la mitad sur del Muelle León y Castillo y el Muelle Pesquero Poniente.

▪ Percepción visual de la lámina de agua

El alcance y dominio visual para un observador situado en el frente marítimo, sobre la lámina de agua y el horizonte, supone una recreación visual. Para tener unas referencias sobre ello, se han computado las distancias existentes entre los lugares más singulares de uso ciudadano del frente urbano-portuario hasta los muelles que delimitan el horizonte visual, momento en el cual la visión es interrumpida por los muelles e instalaciones portuarias.

Vemos como desde el Muelle de Santa Catalina se establecen las distancias más cortas, 160 m para la observación hacia el Muelle Pesquero y 240 m para la observación hacia el Muelle Grande. En cambio las relativas al Muelle León y Castillo son bastante mayores. La distancia desde Santa Catalina es de 500 m, siendo las obtenidas desde el puerto deportivo mayores de 700 m y de 1.140 m desde la Playa de Las Alcaravaneras.

El dique Reina Sofía supone ya un referente más alejado en el horizonte situándose a una distancia de 1.750 m del Paseo Marítimo que discurre junto a la Autovía Marítima y a 1.920 m del puerto deportivo.

4.3 Síntesis y conclusiones.



El borde urbano-portuario:

- Constituye el límite oeste con una longitud total de 896 m, lo que supone un 17 % del total del entorno.
- En la mayor parte de este borde se desarrollan espacios libres ajardinados. Ubicados entre la trama reticular residencial y la Autovía Marítima.
- El recinto portuario controlado dispone de un cerramiento perimetral. Este cerramiento presenta un tratamiento más cuidado y más permeable visualmente en el tramo que se desarrolla junto a la Autovía Marítima.

Exposición pública
Aprobación inicial
Pleno Municipal sesión de fecha
25/SEP/2013

Aprobado inicialmente
28 JUN 2012

La El Secretario/a
General del Pleno

MEMORIA DE INFORMACIÓN 133

El paisaje portuario:

- En general, para el ámbito de estudio, está estrechamente ligado a la actividad portuaria comercial desarrollada.
- Amplias superficies se encuentran ocupadas por playas de contenedores, que en el caso del Muelle León y Castillo son visibles desde el borde urbano marítimo.
- El límite portuario en contacto con El Cebadal y los terrenos portuarios de La Isleta presentan una topografía relevante.

La percepción urbana del puerto:

- El puerto deportivo y la playa de Las alcaravaneras son las zonas desde las cuales se perciben las panorámicas más completas del puerto.
- Los frentes de muelle con mayor grado de visibilidad, tanto urbana-terrestre, como de entrada y salida marítima a la ciudad, son los del muelle Pesquero, Muelle Grande y León y Castillo.

En Las Palmas de Gran Canaria, a mayo de 2012

El Ingeniero Técnico de Obras Públicas



D. José Ramón González Morales

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos



D. Esteban Del Nero Benítez

El Director de la Autoridad Portuaria



D. José Miguel Pintado Joga

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



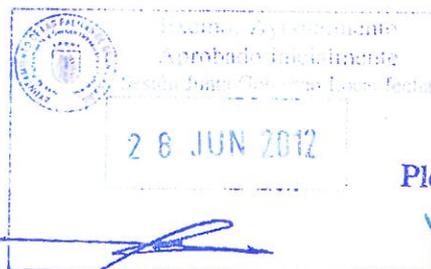
La/El Secretario/a
General del Pleno

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

II. PLANOS DE INFORMACIÓN

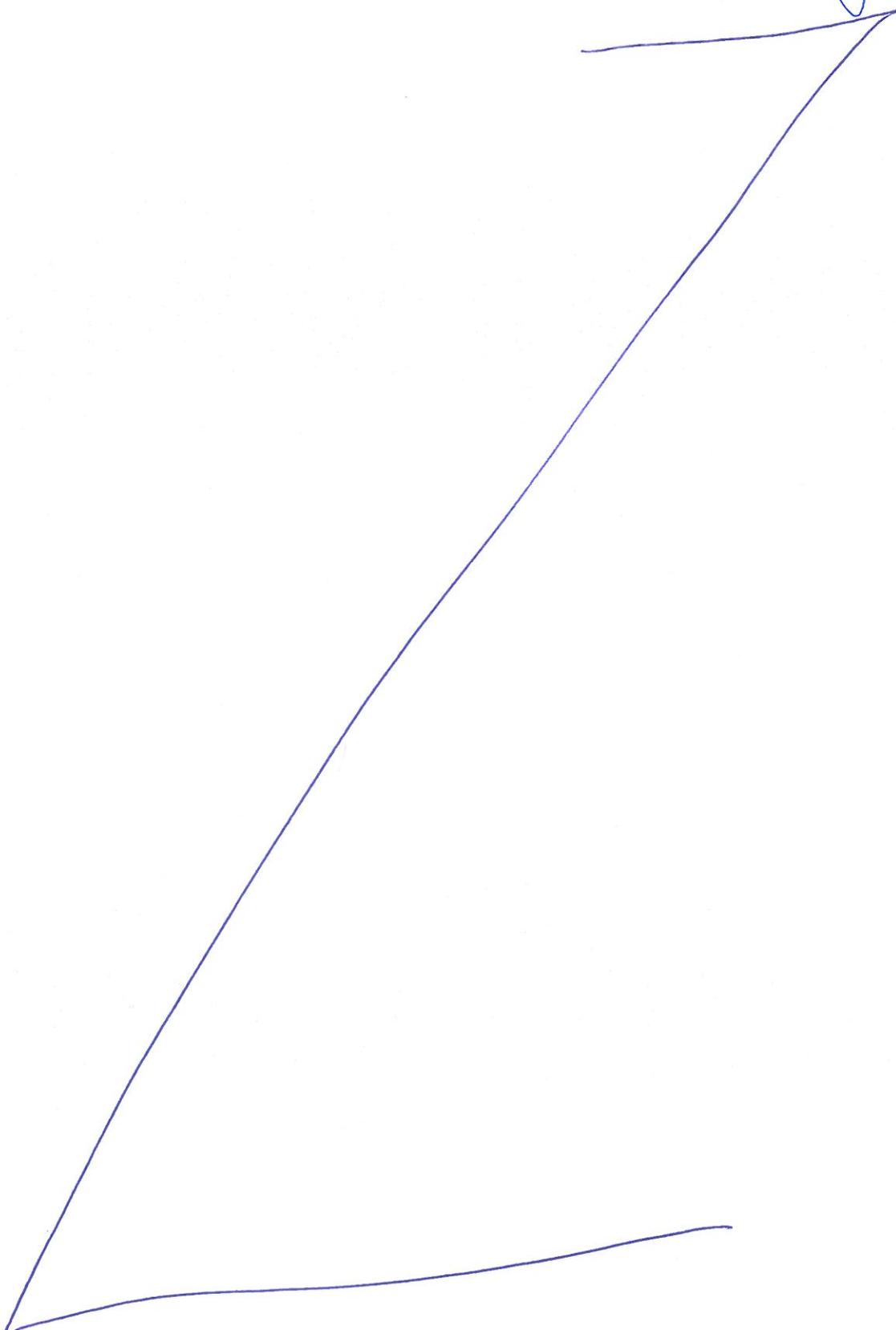
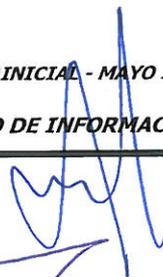
5 ÍNDICE DE PLANOS DE INFORMACIÓN

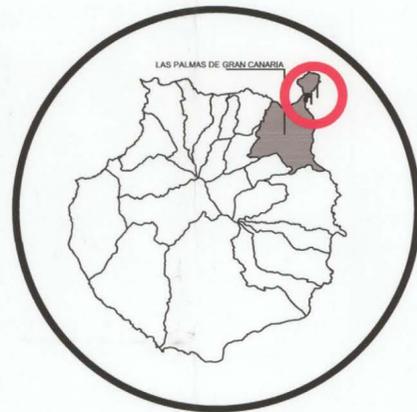
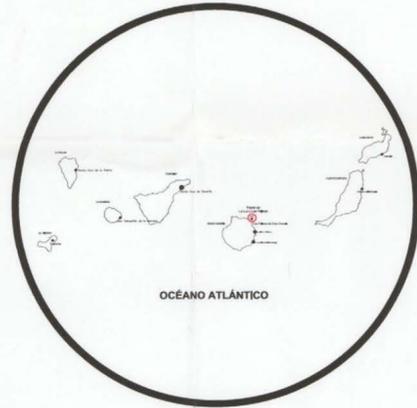
- I.01.- SITUACIÓN Y ENCAJE TERRITORIAL-URBANO.
- I.02.- DELIMITACIÓN DEL ÁREA.
- I.03.- INFRAESTRUCTURA VIARIA Y ZONAS DE MANIOBRA.
- I.04.- ZONIFICACIÓN POR USOS.
- I.05.- OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO.
- I.06.- PAISAJE PORTUARIO Y PERCEPCIÓN URBANA DEL PUERTO.



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25/SEP/2013





Puertos de Las Palmas		
<small>Excma. Ayuntamiento de Las Palmas - Subdirección y Área de Ordenación Portuaria</small>		
<small>TÍTULO DEL PROYECTO</small> PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN EL ÁMBITO OAS-06. APROBACIÓN INICIAL	<small>ESCALA:</small> 1:15.000	<small>PLANO Nº:</small> 1.01
<small>DESIGNACIÓN DEL PLANO:</small> SITUACIÓN Y ENGAJE TERRITORIAL-URBANO.	<small>FECHA:</small> MAYO 2012	
<small>INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS</small> <i>[Signature]</i> D. JOSÉ RAMÓN GONZÁLEZ MORALES	<small>INGENIERO DE CARINOS, CANALES Y PUERTOS</small> <i>[Signature]</i> D. ESTEBAN DEL NERO BENÍTEZ	<small>DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA</small> <i>[Signature]</i> D. JOSÉ MIGUEL PINTADO JOGA



LEYENDA.

- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.
- - - DELIMITACIÓN DE ADUANAS.

28 JUN 2012

Puertos de Las Palmas
Autoridad Portuaria de Las Palmas

TÍTULO DEL PROYECTO: **PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN EL ÁMBITO OAS-06. APROBACIÓN INICIAL**

DESIGNACIÓN DEL PLANO: **DELIMITACIÓN DEL ÁREA.**

INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS: D. JOSÉ RAMÓN GONZÁLEZ MORALES

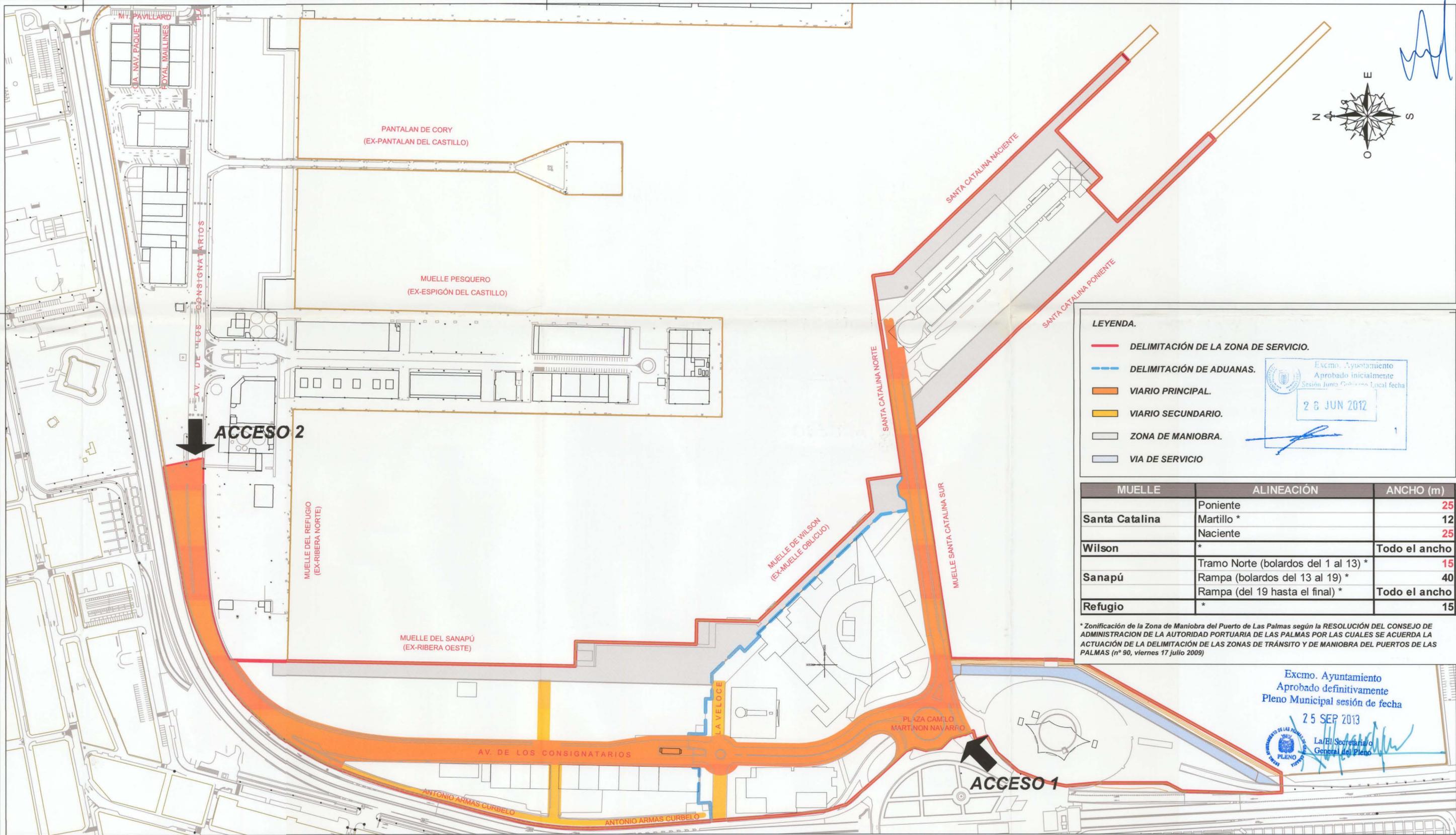
INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS: D. ESTEBAN DEL NERO BENÉITEZ

DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA: D. JOSÉ MIGUEL PINTADO JOGA

PLANO N°: **1.02**

FECHA: **MAYO 2012**

APROBADO DEFINITIVAMENTE: 25 SEP 2013



LEYENDA.

- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.
- DELIMITACIÓN DE ADUANAS.
- VIARIO PRINCIPAL.
- VIARIO SECUNDARIO.
- ZONA DE MANIOBRA.
- VIA DE SERVICIO

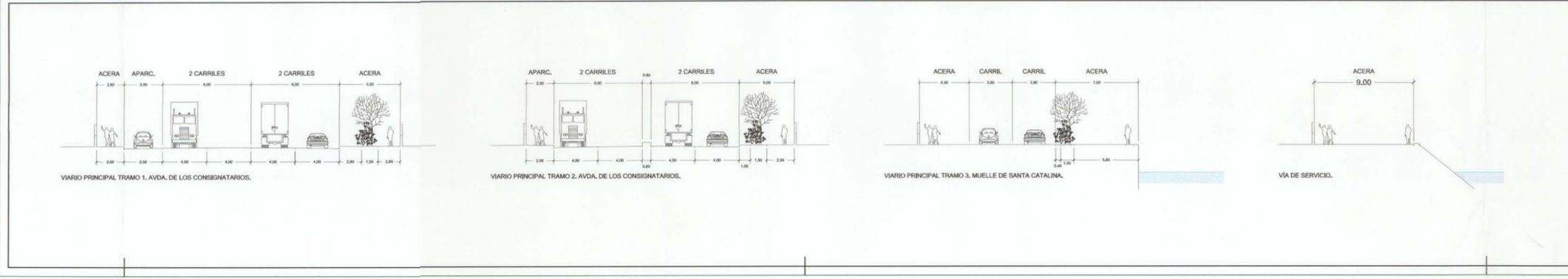
Excmo. Ayuntamiento
Aprobado inicialmente
Sesión Junta Gobierno Local fecha
28 JUN 2012

MUELLE	ALINEACIÓN	ANCHO (m)
Santa Catalina	Poniente	25
	Martillo *	12
	Naciente	25
Wilson	*	Todo el ancho
Sanapú	Tramo Norte (bolardos del 1 al 13) *	15
	Rampa (bolardos del 13 al 19) *	40
	Rampa (del 19 hasta el final) *	Todo el ancho
Refugio	*	15

* Zonificación de la Zona de Maniobra del Puerto de Las Palmas según la RESOLUCIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS POR LAS CUALES SE ACUERDA LA ACTUACIÓN DE LA DELIMITACIÓN DE LAS ZONAS DE TRÁNSITO Y DE MANIOBRA DEL PUERTOS DE LAS PALMAS (nº 90, viernes 17 julio 2009)

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013

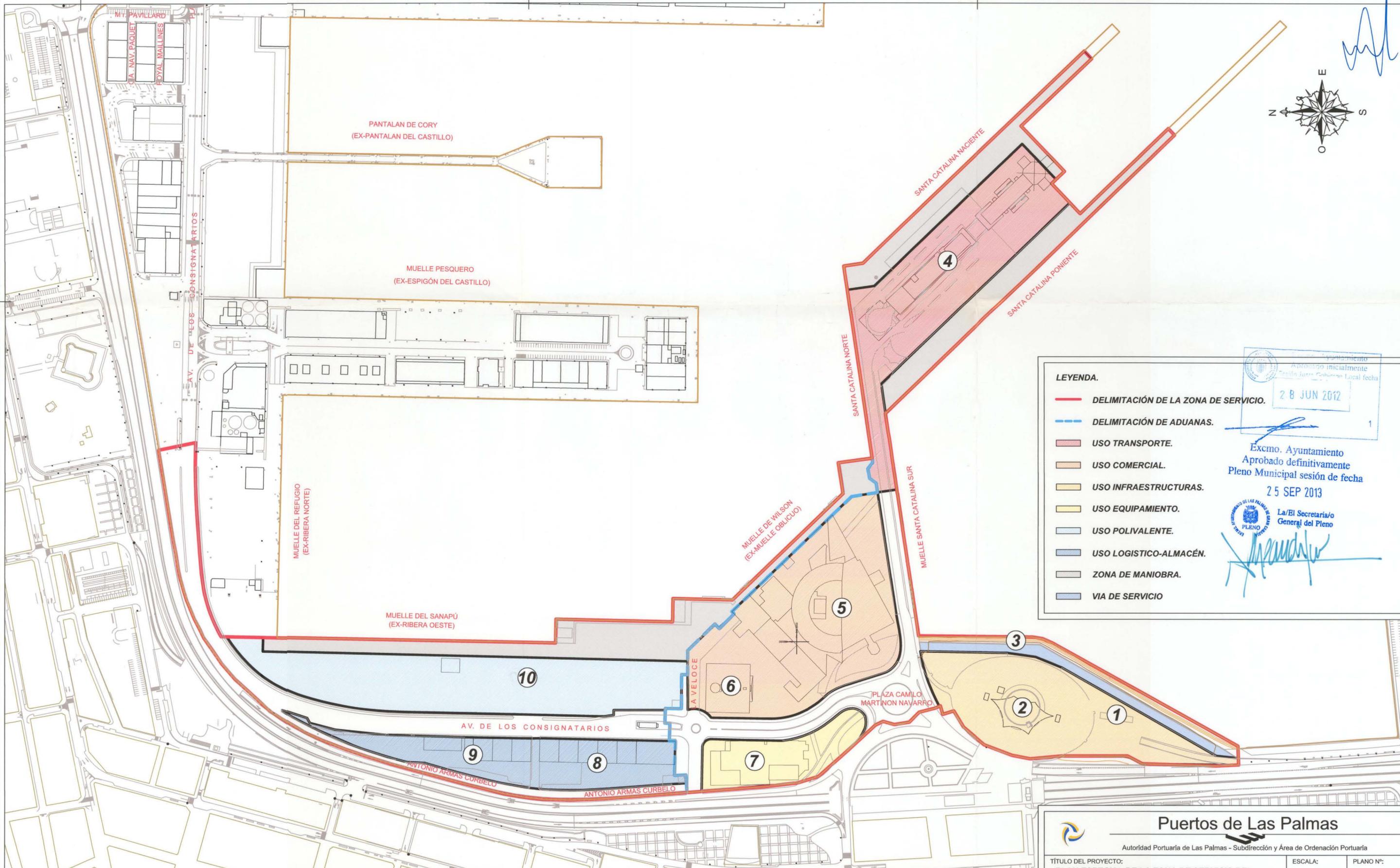
La El Secretario General del Pleno



Puertos de Las Palmas

Autoridad Portuaria de Las Palmas - Subdirección y Área de Ordenación Portuaria

<p>TÍTULO DEL PROYECTO: PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN EL ÁMBITO OAS-06. APROBACIÓN INICIAL</p> <p>DESIGNACIÓN DEL PLANO: INFRAESTRUCTURA VIARIA Y ZONAS DE MANIOBRA.</p>	<p>ESCALA: 1:2.500</p>	<p>PLANO Nº: 1.03</p> <p>FECHA: MAYO 2012</p>
<p>INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS <i>Jose R. Ue</i> D. JOSÉ RAMÓN GONZÁLEZ MORALES</p>	<p>INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS <i>Esteban del Nero Benítez</i> D. ESTEBAN DEL NERO BENÉTEZ</p>	<p>DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA <i>Jose Miguel Pintado Joga</i> D. JOSÉ MIGUEL PINTADO JOGA</p>



LEYENDA.

- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.
- - - DELIMITACIÓN DE ADUANAS.
- USO TRANSPORTE.
- USO COMERCIAL.
- USO INFRAESTRUCTURAS.
- USO EQUIPAMIENTO.
- USO POLIVALENTE.
- USO LOGISTICO-ALMACÉN.
- ZONA DE MANIOBRA.
- VIA DE SERVICIO

Ayuntamiento
Aprobado inicialmente
Resolución Junta de Gobierno Local fecha
28 JUN 2012

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno



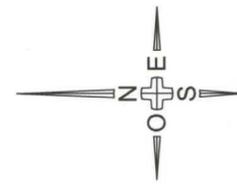
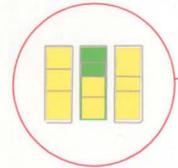
Puertos de Las Palmas

Autoridad Portuaria de Las Palmas - Subdirección y Área de Ordenación Portuaria

<p style="font-size: x-small;">TÍTULO DEL PROYECTO:</p> <p>PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN EL ÁMBITO OAS-06. APROBACIÓN INICIAL</p> <p style="font-size: x-small;">DESIGNACIÓN DEL PLANO:</p> <p>ZONIFICACIÓN POR USOS.</p>	<p style="font-size: x-small;">ESCALA:</p> <p>1:2.500</p>	<p style="font-size: x-small;">PLANO Nº:</p> <p style="font-size: 2em; font-weight: bold;">1.04</p>
<p style="font-size: x-small;">INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS</p> <p style="font-size: x-small;">INGENIERO DE OBRAS, CANALES Y PUERTOS</p> <p style="font-size: x-small;">DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA</p>		<p style="font-size: x-small;">FECHA:</p> <p style="font-weight: bold; text-align: center;">MAYO 2012</p>
<p style="font-size: x-small;">D. JOSÉ RAMÓN GONZÁLEZ MORALES</p>	<p style="font-size: x-small;">D. ESTEBAN DEL NERO BENEÍTEZ</p>	<p style="font-size: x-small;">D. JOSÉ MIGUEL PINTADO JOGA</p>

LEYENDA.

- CONCESIONES.
- AUTORIZACIONES.
- EN TRAMITACIÓN.
- LIBRES.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado inicialmente
Sesión Junta Gobierno Local fecha
28 JUN 2012

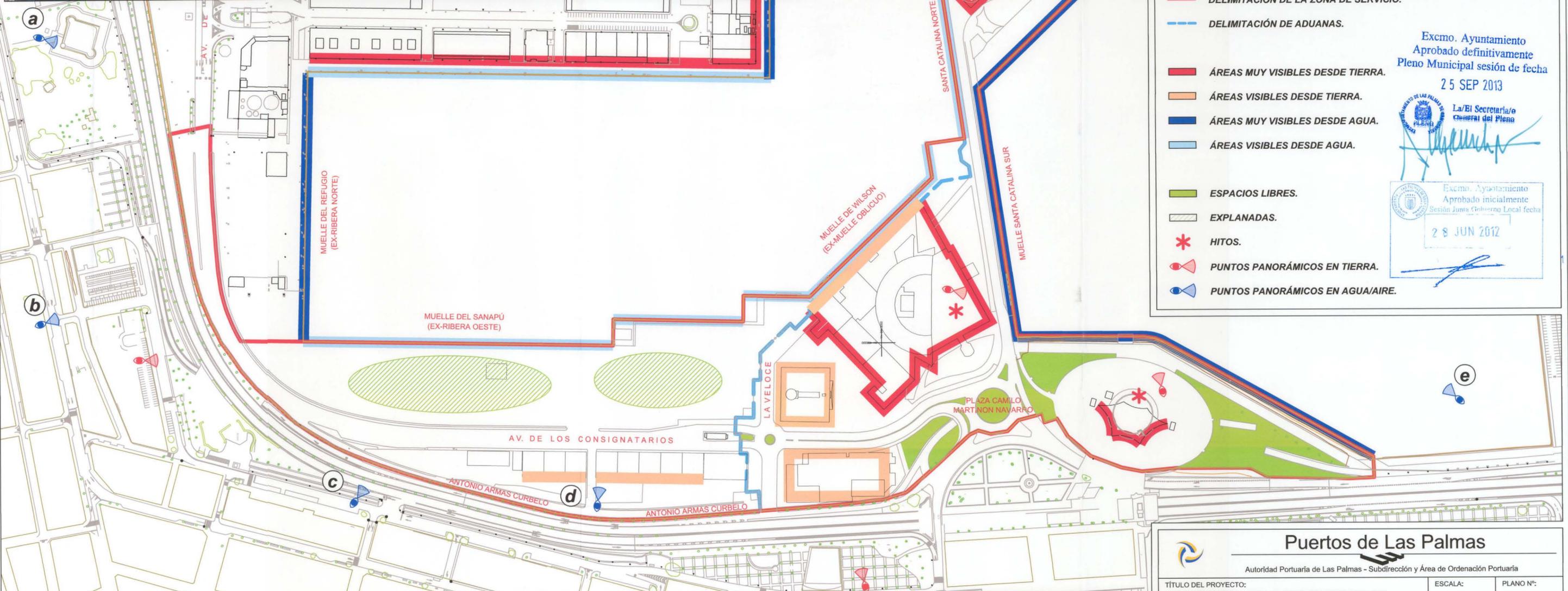
Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013

La/Ha Secretaría/o
General del Pleno



Puertos de Las Palmas
Autoridad Portuaria de Las Palmas - Subdirección y Área de Ordenación Portuaria

<p>TÍTULO DEL PROYECTO: PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN EL ÁMBITO OAS-06. APROBACIÓN INICIAL</p> <p>DESIGNACIÓN DEL PLANO: OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO.</p>	<p>ESCALA: 1:2.500</p>	<p>PLANO Nº: 1.05</p> <p>FECHA: MAYO 2012</p>
<p>INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS D. JOSÉ RAMÓN GONZÁLEZ MORALES</p>		
<p>INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS D. ESTEBAN DEL NERO BENÍTEZ</p>		
<p>DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA D. JOSÉ MIGUEL PINTADO JOGA</p>		



LEYENDA.

- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.
- DELIMITACIÓN DE ADUANAS.
- ÁREAS MUY VISIBLES DESDE TIERRA.
- ÁREAS VISIBLES DESDE TIERRA.
- ÁREAS MUY VISIBLES DESDE AGUA.
- ÁREAS VISIBLES DESDE AGUA.
- ESPACIOS LIBRES.
- EXPLANADAS.
- * HITOS.
- PUNTOS PANORÁMICOS EN TIERRA.
- PUNTOS PANORÁMICOS EN AGUA/AIRE.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado inicialmente
Sesión Junta Gobierno Local fecha
28 JUN 2012



Puertos de Las Palmas

Autoridad Portuaria de Las Palmas - Subdirección y Área de Ordenación Portuaria

<p>TÍTULO DEL PROYECTO: PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN EL ÁMBITO OAS-06. APROBACIÓN INICIAL.</p> <p>DESIGNACIÓN DEL PLANO: PAISAJE PORTUARIO Y PERCEPCIÓN URBANA DEL PUERTO.</p>	<p>ESCALA: 1:2.500</p>	<p>PLANO Nº: 1.06</p> <p>FECHA: MAYO 2012</p>
<p>INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS <i>[Signature]</i> D. JOSÉ RAMÓN GONZÁLEZ MORALES</p>	<p>INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS <i>[Signature]</i> D. ESTEBAN DEL NERO BENÍTEZ</p>	<p>DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA <i>[Signature]</i> D. JOSÉ MIGUEL PINTADO JOGA</p>

III. MEMORIA DE JUSTIFICACIÓN

6 BASES PARA LA ORDENACIÓN

6.1 Síntesis de conclusiones del análisis

En la Memoria de Información se presenta un análisis pormenorizado de los aspectos más relevantes para la ordenación de la zona de servicio del puerto, incluida en el ámbito del presente Plan Especial. Corresponde aquí resumirlos sintéticamente, de forma a contar con una identificación y valoración de la problemática y potencialidades de la zona de servicio, como punto de partida de la propuesta de ordenación.

Con ese mismo objetivo, se considera necesario disponer de una evaluación de la demanda de suelo para actividades que puede generar el puerto en los próximos años.

