



Puertos de Las Palmas

Autoridad Portuaria de Las Palmas

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN EL ÁMBITO OAS-06

SUBDIRECCIÓN Y
ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

VOLUMEN II. DOCUMENTO DE ORDENACIÓN

MAYO DE 2012



[Handwritten signature]

VOLUMEN II: DOCUMENTO DE ORDENACIÓN

ÍNDICE

I.	MEMORIA DE ORDENACIÓN	1
1	OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL.....	1
1.1	Objetivos generales	1
1.2	Objetivos concretos	1
1.3	Alternativa elegida	2
2	ORDENACIÓN ADOPTADA.....	3
2.1	Instrumentos de ordenación.....	3
2.1.1	Esquema Director	3
2.1.2	La calificación del suelo	5
2.1.3	Definición red de conexión terrestre, nodos y equipamientos	5
2.1.4	La normativa	6
2.2	Esquema Director	7
2.3	Calificación del suelo	9
2.3.1	Red de conexión terrestre, equipamientos y espacios libres.....	9
2.3.2	Normativa.....	11
2.3.3	Cumplimiento del PIO-GC y del PGO-LPGC	13
2.3.4	Análisis Ambiental.....	18
II.	ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO	19
3	INVENTARIO DE ACTUACIONES.....	19
4	PROGRAMA DE ACTUACIÓN.....	21
4.1	Asignación de actuaciones	21
4.2	Programación de las actuaciones de la Autoridad Portuaria.....	22
5	EVALUACIÓN ECONÓMICA DE LAS ACTUACIONES PROGRAMADAS.....	23
III.	NORMAS URBANÍSTICAS	25
	TÍTULO PRELIMINAR: DISPOSICIONES GENERALES.....	25
	Capítulo Primero: Ámbito, objeto y efectos del Plan Especial.....	25
	Artículo 1. Objeto, contenido y ámbito	25
	Artículo 2. Vinculación con el planeamiento general.....	25
	Artículo 3. Vigencia del Plan Especial	25
	Artículo 4. Revisión del Plan Especial	26
	Artículo 5. Modificaciones del Plan Especial	26

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/E/ Secretaria/o
General del Pleno

28 JUN 2012

Artículo 6. Adecuación de las concesiones a las normas del Plan Especial	27
Artículo 7. Documentos constitutivos del Plan Especial	28
Capítulo Segundo: Instrumentos de desarrollo y ejecución	28
Artículo 8. Estudios de Detalle.....	28
Artículo 9. Proyectos de urbanización	29
Artículo 10. Proyectos de obras ordinarias.....	29
Artículo 11. Proyectos de edificación y construcción.....	29
Artículo 12. Obras a efectuar por la Autoridad Portuaria en la zona de servicio ..	30
Artículo 13. Obras a efectuar por los concesionarios en la zona de servicio	30
TÍTULO I: RÉGIMEN URBANÍSTICO GENERAL	31
Capítulo Primero: Ordenación del suelo	31
Artículo 14. Instrumentos de ordenación	31
Capítulo Segundo: Esquema Director	31
Artículo 15. El Esquema Director.....	31
Sección 1ª Áreas funcionales	32
Artículo 16. Áreas funcionales	32
Artículo 17. Tipos de áreas funcionales.....	32
Artículo 18. Área funcional COMPLEMENTARIO.....	32
Artículo 19. Área funcional COMERCIAL PORTUARIO	32
Artículo 20. Área funcional NÁUTICO-DEPORTIVA.....	33
Sección 2ª: Accesos y principales infraestructuras de transporte	33
Artículo 21. Accesos e infraestructuras de transporte	33
Sección 3ª: Recintos con regímenes administrativos singulares.....	33
Artículo 22. Recintos con regímenes administrativos singulares.....	33
Capítulo Tercero: Calificación del suelo	33
Artículo 23. Calificación del suelo	34
Artículo 24. Alineaciones	34
Artículo 25. Normativa ambiental.....	34
TÍTULO II: NORMAS PARTICULARES PARA CADA ÁREA NORMATIVA.....	34
Artículo 26. Normas particulares para cada área	34
Artículo 27. Usos pormenorizados y usos asociados	35
Artículo 28. Tipos de usos pormenorizados.....	36
Artículo 29. Usos pormenorizados del Plan General	37
Artículo 30. Uso pormenorizado Náutico - Deportivo.....	38
Artículo 31. Uso pormenorizado maniobra y manipulación de mercancías.....	38
Artículo 32. Uso pormenorizado logístico	39
Artículo 33. Uso pormenorizado de instalaciones técnicas portuarias	39
Artículo 34. Área de Normativa NTD: Náutico, Terciario y Dotacional.	40