El conjunto de estos análisis proporcionaría el marco de exigencias y posibilidades que ofrece el espacio portuario, para que, debidamente ponderadas con las derivadas de su entorno constituyan una sólida base para definir los objetivos del Plan Especial.

6.1.1 Problemas y potencialidades de la zona

6.1.1.1 Problemas

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

Relativos a la capacidad de acogida.

- Progresivo agotamiento de la capacidad de atraque para cruceros, que hace necesaria la construcción de nuevos muelles y plataformas asociadas.
- Una franja longitudinal definida por una sucesión de espacios públicos y la autovía actúan como frontera física entre el espacio litoral y la ciudad.
- El espacio portuario, a excepción de la zona del Muelle de Santa Catalina está delimitado por una valla perimetral
- La existencia de dos áreas diferenciadas: Muelle del Sanapú (disponible para otros usos a corto plazo) y el Muelle de Santa Catalina y Wilson (con



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
25 SEP 2013



usos compatibles con el uso ciudadano y sin previsión de cambios a corto-medio plazo).

- En las áreas del Muelle de Santa Catalina y Wilson no parece factible la posibilidad de caducidad o traslado.

Relativos a la accesibilidad y circulación interna.

- La ausencia de otras alternativas al transporte de mercancías por carretera, causa una dependencia total de la Autovía Marítima.
- Congestión de los accesos de Belén María y de la Plaza de Camilo Martín Navarro, provocados por la escasa capacidad, concentración y volumen de tráfico existente.
- Clara articulación viaria interior del puerto pero poca claridad en los accesos a algunos muelles.
- Escasez de aparcamientos formalizados en algunas áreas en previsión de futuros usos.
- Discontinuidad y falta de tratamiento adecuado para el acceso y recorrido por el puerto.
- Inexistencia de una línea de transporte colectivo en el interior del puerto.

Relativos a los equipamientos y servicios.

- Necesidad de aumentar y regular de manera más adecuada y eficaz las plazas de estacionamiento.
- Existencia de áreas de estacionamiento no ordenado.
- Explanadas del Muelle del Sanapú sin usos ordenados.
- Escasez de equipamientos.

Relativos a la ordenación y la normativa vigente.

- El Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria establece, para el área del presente Plan Especial, el "PTP2. Frente Portuario de Las Palmas de Gran Canaria" que tiene como objetivo principal recuperar el valor y la imagen internacional de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria como capital mercantil del Atlántico.
- La entrada en vigor del PGMO dejó sin efecto para el área de los Muelles de Santa Catalina, Wilson y Sanapú las determinaciones urbanísticas que el Plan Especial de la Zona de Servicios del Puerto de La Luz establecía para la zona, y además lo integra, a todos los efectos, en el ámbito OAS-06-I "Reestructuración del Frente Portuario Santa Catalina-Sanapú".
- La situación de ausencia de Plan Especial hace que se remita al PUEP-LP donde además de delimitar la zona de servicio, asigna usos a las distintas áreas del Puerto, mediante la creación de zonas homogéneas con



vocaciones similares, dentro de la explotación portuaria pero sin ordenamiento pormenorizado.

- Ausencia de un modelo claro de distribución de actividades, que facilite una eficiente organización funcional.
- Esquema viario insuficiente ante las futuras demandas.
- Complejidad de la normativa sobre ocupación de suelo por la edificación, referida a cada área o manzana, lo que obliga a manejar cómputos globales de difícil cálculo.
- Ausencia de una diferenciación clara del carácter del viario y los equipamientos y de la capacidad de la Autoridad Portuaria para modificarlos en función de las necesidades del servicio.

6.1.1.2 Potencialidades

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

- La conexión morfológica entre el ámbito del presente plan y la ciudad a través de la zona del Muelle de Santa Catalina (permitiéndose libre acceso a esta zona).
- La franja longitudinal definida por una sucesión de espacios públicos y la autovía que actúa como frontera física y espacio de transición físico-visual entre el puerto y la ciudad.
- La redelimitación del vallado perimetral.
- La riqueza tipológica de la costa correspondiente al trazado rectilíneo característico de los muelles y obras de abrigo necesarias para el desarrollo de las diferentes actividades portuarias y navales que se establecen en el ámbito.
- La existencia de grandes explanadas en el ámbito del Muelle del Sanapú en contacto directo con el litoral que contrarrestan con la situación de colmatación existente en el Muelle de Santa Catalina (Intercambiador, Terminal de Cruceros y CC el Muelle).
- La buena accesibilidad urbana y territorial.
- La existencia de grandes espacios que permiten dar solución alternativa a los problemas de congestión de los accesos de Belén María y de Plaza Camilo Martínón Navarro, provocados por escasa capacidad, concentración y volumen de tráfico existente.
- La potenciación del transporte intermodalidad (Intercambiador y futura estación de tren) y línea de transporte colectivo en el interior del puerto.
- La buena articulación viaria interior del ámbito a través de eje central.
- La ampliación del viario interior y segregación del mismo.
- La creación de áreas de aparcamientos ordenados.



Locales Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



- La segregación del tráfico interior y en las conexiones.
- La existencia de explanadas no edificadas en la zona del Muelle del Sanapú para ubicar usos compatibles con la finalidad del plan.
- La consolidación y aceptación de la ciudad de los usos localizados en el del Muelle de Santa Catalina y Wilson (Intercambiador, Terminal de Cruceros y CC el Muelle).
- El carácter iconográfico de la edificación del entorno constituyéndose como hitos visuales.
- En 2.009 el complejo de puertos dependientes de la Autoridad Portuaria de Las Palmas (Las Palmas, Salinetas , Arinaga, Puerto de Arrecife y Puerto del Rosario) recibió 8.797 escalas de buques mercantes y 1.007 de buques pesqueros, resultando en un movimientos de 19,4 millones de toneladas de mercaderías manejadas, El Puerto de Las Palmas ha movido un total de casi 20 millones de toneladas de mercancías en sus instalaciones en el año 2.009 alcanzando un nuevo máximo, lo que le sitúa en el cuarto lugar en el conjunto de Autoridades Portuarias españolas.
- El crecimiento más espectacular ha sido en tráfico de contenedores (86,46% respecto al 2.000), sobre todo por la aportación de los contenedores transbordados.
- La consecución de una posición fuerte en el mercado de cruceros gracias a su ubicación estratégica y a la riqueza de las atracciones turísticas de las Islas. Los pasajeros en Crucero Turístico presentan un fuerte incremento con respecto a cinco años atrás, el número de pasajeros de línea regular también ha experimentado un fuerte crecimiento en el período 2009 con respecto al 2008, un 13,33% más.

6.1.2 Situación y tendencias de la actividad portuaria

Se considera necesario tener una visión general del tráfico portuario total en el Puerto de Las Palmas para después centrarnos en los tráficos particulares en los muelles en estudio.

En 2.009 el complejo de puertos dependientes de la Autoridad Portuaria de Las Palmas (Las Palmas, Salinetas , Arinaga, Puerto de Arrecife y Puerto del Rosario) recibió 8.797 escalas de buques mercantes y 1.007 de buques pesqueros, resultando en un movimiento de 19,4 millones de toneladas de mercaderías manejadas, El Puerto de Las Palmas ha movido un total de casi 20 millones de toneladas de mercancías en sus instalaciones en el año 2.009 alcanzando un nuevo máximo, lo que le sitúa en el cuarto lugar en el conjunto de Autoridades Portuarias españolas.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado inicialmente
Pleno Municipal sesión de fecha:

25 SEP 2013

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA
General del Puerto
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

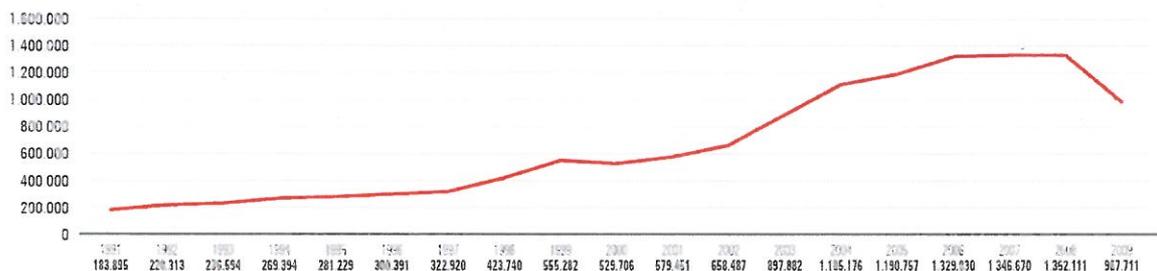


En este último año, el puerto arroja cifras record en varios tipos de tráfico. Así, en casi todos ellos, se han superado las máximas alcanzadas en años anteriores.

Desglosando estas cifras en grandes categorías, este tráfico está compuesto por 4,2 millones de toneladas de graneles líquidos, casi 0,7 millones de graneles secos, aproximadamente 12,6 millones de carga general (incluyendo contenedores y tráfico ro-ro) y apenas algo menos de 2 millones de toneladas de búnkers y otros abastecimientos para buques.

El crecimiento más espectacular ha sido en tráfico de contenedores (86,46% respecto al 2.000), sobre todo por la aportación de los contenedores transbordados.

PUERTO DE LAS PALMAS. (CONTENEDORES T.E.U.)

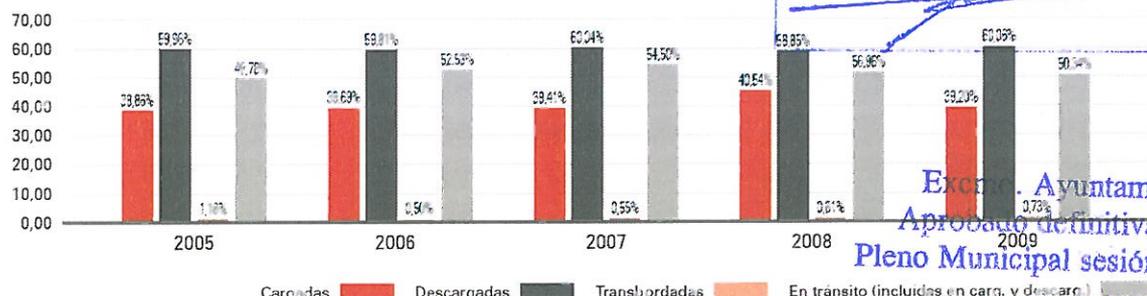


▲ Fuente: Memoria Anual, año 2009.

Los puertos que gestiona la Autoridad Portuaria de Las Palmas se caracterizan por ser puertos de entrada de mercancías por su propia condición de puertos insulares, es decir, el mayor porcentaje de las mercancías que se consumen no tienen otro medio de entrada en las islas, sólo un mínimo porcentaje lo hace por avión. El incremento de las mercancías en tránsito, especialmente en tránsito internacional de contenedores, nos confirma como un punto de referencia mundial para el tráfico de mercancías.

Las mercancías en general han experimentado también un crecimiento del 0,56 %, con respecto al año 2005.

PUERTO DE LAS PALMAS. (% MOVIMIENTO MERCANCIAS)



▲ Fuente: Memoria Anual, año 2009.



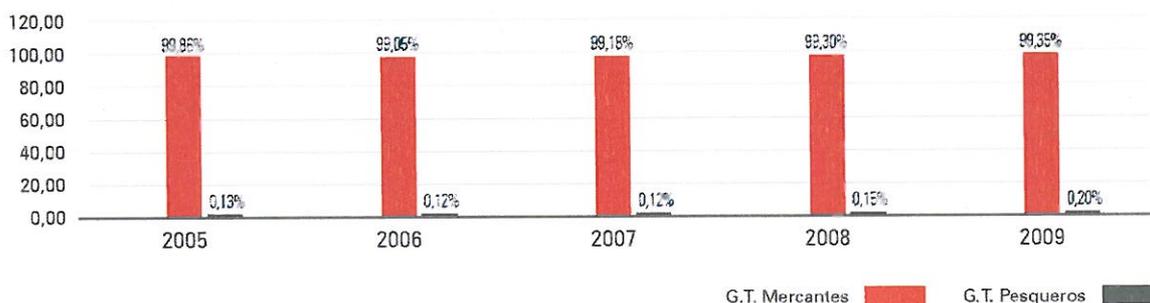
Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013

MEMORIA DE JUSTIFICACIÓN 141

El porcentaje más alto de G.T. de los buques que pasan por los puertos de la Autoridad Portuaria, corresponde al puerto de Las Palmas. El número de buques ha dejado de ser lo más significativo de los puertos, puesto que los nuevos medios de transporte permiten que nuevos barcos lleven más carga. De esta manera disminuye el número de barcos, pero aumenta su capacidad G.T.

El total del tonelaje de los buques entrados en los puertos si lo comparamos con el de hace 10 años, prácticamente se ha duplicado, lo que se explica por la entrada de barcos de mayor tamaño.

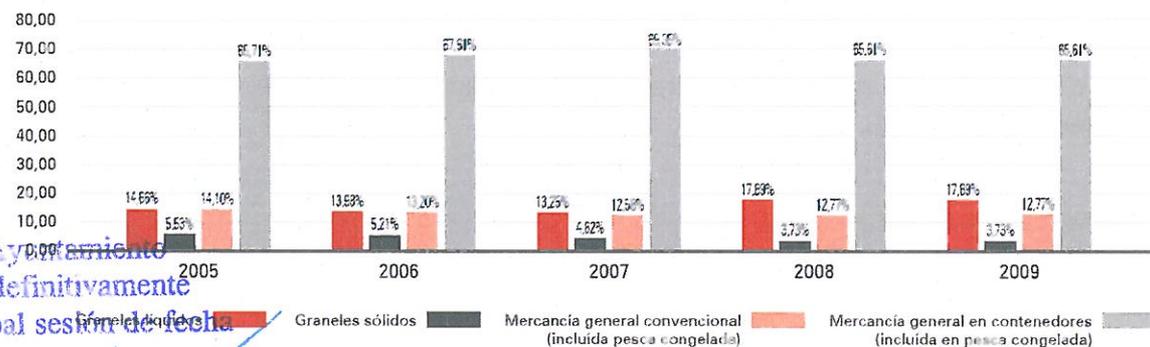
PUERTO DE LAS PALMAS. (% G.T.)



▲ Fuente: Memoria Anual, año 2009.

En general se han mantenido los repartos de porcentajes de tipo de mercancías respecto al 2.005 observando un ligero incremento en los graneles líquidos.

PUERTO DE LAS PALMAS. (% TIPO MERCANCIAS)



▲ Fuente: Memoria Anual, año 2009.

Puerto de las Palmas ha conseguido una posición fuerte en el mercado de cruceros gracias a su ubicación estratégica y a la riqueza de las atracciones turísticas de las Islas. Los pasajeros en Crucero Turístico presentan un fuerte incremento con respecto a cinco años atrás, el número de pasajeros de línea regular también ha experimentado un fuerte

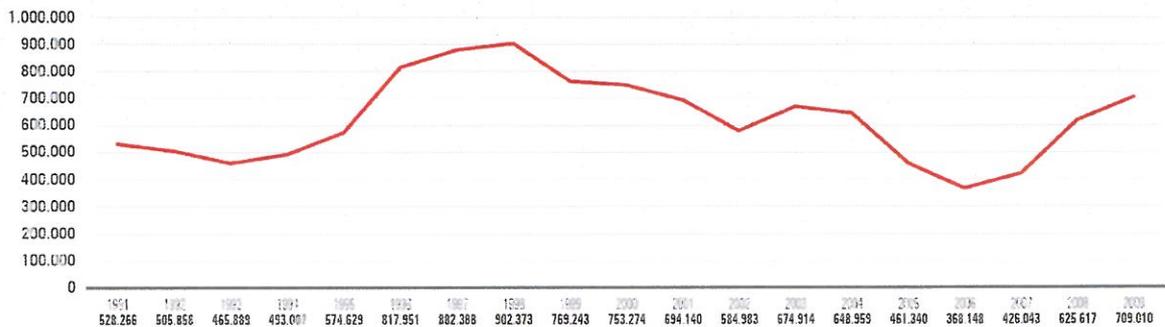
Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013
La/El Secretario/a
General del Pleno

28 JUN 2012

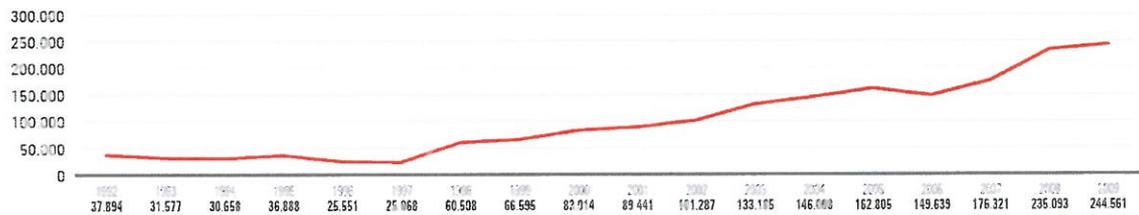
crecimiento en el período 2009 con respecto al 2008, un 13,33% más. Se ha bajado el número de pasajeros en general, sin duda por la influencia del Puerto de Agaete, si bien, el aumento de pasajeros en tráfico de cruceros ha tenido un crecimiento muy importante (un 9,63%) lo que va consolidando el Puerto de Las Palmas dentro de las rutas crucerísticas. El número de automóviles ha crecido también en un 17,19 %.

PUERTOS	PASAJEROS LÍNEA REGULAR	PASAJEROS EN CRUCEO TURÍSTICO	TOTAL PASAJEROS
PUERTO DE LAS PALMAS	709.010	244.561	953.571
PUERTO DE ARRECIFE	72.180	298.955	371.135
PUERTO DEL ROSARIO	10.706	67.819	78.525
TOTALES	791.896	611.335	1.403.231

PUERTO DE LAS PALMAS. (TRÁFICO DE PASAJE, NO CRUCEO)



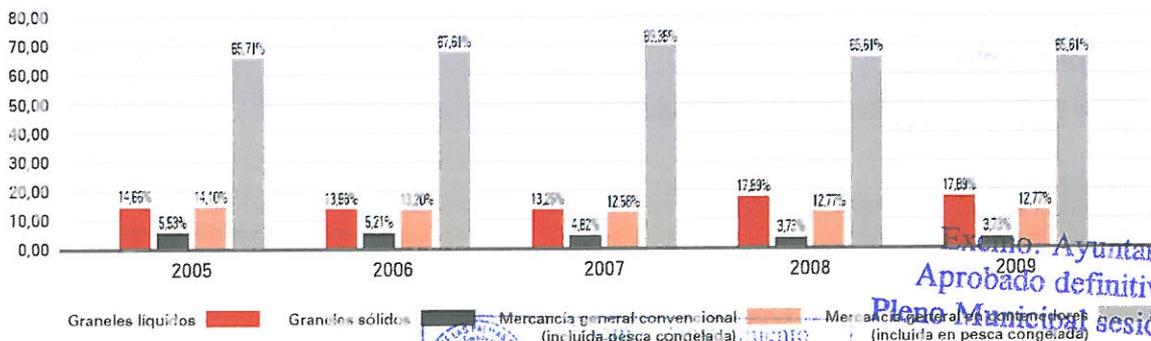
PUERTO DE LAS PALMAS. (TRÁFICO DE PASAJE, CRUCEO)



▲ Fuente: Memoria Anual, año 2009.

La pesca congelada ha sufrido una bajada que se achaca a la imposibilidad de los pesqueros españoles para pescar en el Banco Pesquero Canario Sahariano.

PUERTO DE LAS PALMAS. (% TIPO MERCANCIAS)



▲ Fuente: Memoria Anual, año 2009.

28 JUN 2012

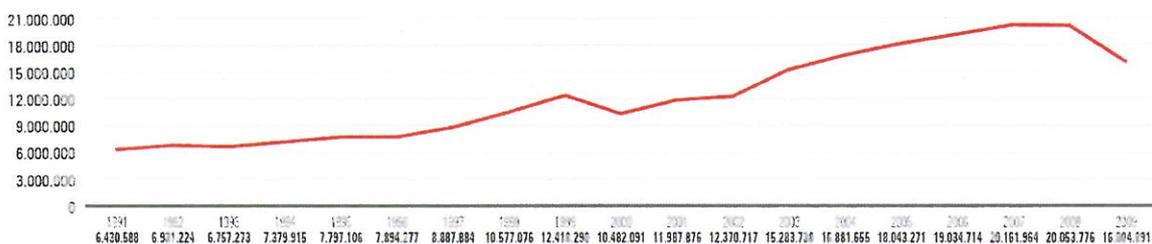
Consejo Municipal de Turismo
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013
La/El Secretario/a
General del Pleno

La relación entre cargas y descargas ha mantenido la proporción obtenida en los últimos años. Las mercancías embarcadas han superado el máximo de toneladas obtenido en 1.999.

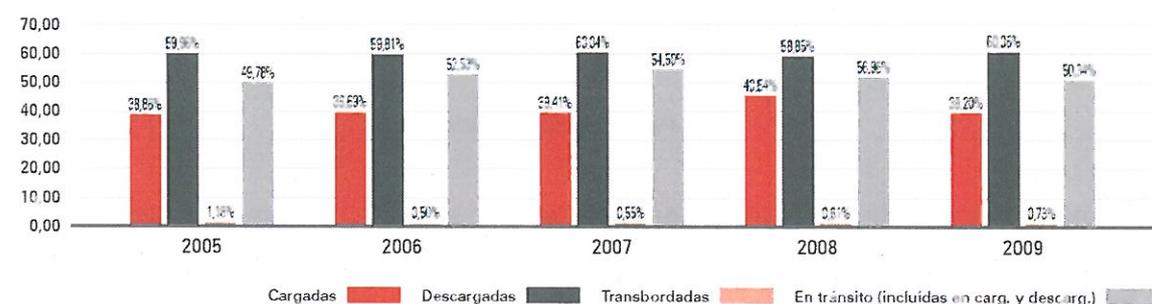
Cabe destacar, también, el importante papel que suponen las mercancías en tránsito para el puerto de Las Palmas, un 50,34 % con una cantidad superior a los 8 millones de toneladas.

PUERTOS	MERCANCIAS CARGADAS	MERCANCIAS DESCARGADAS	MERCANCIAS TRANSBORDADAS	TOTAL MOVIMIENTO	MERCANCIAS EN TRÁNSITO (incluidas en cargas y descargas)
PUERTO DE LAS PALMAS	6.274.173	9.613.186	117.532	16.004.891	8.056.697
PUERTO DE SALINETAS	17.478	970.508		987.986	
PUERTO DE ARRECIFE	176.895	1.054.934		1.231.829	803
PUERTO DEL ROSARIO	95.975	735.022		830.997	2.505
TOTAL	6.564.521	12.373.650	117.532	19.055.703	8.060.005

PUERTO DE LAS PALMAS. (TIPO DE MERCANCÍA, TOTAL EN TONELADAS)



PUERTO DE LAS PALMAS. (% MOVIMIENTO MERCANCIAS)



▲ Fuente: Memoria Anual, año 2009.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

6.13 Estimación de demanda de suelo
25 SEP 2013

La/El Secretario/a
6.13.1 Superficies en concesión



Como se ha indicado, una buena parte de la zona de servicio está otorgada en concesión a particulares. Naturalmente, esta situación supone una limitación importante a la capacidad de actuación en la Zona de Servicio incluida en el OAS-06, ya que la modificación de usos o condiciones de edificación en estos ámbitos supondría el derecho

a indemnizar a los concesionarios. Por ello es importante analizar las superficies que actualmente están en concesión, sus plazos de caducidad, etc.

Las concesiones que ocupan el Muelle del Sanapú presentan distintas situaciones que van desde aquellas que finalizan su plazo de concesión en breve a otras que cuentan con plazos de concesión importantes.

Finalmente, en el entorno de Santa Catalina, el Intercambiador Modal y la Estación Marítima se consideran infraestructuras importantes para el puerto y la ciudad y solamente existen las concesiones del C.C. El Muelle, con plazo concesional muy prolongado, y el Edificio de la Fundación Puertos de Las Palmas que, además de tener un plazo concesional importante está actualmente desocupado.

Se estima que la demanda de suelo, en lo referente a las concesiones, se mantenga estable, considerándose la zona de las explanadas del Muelle del Sanapú como posibles áreas de expansión a medio plazo.

6.1.3.2 Superficies en autorización

En primera instancia, hay que tener en cuenta que la superficie en autorización existente no supone un problema para la Autoridad Portuaria para rescatarlas y destinarlas a otros usos, dados sus cortos periodos temporales de adjudicación (no excediendo en ningún caso de tres años).

En general la dimensión de la parcelación es pequeña, muchas de ellas destinadas a pequeñas actividades complementarias de la actividad portuaria (pequeñas superficies de almacenamiento de mercancías, alquiler de vehículos, bares, aseos, etc.) u oficinas.

La mayor parte de las autorizaciones, se han concedido por un plazo de uno a tres años y corresponden, en su mayoría, a las pequeñas oficinas situadas en la Terminal de Cruceros del Muelle de Santa Catalina y para la Naviera Armas en Muelle del Sanapú.

Las restantes tienen un plazo temporal menor y sus usos son variados destacando pequeñas superficies (cubiertas o descubiertas) destinadas a almacenamiento, o a instalaciones portuarias.

Se estima que la demanda de suelo, en lo referente a las autorizaciones, siga con las tendencias actuales, considerándose todo el ámbito susceptible de acoger esta situación legal.



6.2 Exigencias del Entorno

Lógicamente, la ordenación de un puerto situado en una ciudad no puede hacerse sin considerar las exigencias que el entorno urbano plantea al espacio portuario. En el caso de Las Palmas de Gran Canaria, la necesidad de hacer esta evaluación de exigencias urbanas sobre el espacio portuario es evidente si se tiene en cuenta:

Por una parte, el hecho de que el puerto de Las Palmas es un puerto complejo (tráficos de mercancías diversas, pasajeros, pesca, avituallamiento, etc.), que lo hace dependiente de una ciudad que ofrezca un alto y variado nivel de servicios administrativos, técnicos, financieros, personales, de ocio, etc.

Por otra, el reducido hinterland terrestre del puerto, la isla de Gran Canaria, y la concentración de la demanda en el entorno de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, lo que le hace fuertemente dependiente de ésta.

También, la localización del puerto en un fondo de saco urbano, sobre el istmo y costa oriental de la península de La Isleta, de forma que todo el tráfico terrestre con origen o destino en éste tiene que atravesar buena parte de la ciudad.

Finalmente, el carácter de centro urbano y de ocio que han ido adquiriendo los alrededores del puerto, apoyándose en la playa de Las Canteras, por el oeste, y en el Paseo Marítimo por el Este.

En estas condiciones, las relaciones entre el puerto de Las Palmas y la ciudad son muy intensas, el puerto es un área más de la ciudad, y requieren un cuidadoso estudio de las incidencias respectivas, sobre todo en las zonas de frontera entre uno y otra.

Sintéticamente, podría decirse que son tres los aspectos en los que las exigencias respectivas pueden entrar en conflicto. Por una parte, en la propia ocupación del litoral, obligada para el puerto y siempre atractiva para la ciudad, por otra, en los aspectos derivados de la circulación, finalmente, en los relacionados con el medio ambiente y el paisaje.

Respecto a los primeros, es decir, a la presión de la ciudad por utilizar algunos tramos de la zona de servicio para actividades urbanas (ocio, paseo, etc), las exigencias concretas en el caso de Las Palmas de Gran Canaria han encontrado solución en las determinaciones contenidas en el Plan General, en las que, el área de Santa Catalina ha quedado formalmente calificada de "Centro Recreativo y de Negocios" y destinada por tanto a actividades urbanas y a las portuarias compatibles con ellas, mientras que, los

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA
General del Pleno
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

28 JUN 2012

ámbitos OAS-04 y OAS-05, se han reservado para el mantenimiento y desarrollo del puerto comercial y sus zonas de actividad asociadas.

En cuanto al resto de potenciales exigencias urbanas, a continuación, se resumen las exigencias o condicionantes que la localización impone al puerto de Las Palmas, en los tres aspectos mencionados: tráfico, medio-ambiente y paisaje.

6.2.1 Gestión del Tráfico generado por el Puerto

Es evidente que una de las cuestiones de mayor importancia en la relación entre el puerto y la ciudad de Las Palmas es, sin duda, el efecto que el tráfico terrestre generado por aquel tiene en la red viaria urbana.

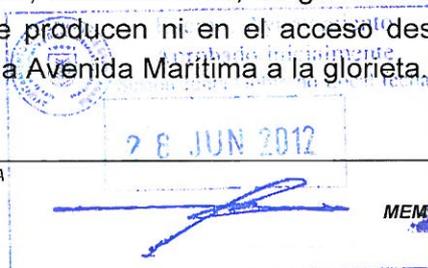
En el caso de Las Palmas, y dadas las características de su hinterland (proximidad y dispersión), el puerto no cuenta con conexión ferroviaria y la entrada y salida de mercancías o personas del recinto portuario se realiza totalmente a través de la red viaria urbana y, muy concretamente, para el ámbito del presente Plan Especial, a través de la glorieta de Belén María, que da acceso a la Avenida Marítima.

La mencionada localización del puerto en fondo de saco, conjuntamente con el polígono de almacenes de El Cebadal, hace que el tráfico rodado generado por ambos deba utilizar la citada avenida para dirigirse a cualquier destino. A través de ésta, los vehículos procedentes del puerto, tanto ligeros, como pesados, se distribuyen hacia la red urbana o hacia el resto de la Isla.