Artículo 35.- Área de Normativa AN3-TO: Terciario y Oficinas.....	45
Artículo 36.- Área de Normativa AN7-P: Pasajeros.....	48
Artículo 37.- Normas Particulares de la Red de Conexiones Terrestres (RCT) ...	51
IV. PLANOS DE ORDENACIÓN.....	54

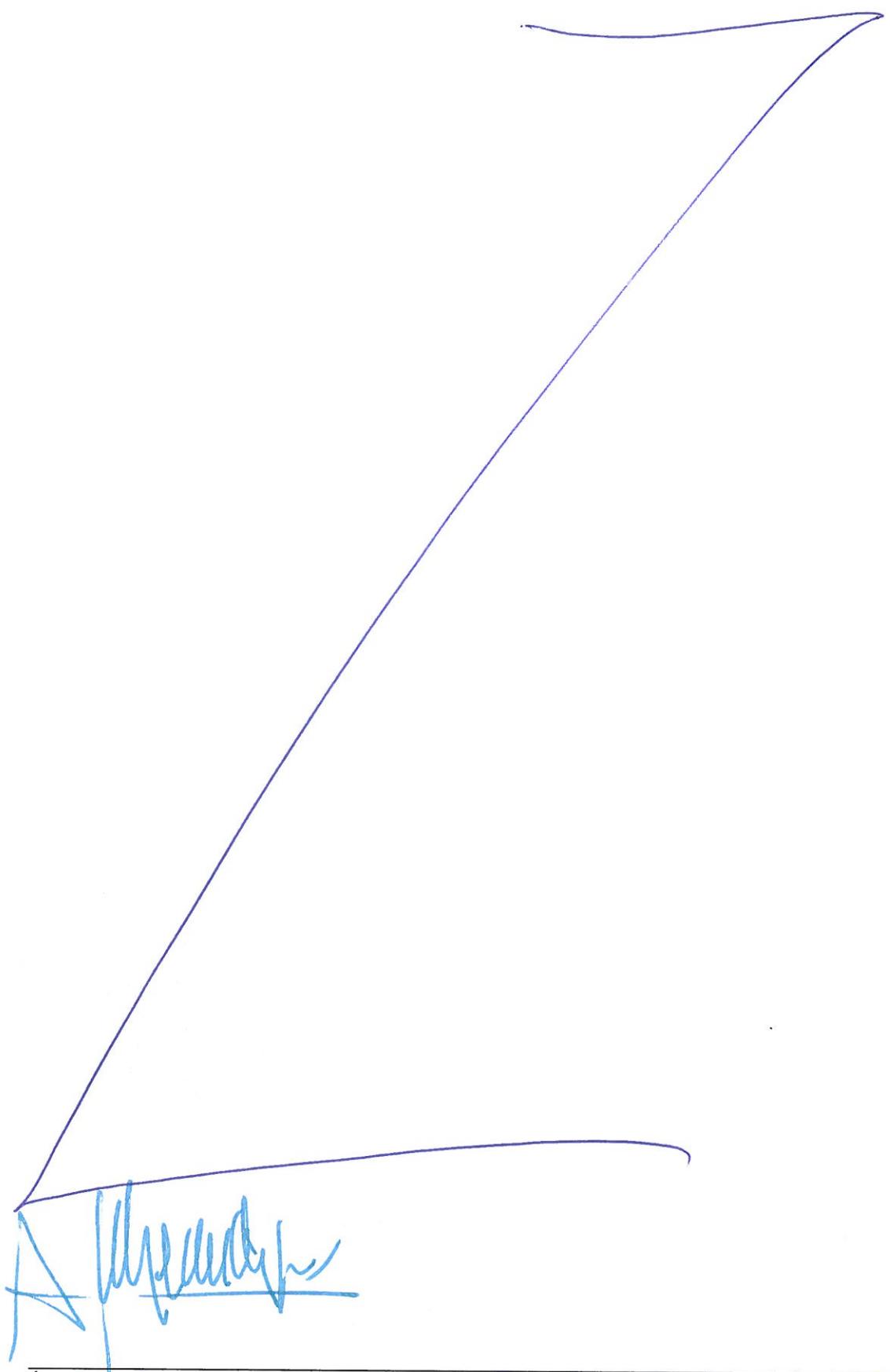
Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