El cuello de botella de este sistema de comunicaciones rodadas del puerto de La Luz es, en consecuencia, en primer lugar, la glorieta de Belén María e, inmediatamente, la propia Avenida Marítima. Ambos elementos reciben directamente el impacto de la práctica totalidad del tráfico terrestre atraído o generado por el puerto. Sobre ellos recae la necesidad de gestionar una afluencia, una carga puntual, de más de 1.000 vehículos a la hora, en las horas punta de la mañana o la tarde.

Hasta ahora, el punto de entrada, en la plaza de Belén María se ha gestionado mediante una glorieta, en la que termina el carácter prácticamente de autovía que tiene la Avenida Marítima, y donde todos los vehículos deben ceder el paso cuando se aproximan a la calzada anular.

Del conjunto de las retenciones que, habitualmente, se generan en la glorieta de Belén María, las colas más largas no se producen ni en el acceso desde el puerto, ni en el acceso desde el sentido norte de la Avenida Marítima a la glorieta. Se producen desde el acceso de El Cebadal.



En efecto, el acceso desde el puerto no produce, en general, colas extraordinarias, porque el control de salida del puerto ejerce un filtro en los vehículos, que traslada la cola al interior del puerto (Miguel Curbelo Espino e, incluso, Avenida de las Petrolíferas). Por su parte, el acceso desde el sentido norte de la Avenida Marítima, al no encontrar prácticamente tráfico sobre la calzada central de la glorieta en las horas punta de entrada (que sólo puede provenir de El Cebadal o de Las Canteras en dirección al puerto y que es muy reducido), no ve mermada su capacidad y no registra retenciones recurrentes. Sin embargo, el tráfico proveniente de El Cebadal, cuando trata de acceder a la glorieta, sobre todo por la tarde, se encuentra con un tráfico prácticamente continuo en la calzada central proveniente del recinto portuario. La prioridad de éste y su volumen provocan largas colas en la línea de Ceda el Paso de El Cebadal.

En cuanto a la salida por la Plaza Camilo Martínón Navarro, se producen retenciones puntuales localizadas en el cruce de intersección e incorporación a la Calle Luis Morote y a la Calle León y Castillo causadas específicamente por el tráfico portuario. Ésta en ocasiones puntuales se ve también colapsada por la combinación con el tráfico urbano generado en el área (automóviles que van centro comercial, autocares vinculados a la actividad cruceística y actividades lúdico-culturales realizadas en el Parque de Santa Catalina) que a su vez generan retenciones en las vías de acceso al Muelle de Santa Catalina y en la Avenida de los Consignatarios a la altura del centro comercial.

En cuanto a la Avenida Marítima, en ella no se producen retenciones causadas específicamente por el tráfico portuario, sino por la acumulación de diversos tráficos urbanos, entre ellos el portuario, cuya magnitud se ha señalado más arriba. De hecho, el tramo de la Avenida Marítima cuyo tráfico es mayoritariamente generado o atraído por el puerto (Belén María-Santa Catalina) no conoce retenciones relevantes en el contexto urbano.

Las retenciones en la Avenida Marítima se producen al sur de la Base Naval, allí donde confluyen los tráficos procedentes de las distintas partes de la ciudad y los generados por la relación de éstas con las áreas turísticas del sur de la Isla, el aeropuerto y las zonas industriales próximas. En ese conjunto, el tráfico portuario, con origen o destino en el puerto, constituye sin duda una fracción relevante, pero no decisiva, ya que no parece que deba suponer más del 15% del total⁷, un porcentaje que no ha crecido en los últimos siete años.⁸

⁷ De acuerdo con los aforos realizados por la Autoridad Portuaria, en marzo de 2001, la suma de las entradas y salidas por Belén y María variaron a lo largo de una semana entre 9.000 y 26.000 vehículos diarios, mientras las de Santa Catalina lo hicieron entre 2 y 3.000, lo que podría situar la IMD del tráfico portuario entre 20.000 y 26.000 vehículos. Por su parte, la IMD en la Autovía Marítima (estación C-101, entre Juan XXIII y Torre Las Palmas) fue en 2001 de 160.073 vehículos. El porcentaje de la primera en la segunda se situaría por tanto entre el 12,5% y el 15%.

⁸ Aunque no se dispone de datos concluyentes al respecto, los disponibles parecen indicar que, en efecto, el tráfico generado por el puerto no ha incrementado su importancia relativa en el conjunto del que circula por la

28 JUN 2012

Excmo. Ayuntamiento

Aprobado definitivamente

Pleno Municipal de fecha

25 SEP 2012

La/El Secretario/a

Subdirección y Área de Ordenación Portuaria

Autoridad Portuaria de Las Palmas

En definitiva, la mejora de las condiciones de la circulación en los tramos más congestionados de la Avenida Marítima no es responsabilidad exclusiva, ni principal del puerto, sino de la condición de fondo de saco que, también, en cierta medida, tiene la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria en relación a la Isla. Y, en ese contexto, la circunvalación a Las Palmas de Gran Canaria, parecen haber solucionado parcialmente las condiciones de circulación en el vial más importante de la ciudad y de la Isla.

En cualquier caso, debe subrayarse que la morfología de Las Palmas de Gran Canaria y la estructura de su sistema viario, en gran medida dependiente del corredor costero, harán siempre muy difícil responder a la creciente demanda de movilidad rodada en la ciudad. La congestión será, probablemente, una condición permanente del funcionamiento del eje marítimo, a pesar de los provisionales alivios que le deparen las obras de aumento de su capacidad.

Esta situación, y su futuro agravamiento, no es sin embargo exclusiva de Las Palmas de Gran Canaria. Puede decirse que es general en todas las grandes y medianas ciudades de Europa. Su resolución, se sabe, no se alcanza intentando aumentar la capacidad de las vías para que circulen más automóviles, intento que cada vez resulta más difícil política y económicamente. Es imprescindible actuar sobre la demanda, es decir, reducir la presión de los automóviles promoviendo mejores medios de transporte colectivo o animando al desplazamiento a pie o en bicicleta.

Estas políticas de promoción de medios alternativos al uso del automóvil, en desarrollo en todo Europa, pueden ser útiles en Las Palmas de Gran Canaria para el transporte de personas, pero no son aplicables, sin embargo, al transporte de mercancías, para lo que sería necesario desarrollar un sistema ferroviario, en gran medida impropio en una geografía y un hinterland portuario como es el de Gran Canaria.

En estas condiciones, aunque en Las Palmas de Gran Canaria pueda actuarse en el futuro para reducir el tráfico automóvil, como medio de reducción de la congestión y mejora de la calidad ambiental, esta reducción habrá de aplicarse fundamentalmente al tráfico ligero, para el que pueden crearse alternativas, pero no para el pesado que, en gran medida relacionado con el puerto, tendrá que seguir utilizando la red viaria urbana. Un tráfico, por otra parte, que con sus 2.000 vehículos diarios, sin apenas crecimiento en

Autovía Marítima. Este último, ha pasado de 119.679 vehículos diarios, en 1995, a 151.173, en 2001, entre Juan XXIII y Torre Las Palmas, lo que supone un incremento del 26,9 % . Por su parte, en 1994, año para el que se dispone de datos diarios durante el mes de julio, en el puerto, la semana de mayor tráfico se alcanzaron en el acceso de Belén María 118.215 vehículos, entre entradas y salidas, mientras, en la semana para la que se dispone de datos en 2001 (16-22 de marzo para las entradas y 30 de marzo-5 de abril para las salidas), la suma de entradas y salidas registró 125.363 vehículos, lo que supone un incremento de apenas un 6%.

26 JUN 2012

25 SEP 2013

los siete últimos años, no constituye una serie amenaza para la capacidad actual de la Avenida Marítima.

Finalmente, algunas observaciones sobre la incidencia que las nuevas áreas de extensión del puerto, particularmente en el área de La Isleta y el entorno del dique de La Esfinge, puedan tener en el tráfico generado por el puerto y, consiguientemente, en la ciudad.

Sintéticamente podría decirse:

- En primer lugar que, en su conjunto, ambas actuaciones suponen la incorporación de nuevo suelo útil a la zona de servicio que, conjuntamente con las 33 Has. de ampliaciones posibles, en los muelles de Reina Sofía y León y Castillo, representa un 41 % del total actual del ámbito (313 Has.) y un 38% del total de la zona de servicio.
- En segundo lugar que la zona logística de Roque Ceniciento, en La Isleta, y en parte también los rellenos de La Esfinge, están dirigidas a recibir la implantación de empresas y actividades que tengan cabida en la Zona Especial Canaria y que no deberían generar un tráfico terrestre de mercancías intenso. Éstas entrarían y saldrían fundamentalmente por mar. De esta forma, el tráfico terrestre que produciría las nuevas extensiones logísticas sería únicamente el relacionado con los puestos de trabajo y con los servicios necesarios a las empresas presentes.
- En tercer lugar, el tipo de actividades logísticas a que están destinados no requiere una alta concentración de empleo, sino que, por tratarse de actividades de almacenamiento en grandes espacios, tendrá una reducida densidad de éste, lo que significa que el tráfico ligero asociado a los empleados también será relativamente reducido.

Finalmente, que la puesta en marcha de estas áreas está prevista a largo plazo y que su desarrollo se producirá a medida que la demanda lo vaya exigiendo, es decir, muy paulatinamente.

En definitiva, el impacto que pueda tener el desarrollo de las nuevas áreas logísticas del puerto sobre la circulación urbana será reducido en cuanto a tráfico pesado y se irá notando de manera muy paulatina en el viario urbano.

En cuanto al tráfico ligero, el ligado al empleo es el que ofrece mayores posibilidades de reconducir a otros medios de transporte, en particular al autobús y, tal vez, la bicicleta o ambos combinados. En ese terreno, la Autoridad Portuaria debería realizar un serio

esfuerzo para lograr dotar de cobertura en estos medios de transporte al conjunto del puerto, pero su empeño resultaría de eficacia muy limitada si no se enmarcara en una política municipal en este sentido. En cualquier caso, parece el único camino para reducir el impacto del tráfico portuario sobre la ciudad en el futuro, toda vez que no existen alternativas viables para el tráfico pesado.

En lo referente al transporte público, la Autoridad Portuaria encargó, en 1997, un "Estudio de una oferta de transporte en el puerto de La Luz y Las Palmas" que concluía, sorprendentemente, afirmando que la mayoría de los desplazamientos tienen carácter irregular", que "los desplazamientos de movilidad obligada típicos del transporte público de viajeros son mínimos en el área" y que "la única demanda manifiesta de magnitud suficiente para iniciar una operación de transporte regular está ligada a la problemática específica de los tripulantes de los buques atracados en el Reina Sofía".

Las conclusiones son sorprendentes, porque el propio Estudio informa de que el 44,4 % de los desplazamientos de personas en el puerto corresponden a la entradas y salidas del trabajo de los empleados de las empresas allí ubicadas, incluida la Autoridad portuaria (página 7), una demanda regular y perfectamente captable para el transporte público, mientras los desplazamientos de los tripulantes de embarcaciones en todos los muelles representan una reducida minoría en el total (3,3%) y constituyen una demanda claramente irregular, no sometida a un horario fijo.

Contrariamente a las conclusiones del citado Estudio, se estima que los desplazamientos de los empleados son regulares y susceptibles de resolverse en parte mediante transporte público.

Por otra parte, el cambio que a este respecto supone la reciente localización en el arranque del muelle de Santa Catalina de una importante estación de autobuses, constituye una oportunidad clarísima de intentar el desarrollo de una línea de autobús interna a la zona de servicio que asegure la conexión del intercambiador con las áreas de actividad del puerto. Por ello, se recomienda que la Autoridad Portuaria:

- Promueva una línea de autobús interior a la zona de servicio, que recorra el conjunto de su eje viario principal, hasta la península del Nido, de carácter gratuito, con extensiones optativas al muelle de León y Castillo y al dique Reina Sofía,
- Establezca un sistema de tarificación del aparcamiento en las zonas más congestionadas del puerto, allí donde la concentración del empleo es mayor. El pago de las tarifas, que serviría para financiar el servicio de autobuses, podría implementarse de dos maneras:

Asamblea de Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
28 JUN 2012
28 SEP 2013
SECRETARÍA DE PLENO

- Mediante un incremento del canon de las concesiones a cambio de reservas de plazas en el viario público.
- Mediante la introducción de un sistema de cuotas mensuales, diarias u horarias en las playas de aparcamiento de ligeros o en los viales más congestionados.
- La combinación de estas dos medidas, autobús y tarificación del aparcamiento, podría incidir sensiblemente en la generación de tráfico ligero por el puerto, reduciendo el ligado al empleo.

6.2.1.1 Previsiones

En este contexto y para tratar de evaluar la generación de tráfico en el año horizonte, 2017, se ha partido de las siguientes hipótesis:

- El crecimiento del tráfico terrestre pesado seguirá, en líneas generales, al desarrollo del tráfico portuario de mercancías, aunque atemperado por el aumento del tráfico de transbordo. De acuerdo con este criterio, si las proyecciones del Plan de Utilización significarían un crecimiento entre el 75 y el 125 %⁹ sobre el actual, podría estimarse entre un 50-100% su repercusión sobre el tráfico pesado terrestre.
- El crecimiento del tráfico de vehículos ligeros debería, también, atemperarse en el futuro con la puesta en marcha, por un lado, de un servicio de transporte público interno al puerto y, por otro, de un sistema de control del aparcamiento. Con ambos instrumentos en marcha, se estima que el crecimiento del tráfico de vehículos ligeros en el puerto podría mantenerse en torno a la mitad de ritmo que las mercancías previsto en el Plan de Utilización, por lo que puede suponerse que se incrementaría para el año horizonte, entre un 40 y un 60%.
- Con esos criterios aplicados a la intensidad semanal, a la media de la intensidad en día laborable y a la intensidad en hora punta, detectadas en 2001, el tráfico generado por el ámbito portuario del presente Plan Especial, en el año horizonte de 2017, podrían hacerse las siguientes previsiones:

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25/SEP/2013

La El Secretario/a
General del Pleno



⁹ La previsión de incremento desde 1997 al 2017 de 14 a 21 M de Tm, en el tráfico total de mercancías, habría de reducirse en 3,4 M, por el aumento ya experimentado hasta el 2001 y dividirse por el tonelaje total movido en ese año, 13,95 M de Tm. El crecimiento desde el 2001 hasta el año horizonte se situaría, por tanto, entre el $(14-3,4) \times 100 / 13,95$, es decir, aproximadamente 75% y $(21-3,4) \times 100 / 13,95$, es decir, aproximadamente el 125%.

Previsiones de generación de tráfico terrestre.				
Intensidad		2001	2017	
			Mínima	Máxima
Semanal	Ligeros ¹⁰	100.291	140.407	160.465
	Pesados	25.072	37.608	50.144
	Total	125.363	178.015	210.609
Media día Laborable	Ligeros	17.371	24.319	27.793
	Pesados	4.343	6.514	8.686
	Total	21.714	30.833	36.479
Hora punta	Ligeros	875	1.225	1.400
	Pesados	250	375	500
	Total	1.125	1.600	1.900

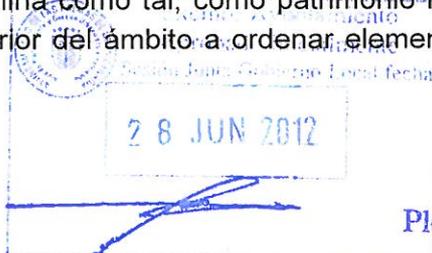
▲ Fuente propia.

6.2.2 Objetivos y criterios respecto el patrimonio cultural y natural

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

Por otro lado, las edificaciones que conforme a este plan puedan levantarse no afectarán a la visión que sobre el patrimonio que representa el paisaje protegido de la Isleta, ya que están estarán reguladas por las limitaciones urbanísticas de este plan, y deberán, así mismo, ajustarse a la ordenanza establecida en el PGO de Las Palmas de Gran Canaria vigente.

Con respecto al patrimonio cultural, también se comentó en el apartado anterior que más allá de considerar el muelle Santa Catalina como tal, como patrimonio histórico, al igual que la Grúa Titán, no existen en el interior del ámbito a ordenar elementos catalogados con esta tipología y rango.



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

¹⁰ No se conoce el porcentaje concreto de ligeros o pesados en cada uno de los periodos considerados en este cuadro. Se ha utilizado en todos ellos, los correspondientes a la medición realizada el 15 de marzo del 2001, en el que el porcentaje de pesados sobre el total de los vehículos, excluidas bicicletas y motocicletas alcanzó el 19,97%.

No obstante y desde esta consideración, los objetivos principales de este Plan Especial se orientan al desarrollo de una ordenación territorial que facilite la integración de forma adecuada, de cada una de las áreas funcionales del puerto en el entorno en el que se encuentra, ya que se tiene en cuenta su apreciación popular como valor patrimonial histórico.

Este procedimiento de integración se llevará a cabo mediante la adecuación de las actuales instalaciones portuarias, propiciando un mejor acondicionamiento de los muelles Sanapú y Wilson y explanadas, viales, accesos y paseos. Se pretende de la misma forma, potenciar el área de encuentro puerto y ciudad en el entorno del Muelle Santa Catalina y Plaza de Canarias mejorando este espacio mediante el tratamiento, dotaciones y mantenimiento adecuado. Con la finalidad de que en esta espacio puedan coexistir gratamente actividades de carácter urbano (lúdicas y recreativas) compatibles con los usos y actividades portuarias que se desarrollaran en toda esta zona. Actuaciones que además de reducir las actuales afecciones podrán contribuir a la mejora del paisaje y de las relaciones afectivas puerto y ciudad.

Siendo el principal objetivo la adaptación de la ordenación a las necesidades actuales de estas instalaciones y espacios portuarios, y conforme a las particularidades y criterios expresados se describen una serie de actuaciones a promover:

- Garantizar la protección y conservación de los valores ambientales y paisajísticos, elementos urbanísticos y piezas arquitectónicas significativas dentro del ámbito de estudio.
- Mantener y mejorar el acondicionamiento de aquellas áreas que por su carácter y uso presenten una mayor calidad ambiental y/o paisajística evitando afecciones o deterioro.
- Desarrollo de una ordenación adecuada intentando que la distribución de la edificación y las volumetrías propuestas para ella se distribuyan de forma que de su implantación resulte la menor afección posible sobre el paisaje.
- Promover la protección del entorno y la sensibilización medioambiental y de conocimiento, valoración y protección del patrimonio histórico portuario.
- Cumplir y exigir el cumplimiento de la normativa vigente medioambiental y de protección del patrimonio aplicable a las instalaciones, actividades y servicios.
- Potenciación de los paseos y movilidad peatonal.
- Realización de un Plan de Etapas que permita su desarrollo.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

6.2.3. Diagnóstico ambiental del ámbito ordenado según el ISA.

El ámbito a ordenar, como se ha expuesto en numerosos apartados en los tres documentos que conforma este Plana se constituye por un espacio antropizado donde las

La/El Secretario/a
General del Pleno

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

MEMORIA DE JUSTIFICACIÓN 154

superficies a ordenar se han conformado desde mediados del siglo XX mediante terrenos ganados al mar.

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

De modo general, se considera, como así concluye el ISA, que la totalidad del ámbito presenta una **baja sensibilidad ambiental**, puesto que el mismo tolera el desarrollo de la actuación sin problemas. Sin la necesidad de desarrollar medidas específicas o con la aplicación de alguna medida relativamente sencilla.

De los datos expuestos en este Documento de información y conforme a las conclusiones del Informe de Sostenibilidad Ambiental, se puede extraer la conclusión que la **Capacidad de Acogida** por el territorio de la ordenación propuesta es Alta, debido a que la ordenación se desarrolla sobre terrenos intervenidos y ganados al mar. En cualquier caso no se constata la existencia de elementos de cierta significancia dentro del ámbito definido para el Plan Especial, que deberán ser conservados y que no presentan impedimento alguno para el desarrollo de las determinaciones establecidas por este instrumento de ordenación. Con la salvedad que en el ámbito aparecen ejemplares de palmera canaria (*Phoenix canariensis*) elementos vegetales que debido a su consideración como especies protegidas, aún siendo su origen la ornamentación del área, hace que sobre los mismos se deba tener especial cuidado en el desarrollo de la ordenación prevista.

La ordenación proyectada implica una serie de actuaciones que no suponen un cambio significativo sobre los parámetros ambientales de la zona de estudio. No obstante, el desarrollo de este Plan Especial implica una mejora en los parámetros paisajísticos del entorno y una mejor integración de la zona de encuentro entre el área urbana y el propio puerto.



Estas actuaciones se reflejarán en el desarrollo de las acciones orientadas a mejorar la ordenación de las explanadas y parcelas; del viario interior, accesos y paseos peatonales que generará una menor concentración de tráfico. Y de otra parte en la ordenación específica para la zona de interrelación puerto-ciudad donde se contempla la instalación de usos relacionados con el comercio portuario, administración, actividades terciarias, y otras actividades y usos complementarios. Definiendo dotaciones y equipamientos y unas condiciones concretas para la edificación a desarrollar, que dará lugar a una adecuada integración de las mismas en el ámbito.

Como conclusión, emanada del conjunto de información de este Plan (Documentos de Ordenación, Informe de Sostenibilidad Ambiental y el presente documento de Información) se puede decir que la situación ambiental actual y la futura en el medio no diferirán demasiado, pues no se van a incluir usos divergentes de los actuales, así como tampoco se van a producir afecciones importantes sobre el medio, pues únicamente se ordenarán los usos de forma que respondan de modo más adecuado a las necesidades actuales de la zona de servicio del puerto.

En cualquier caso la situación futura mejorará la actual situación de la Zona de Servicio del Puerto puesto que los usos que actualmente se desarrollan se ordenarán adecuadamente evitando conflictos futuros.

Evaluación de las repercusiones ambientales de las determinaciones del plan

Este apartado se desarrolla de forma más amplia en el punto 2.5, de este documento y en el 1.6 del Informe de Sostenibilidad Ambiental.

El espacio geográfico al que afecta este Plan Especial corresponde a la zona de servicio terrestre del puerto incluida en el Ámbito del OAS-06.

Los planes especiales no son el instrumento mediante el cual se proponen o ejecutan nuevas estructuras portuarias, sean estas dársenas, muelles, rellenos, espigón, etc. De acuerdo con la legislación vigente, el desarrollo de proyectos portuarios debe preverse y planificarse en el Plan Director del Puerto (PDI) para el caso de obras exteriores, o bien

en proyectos de construcción para las obras interiores. El Plan Especial, por tanto, no puede hacer sino recoger, en su caso, las propuestas contenidas en el correspondiente Plan Director y ordenar pormenorizadamente y según los usos establecidos en el plan de utilización vigente (o en su caso, en el Documento de los Espacios y Usos Portuarios) la superficie terrestre resultante.

En definitiva, la responsabilidad ambiental de los planes especiales de ordenación de puertos se limita a la incidencia sobre el medioambiente que pueda tener la urbanización o las normas urbanísticas que proponen para su zona de servicio y plataformas portuarias previamente definidas por el Plan de Utilización y Plan Director, cuyo desarrollo se someten al correspondiente procedimiento de evaluación ambiental.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



7 ALTERNATIVAS

7.1 Alternativas de ordenación

Este punto se redacta en conjunto con el Documento de Ordenación (volumen II) y el Informe de Sostenibilidad Ambiental (volumen III)

7.1.1 Alternativa 0.- No tramitar el Plan Especial

El PGOM vigente dejó si efectos las determinaciones del Plan Especial de la zona de Servicio del Puerto de Las Palmas para los terrenos excluidos de la OAS-04 que se incluían en el ámbito del OAS-06.

Sin embargo, la ausencia de determinaciones urbanísticas no significa que la Autoridad Portuaria no pueda ejercer sus competencias en materia de explotación portuaria.

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

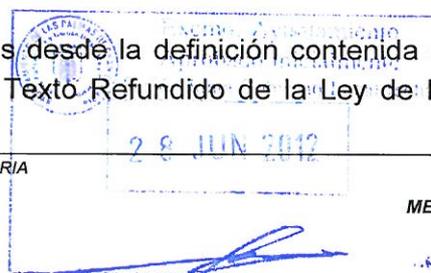
La no tramitación del Plan Especial nos mantendría en la situación actual en que la ausencia de determinaciones urbanísticas supone una indefinición que limita no solo el desarrollo portuario de este ámbito sino que tampoco permite el desarrollo de las expectativas que se han puesto de manifiesto tanto por parte del Gobierno Insular, a través del PIO, como el Municipal a través del Plan General.

Los usos permitidos serían, por lo tanto:

- el Comercial Portuario Polivalente para la Explanada del Muelle Sanapú;
- el Complementario terciario para la Explanada del Muelle de Wilson y la Plaza de Canarias;
- el Comercial Pasajeros y Ro-Ro en el Muelle de Santa Catalina; y,
- el Complementario Almacenaje Logístico para la franja situada entre la Avda. de los Consignatarios y la Autovía Marítima.

La/El Secretario/a
General del Pleno

Estos usos deben ser entendidos desde la definición contenida en el propio documento del PUEP o, en su caso, en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la



Marina Mercante, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013
I/A/S/ Secretario
General del Plans

7.1.2 Alternativa 1.- Determinaciones del anterior Plan Especial.

Esta alternativa recupera las determinaciones del Plan Especial de la zona de Servicio del Puerto de La Luz y Las Palmas que el PGOM vigente dejó sin efecto para los terrenos excluidos de la OAS-04 que se incluían en el ámbito del OAS-06.

De esta manera, los usos y determinaciones serían, por lo tanto:

- el Comercial (Almacenamiento. Tinglados y almacenes) para la Explanada del Muelle Sanapú con una ocupación del 60 %, una edificabilidad de 1,2 m²/m² y altura máxima de 15 m.
- el Administrativo-Comercial (Oficinas y usos Complementarios) para la Explanada del Muelle de Wilson y la Plaza de Canarias; con una ocupación del 50 %, una edificabilidad de 1,26 m²/m² y altura máxima de 120 m
- el Administrativo-Comercial (Comercial, Recreativos y usos complementarios) para el espacio ocupado por la Plaza de canarias; con una ocupación del 9 % sobre rasante y el 100 % bajo rasante, una edificabilidad de 0,09 m²/m² y altura máxima de 12 m
- el Administrativo-Comercial (Instalaciones varias y aparcamientos) para el espacio ocupado por el parking desmontable; con una ocupación del 4 %, una edificabilidad de 0,04 m²/m² y altura máxima de 6 m
- el de Pasajeros (Estaciones marítimas) en el Muelle de Santa Catalina; con una ocupación del 27 %, una edificabilidad de 0,60 m²/m² y altura máxima de 12 m
- el Comercial (Pertrechos y Almacenamiento. Naves) para la franja situada entre la Avda. de los Consignatarios y la Autovía Marítima, con una ocupación del 60 %, una edificabilidad de 1,0 m²/m² y altura máxima de 10 m.

Estas determinaciones y usos podrían dar respuesta a determinadas actividades portuarias actuales, sin embargo, no responden a las expectativas de explotación portuaria como tampoco lo hacen a las demandas descritas desde los instrumentos de ordenación de orden jerárquico superior al Plan Especial.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretaria/o
General del Pleno



7.1.3 Alternativa 2.- Incorporación de actividades compatibles con el uso ciudadano

Esta alternativa parte de la Alternativa 1 e incorpora una serie de usos que acercan la Zona de Servicio a la ciudad compatibilizando usos portuarios con otros de interacción Puerto Ciudad.

De esta manera, los usos y determinaciones serían, por lo tanto:

- En la Explanada del Muelle de Sanapú se mantiene su tramo norte para los usos actuales de tráfico interinsular y Ro Ro admitiéndose, exclusivamente, los usos de almacenamiento descubierto, maniobra y manipulación de mercancías. En el tramo central se admiten usos terciarios y dotacionales, así como, Náutico Deportivos. Mientras que el tramo sur se incorpora, a todos los efectos, a la Explanada del Muelle de Wilson. Las determinaciones propuestas serán: una ocupación del 60 %, una edificabilidad de 1,2 m²/m² y altura máxima de 15 m
- En la Explanada del Muelle de Wilson que se extiende hasta la explanada del Muelle de Sanapú, el uso propuesto es el de Terciario-Oficinas; con una ocupación del 50 %, una edificabilidad de 1,26 m²/m² y altura máxima de 120 m
- el uso terciario-dotacionales para el espacio ocupado por la Plaza de Canarias; con una ocupación del 9 % sobre rasante y el 100 % bajo rasante, una edificabilidad de 0,09 m²/m² y altura máxima de 12 m
- el de Pasajeros (Estaciones marítimas) en el Muelle de Santa Catalina; con una ocupación del 27 %, una edificabilidad de 0,60 m²/m² y altura máxima de 12 m
- el Comercial (Pertrechos y Almacenamiento. Naves. Equipamientos) para la franja situada entre la Avda. de los Consignatarios y la Autovía Marítima, con una ocupación del 60 %, una edificabilidad de 1,0 m²/m² y altura máxima de 10 m.

Al igual que en la Alternativa 1, se mantienen las determinaciones que en su momento estableció el Plan Especial de la Zona de Servicio del Puerto de La Luz y Las Palmas y los usos podrían dar respuesta a determinadas actividades portuarias actuales y responden a las nuevas expectativas de explotación portuaria. Sin embargo, no permitiría el desarrollo de las expectativas para el Frente Portuario tal y como las plantean los planes insulares y locales vigentes.



7.1.4 Alternativa 3.- Desarrollo del Frente Portuario de Las Palmas

Esta alternativa parte de la Alternativa 1 y desarrolla la Alternativa 2 para responder fielmente al objetivo del Plan Especial establecido por el Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria.

Se pretende, por lo tanto, con esta ordenación "conseguir una buena integración entre el Puerto y la Ciudad, permitiendo la penetración de la trama urbana en las áreas operativas del Puerto, sin perjuicio de que en éstas se puedan seguir desarrollando actividades portuarias compatibles con la vida urbana de la Ciudad".

Así mismo, no se olvida que este Plan Especial desarrolla tan solo una parte del Ámbito OAS-06, del Plan General, y que debe responder también a las bases establecidas para el desarrollo del Plan Territorial Parcial de Ordenación del Frente Portuario de Las Palmas de Gran Canaria, del Plan Insular.

En efecto, el Plan Insular de Ordenación "establece para este área, en función de su posición, una operación estratégica cuyo objetivo es la introducción de modernas actividades empresariales y de reserva, dándole carácter vinculante por la importancia que tiene para el futuro desarrollo de la ciudad y de la isla".

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

Así mismo, se han ajustado las determinaciones urbanísticas a parámetros que respondan al desarrollo deseado consumiendo menos del 50 % de los aprovechamientos que establece el Plan General de Ordenación para todo el ámbito. Por tanto, también desde el punto de vista medioambiental, es la de menor impacto.

De esta manera, los usos y determinaciones propuestos son:

- A la Explanada del Muelle de Sanapú se le asignan los usos Terciario y Dotacional, del Plan General, y Náutico-Deportivo, maniobra y manipulación de mercancías, Logístico e Instalaciones Técnicas Portuarias que han sido definidos en el propio documento del Plan Especial. Las determinaciones propuestas serán: una ocupación del 50 %, una edificabilidad de 0,5 m²/m² y altura máxima de 20 m, en la intención de mantener esta zona como un lugar permeable con abundancia de espacios abiertos.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2012

La/El Secretario/a
General de Ayuntamiento



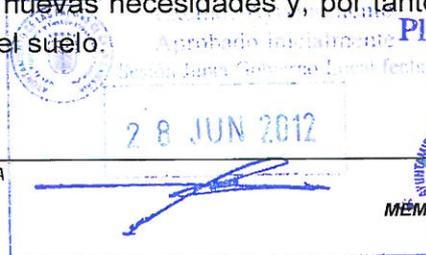
- Al espacio anterior se le incorpora (con mismos usos y determinaciones) la franja situada entre la Avda. de los Consignatarios y la Autovía Marítima, con la finalidad de atender los usos actuales y permitir futuras soluciones al Frente Portuario.
- Los usos Terciario y Dotacional del Plan General son los propuestos para el espacio ocupado por la Plaza de Canarias., si bien, este espacio se une a los dos anterior con los que coincide en su finalidad y vocación. Las determinaciones propuestas serán: una ocupación del 9 % sobre rasante (100 % bajo rasante), una edificabilidad de 0,09 m²/m² y altura máxima de 12 m.
- El tramo sur de la Explanada del Sanapú se incorpora, a todos los efectos, a la Explanada del Muelle de Wilson. En este espacio son el de Terciario, Dotacional, del Plan General e Instalaciones Técnicas Portuarias que han sido definidos en el propio documento del Plan Especial. Las determinaciones propuestas serán: una ocupación del 60 %, una edificabilidad de 1,2 m²/m² y altura máxima de 50 m
- Para atender la actividad de Pasajeros y Cruceros, se proponen para el Muelle de Santa Catalina el uso Dotacional del Plan General a los que se añaden los de Náutico Deportivo, Maniobra y Manipulación de mercancías e Instalaciones Técnico Portuarias. Las determinaciones propuestas serán: una ocupación del 50 %, una edificabilidad de 0,85 m²/m² y altura máxima de 20 m.

Una característica importante de esta alternativa respecto a las anteriores es el tratamiento que se le da a los viales.

En este caso, los viarios principales y los nodos de conexión serán vinculantes pero sólo en su existencia, a fin de asegurar la funcionalidad del conjunto. No lo serán desde el punto de vista del trazado y diseño.

Esta decisión tiene su base en la naturaleza de Dominio Público que tienen todos los espacios de la Zona de Servicio Portuaria tal y como se explicará más extensamente en el apartado 2.1.3. de la memoria de Ordenación.

En los puertos, no existe la propiedad privada, siendo toda la zona de servicio de dominio público, en la que, la Autoridad Portuaria es la única gestora del suelo y no se generan, por tanto, plusvalías inmobiliarias. Por otra parte, los puertos constituyen áreas económicas sometidas directamente a la evolución del comercio marítimo internacional, donde la volatilidad de los tráficos y la variabilidad de la demanda exigen una continua adaptación de sus instalaciones a nuevas necesidades y, por tanto, una reconsideración continua de la propia ordenación del suelo.



Se pretende con esta ordenación combinar el establecimiento de una estructura urbanística básica, que permita poner en carga el conjunto de la zona de servicio, con la posibilidad de modificar la localización o características precisas de muchos de sus elementos, de cara a permitir ese proceso de adaptación a la demanda que exige su actividad.

La experiencia de la propia Autoridad Portuaria de Las Palmas aconseja la conveniencia de esta solución teniendo en cuenta que, si bien el Plan Especial de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas aprobado en 1993 se manifestó enormemente efectivo para atender las exigencias de explotación portuaria, las únicas modificaciones puntuales que se precisaron estaban referidas a la modificación del trazado de los viarios que se consideraban vinculantes, precisamente para permitir el proceso de adaptación al que se hace referencia en el párrafo anterior.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretaria/o
General del Pleno



7.2 Alternativa seleccionada

Se ha seleccionado la "Alternativa 3" descrita en este mismo volumen. Como ya se expuso, esta alternativa responde fielmente al objetivo del Plan Especial establecido por el Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria para el ámbito del OAS-06.

Así mismo, no se olvida que este Plan Especial desarrolla tan solo una parte del Ámbito OAS-06, del Plan General, y que, a su vez, debe responder también a las bases establecidas para el desarrollo del Plan Territorial Parcial de Ordenación del Frente Portuario de Las Palmas de Gran Canaria, del Plan Insular.

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

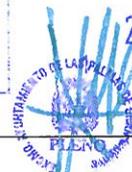
Conforme a lo expresado en las conclusiones que sobre este apartado hace el Informe de Sostenibilidad Ambiental, la elección de la alternativa final (alternativa 3) deriva de un largo proceso de adaptación a los distintos planes y proyectos que se han ido desarrollando en el sector. De modo que la alternativa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

En cualquier caso es importante recordar en lo referido a los valores ambientales que la ordenación propuesta no modifica (no empeora ambientalmente) la situación actual sino que con la adopción de las determinaciones previstas logrará una mejora sustancial del ámbito, especialmente en lo referido a la ordenación y aspectos paisajísticos y a la interacción entre el puerto y la ciudad, ya que en la zona se definen superficies destinada a la compatibilidad e integración de los usos haciendo del puerto un valor importante para la ciudad. Refuerza este objetivo que en el entorno Muelle Santa Catalina - Plaza de Canarias se definen superficies de muelle, de espacios libres y de ocio, lográndose de este modo, que la zona de interrelación suponga una zona de interés tanto para la población residente como visitante.



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

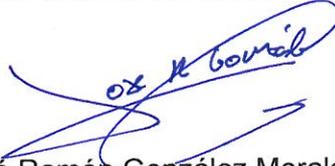
25 SEP 2013



La/El Secretario/a
General del Pleno

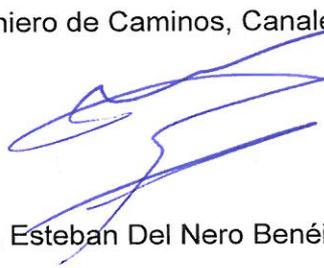
En Las Palmas de Gran Canaria, a mayo de 2012

El Ingeniero Técnico de Obras Públicas



D. José Ramón González Morales

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos



D. Esteban Del Nero Benítez

El Director de la Autoridad Portuaria



D. José Miguel Pintado Joga

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretaria/o
General del Pleno



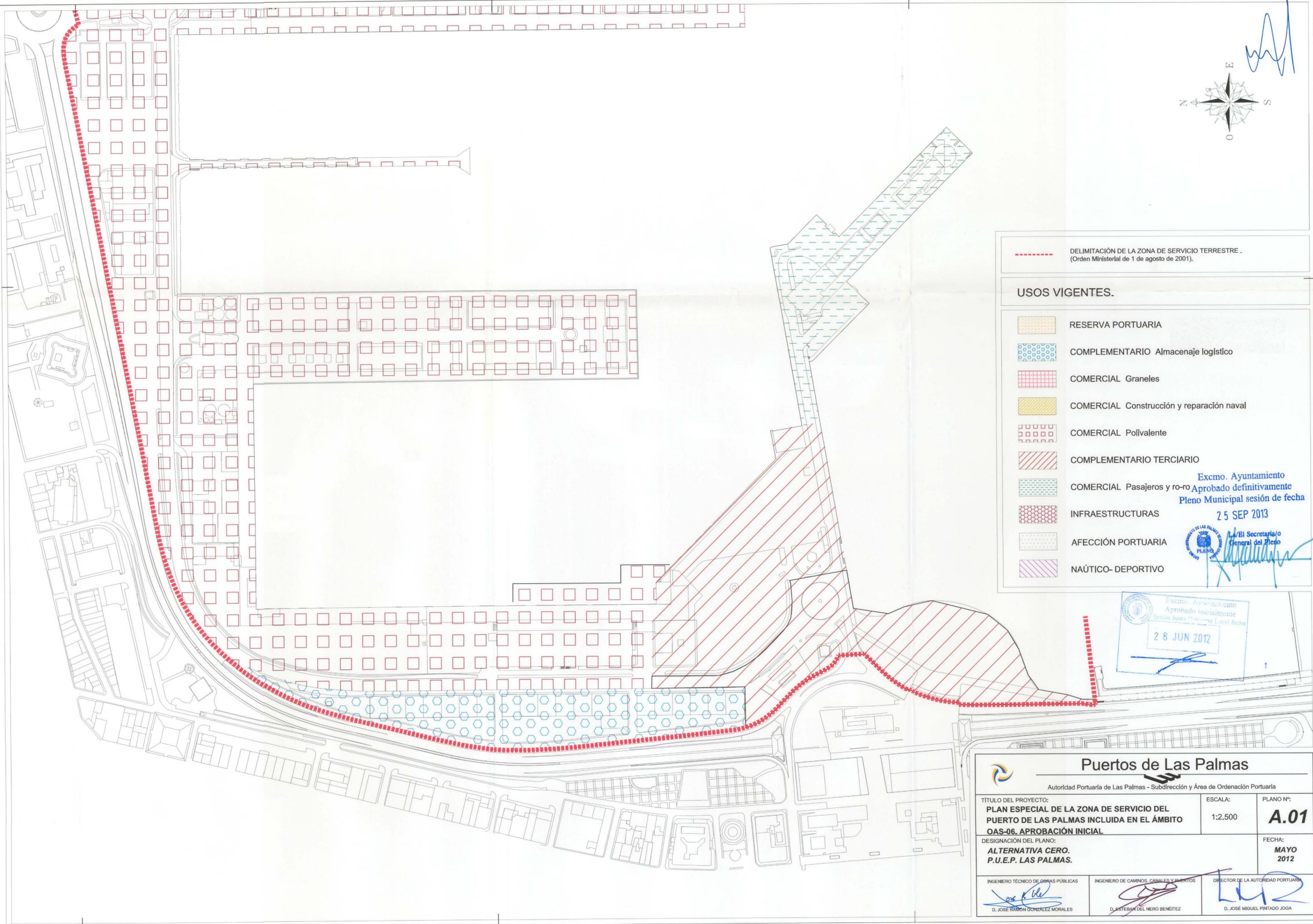
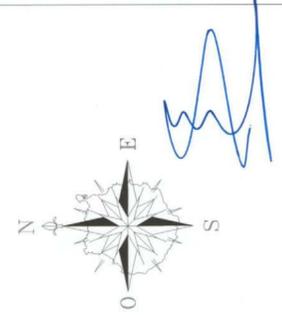
IV. PLANOS DE ALTERNATIVAS.

8 Índice de planos de alternativas.

- A.01.- ALTERNATIVA CERO. PUEP LAS PALMAS.
- A.02.- ALTERNATIVA 1.
- A.03.- ALTERNATIVA 2.
- A.04.- ALTERNATIVA 3.



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013



--- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE .
(Orden Ministerial de 1 de agosto de 2001).

USOS VIGENTES.

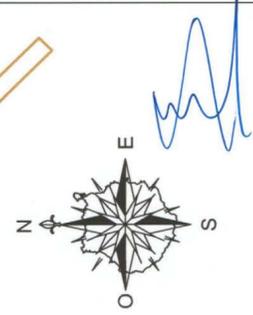
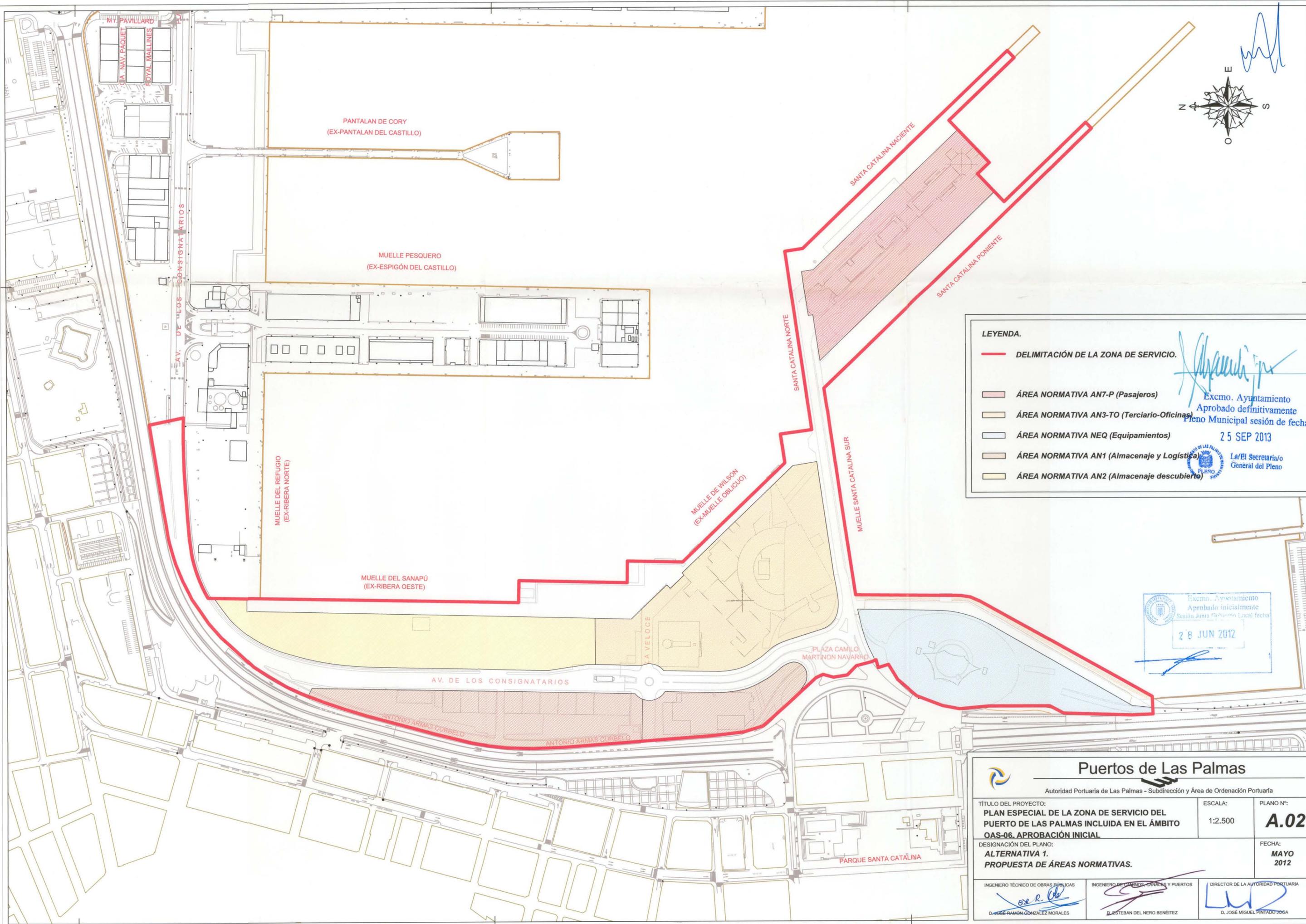
- RESERVA PORTUARIA
- COMPLEMENTARIO Almacenaje logístico
- COMERCIAL Graneles
- COMERCIAL Construcción y reparación naval
- COMERCIAL Polivalente
- COMPLEMENTARIO TERCIARIO
- COMERCIAL Pasajeros y ro-ro
- INFRAESTRUCTURAS
- AFECCIÓN PORTUARIA
- NAÚTICO- DEPORTIVO

Excmo. Ayuntamiento
 Aprobado definitivamente
 Pleno Municipal sesión de fecha
 25 SEP 2013

 El Secretario/o
 General del Pleno



 Puertos de Las Palmas <small>Autoridad Portuaria de Las Palmas - Subdirección y Área de Ordenación Portuaria</small>		
TÍTULO DEL PROYECTO: PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN EL ÁMBITO OAS-06. APROBACIÓN INICIAL	ESCALA: 1:2.500	PLANO Nº: A.01
DESIGNACIÓN DEL PLANO: ALTERNATIVA CERO. P.U.E.P. LAS PALMAS.	FECHA: MAYO 2012	
<small>INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS</small>  <small>D. JOSÉ RAMÓN GONZÁLEZ MORALES</small>	<small>INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS</small>  <small>D. ESTEBAN DEL NEGRO BENÍTEZ</small>	<small>DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA</small>  <small>D. JOSÉ MIGUEL PINTADO JOGA</small>



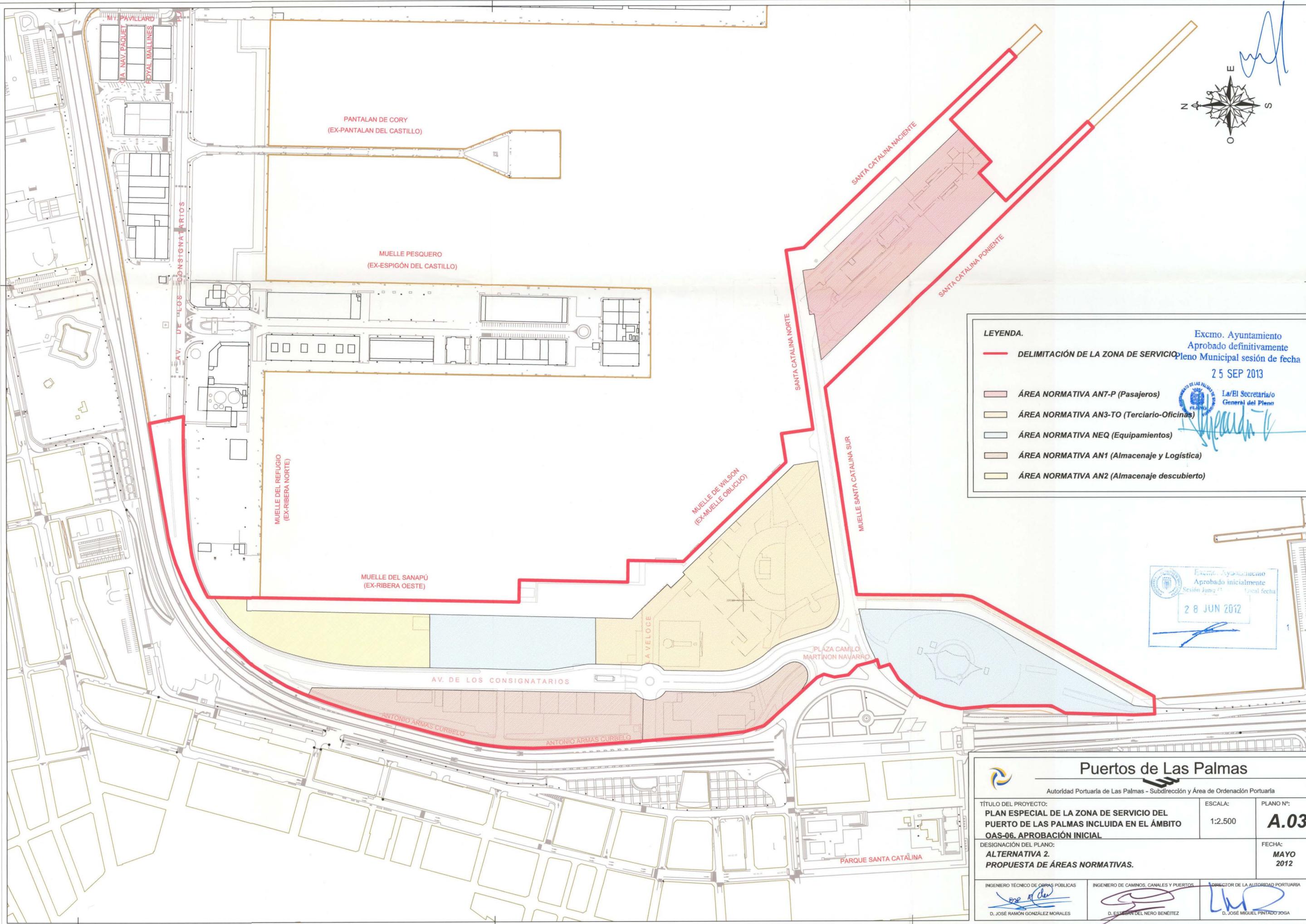
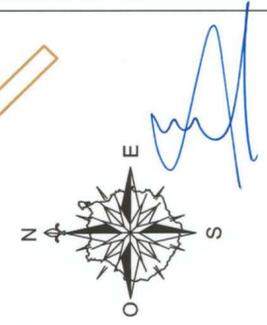
LEYENDA.

- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.
- ÁREA NORMATIVA AN7-P (Pasajeros)
- ÁREA NORMATIVA AN3-TO (Terciario-Oficinas)
- ÁREA NORMATIVA ANEQ (Equipamientos)
- ÁREA NORMATIVA AN1 (Almacenaje y Logística)
- ÁREA NORMATIVA AN2 (Almacenaje descubierto)

[Signature]
 Excmo. Ayuntamiento
 Aprobado definitivamente
 Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013
 La/El Secretario/a
 General del Pleno

Excmo. Ayuntamiento
 Aprobado inicialmente
 Sesión Junta Gobierno Local fecha
28 JUN 2012

Puertos de Las Palmas <small>Autoridad Portuaria de Las Palmas - Subdirección y Área de Ordenación Portuaria</small>		
TÍTULO DEL PROYECTO: PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN EL ÁMBITO OAS-06. APROBACIÓN INICIAL	ESCALA: 1:2.500	PLANO Nº: A.02
DESIGNACIÓN DEL PLANO: ALTERNATIVA 1. PROPUESTA DE ÁREAS NORMATIVAS.	FECHA: MAYO 2012	
INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS <i>[Signature]</i> D. JOSÉ RAMÓN GONZÁLEZ MORALES	INGENIERO DE OBRAS DE PUERTOS Y PUERTOS <i>[Signature]</i> D. ESTEBAN DEL NERO BENEÍTEZ	DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA <i>[Signature]</i> D. JOSÉ MIGUEL PRINADO JOSA



LEYENDA.

- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO
- ÁREA NORMATIVA AN7-P (Pasajeros)
- ÁREA NORMATIVA AN3-TO (Terciario-Oficinas)
- ÁREA NORMATIVA NEQ (Equipamientos)
- ÁREA NORMATIVA AN1 (Almacenaje y Logística)
- ÁREA NORMATIVA AN2 (Almacenaje descubierto)

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013

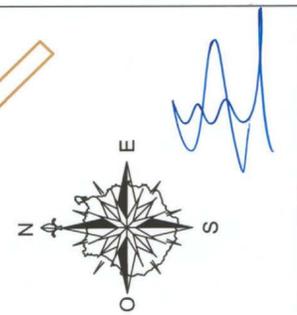
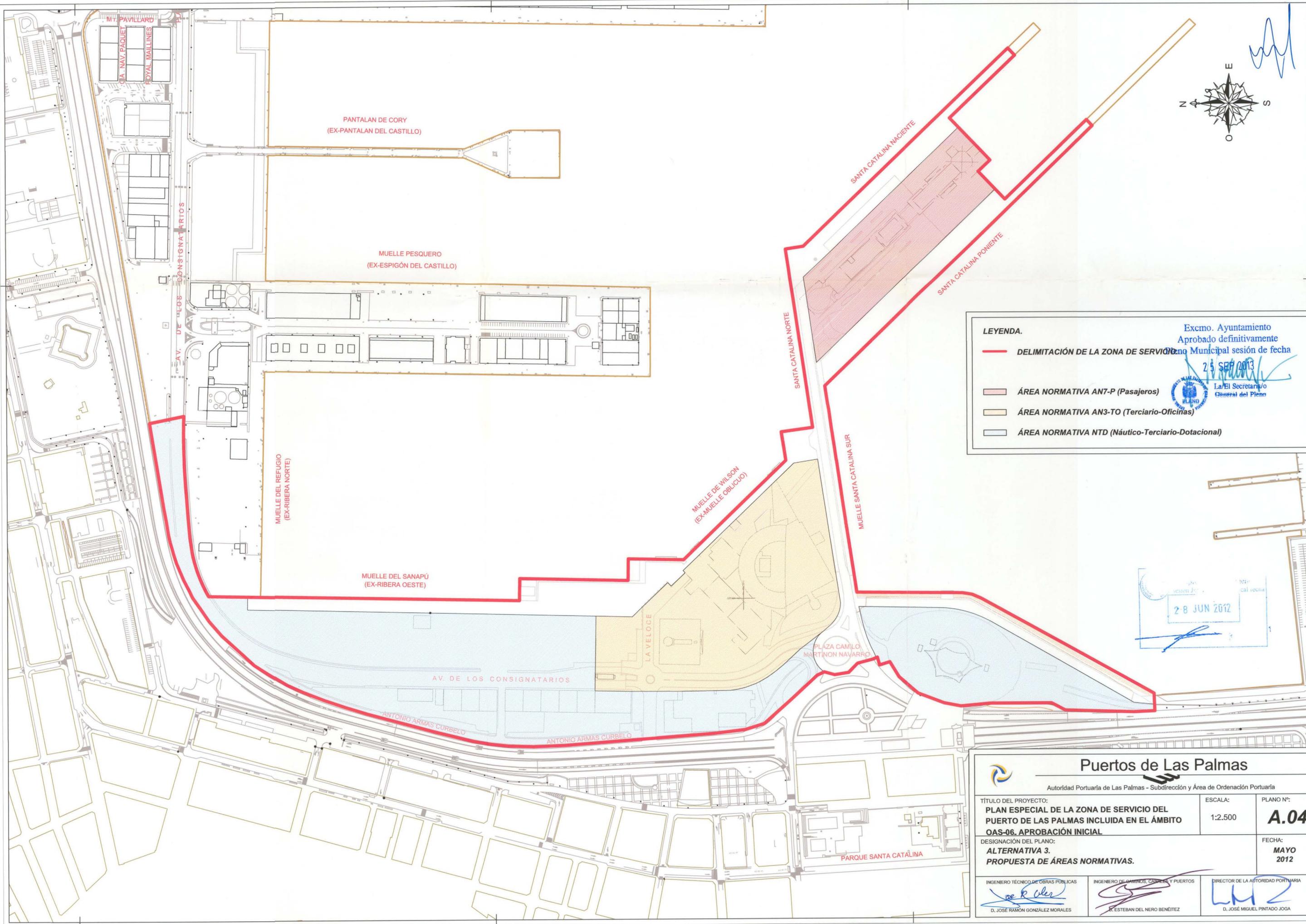
La/El Secretario/a
General del Pleno

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado inicialmente
Sesión Jun 27 Local fecha
28 JUN 2012

Puertos de Las Palmas

Autoridad Portuaria de Las Palmas - Subdirección y Área de Ordenación Portuaria

TÍTULO DEL PROYECTO: PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN EL ÁMBITO OAS-06. APROBACIÓN INICIAL	ESCALA: 1:2.500	PLANO N°: A.03
DESIGNACIÓN DEL PLANO: ALTERNATIVA 2. PROPUESTA DE ÁREAS NORMATIVAS.	FECHA: MAYO 2012	
INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS D. JOSÉ RAMÓN GONZÁLEZ MORALES	INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS D. ESTEBAN DEL NERO BENÍTEZ	DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA D. JOSÉ MIGUEL PINTADO JOGA



LEYENDA.

- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO
- ÁREA NORMATIVA AN7-P (Pasajeros)
- ÁREA NORMATIVA AN3-TO (Terciario-Oficinas)
- ÁREA NORMATIVA NTD (Náutico-Terciario-Dotacional)

Excmo. Ayuntamiento
 Aprobado definitivamente
 Pleno Municipal sesión de fecha
 25 SEP 2013
 La El Secretario/a
 General del Pleno

28 JUN 2012

 Puertos de Las Palmas <small>Autoridad Portuaria de Las Palmas - Subdirección y Área de Ordenación Portuaria</small>		
TÍTULO DEL PROYECTO: PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN EL ÁMBITO OAS-06. APROBACIÓN INICIAL	ESCALA: 1:2.500	PLANO N°: A.04
DESIGNACIÓN DEL PLANO: ALTERNATIVA 3. PROPUESTA DE ÁREAS NORMATIVAS.	FECHA: MAYO 2012	
INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS  D. JOSÉ RAMÓN GONZÁLEZ MORALES	INGENIERO DE BARRIOS, CALLES Y PUERTOS  D. ESTEBAN DEL NERO BENÉTEZ	DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA  D. JOSÉ MIGUEL PINTADO JOGA