La/El Secretario/a
General del Pleno





I. MEMORIA DE ORDENACIÓN

1 OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL

1.1 Objetivos generales

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

- Por un lado, dotar a la zona de servicio de una ordenación que optimice la explotación de los usos portuarios:
 - Suelo ordenado suficiente para cubrir las demandas a medio plazo y posibilitar su solución a largo plazo.
 - Adecuada distribución de actividades y funciones, con una parcelación adaptada a la gran diversidad de demandas.
 - Flexibilidad normativa que permita la adaptación del marco físico a las cambiantes demandas.

- Por otro, lograr la máxima integración puerto-ciudad, de forma a:
 - Resolver la interacción puerto-ciudad en lo relativo al tráfico terrestre.
 - Reducir los posibles impactos urbanos generados por la actividad portuaria (contaminación, accidentes, etc.).
 - Mejorar la integración visual del puerto, entendido éste como paisaje al que se asoma parte de la ciudad y como puerta de entrada de quienes llegan a ella por mar.
 - Prever la posible transformación del área más urbana hacia usos de Puerto-Ciudad.

1.2 Objetivos concretos

La compatibilización de esta serie de objetivos generales se traduce en los siguientes objetivos concretos:

Relativos a los accesos y estructura viaria interna y externa

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha



- Prever la incorporación de suelo de la Zona de Servicio al sistema viario externo para participar de posibles soluciones al tráfico interno y externo del puerto
- Posibilitar distintos trazados del viario interno que sean capaces de acoger la demanda prevista por las nuevas actividades.

Relativos a la ordenación:

- Dotar de una ordenación general abierta a las múltiples posibilidades de desarrollo de la zona.

Relativos a la Normativa:

- Establecer una normativa diferenciada que tome en cuenta la función de cada área y su situación relativa respecto a la ciudad y al mar y su incidencia en el paisaje, mediante:
 - Una regulación de los usos que minimice los posibles impactos de las actividades.
 - Unas condiciones de edificación que hagan más transparente y de menor altura las construcciones en puntos sensibles visualmente.
- Dentro del marco anterior, permitir una gran flexibilidad en cuanto a ocupación del suelo y alturas, para dar cabida a las variadas demandas de ubicación de actividades que recibe el puerto.

Relativos a equipamientos y servicios:

- Crear una red de aparcamientos y regular las dotaciones mínimas en el interior de las concesiones.
- Flexibilizar la localización de las dotaciones, de forma que permita su traslado cuando ello fuera necesario para permitir una mejora en la operativa portuaria.

1.3 Alternativa elegida

Tal y como se ha expuesto en el apartado 8.2. del Volumen I de Información de este Plan Especial de Ordenación se ha seleccionado la "Alternativa 3" descrita en el apartado 8.1.4 del mismo volumen.

Excmo. Sr. Secretario/a
Aprobado en el Pleno Municipal sesión de fecha

25/SEP/2013

La/El Secretario/a
SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



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 de Ordenación de Gran Canaria.

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

2 ORDENACIÓN ADOPTADA

2.1 Instrumentos de ordenación

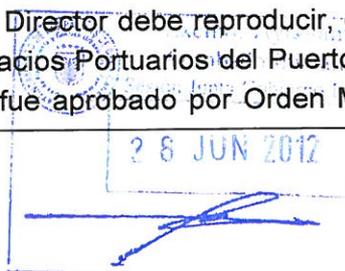
Se han adoptado como instrumentos básicos de ordenación de la zona de servicio: el Esquema Director y la Calificación del Suelo, que comprende, a su vez, la definición de la Red de Conexión Terrestre, los Equipamientos y la Normativa.

2.1.1 Esquema Director

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. Su explicitación pretende cumplir dos objetivos:

- Por un lado, contrastar y asegurar la coherencia funcional del conjunto de determinaciones concretas que el Plan Especial establece en cada área de la zona de servicio.
- Por otro, mostrar el encaje de la ordenación portuaria en el entorno territorial y urbano.

Dados sus objetivos, el Esquema Director debe reproducir, en gran parte, los contenidos del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Las Palmas, que incluye el de Salinetas y Arinaga, y que fue aprobado por Orden Ministerial de 1 de agosto de



2001 y publicado en el BOE del 21 de agosto de 2001. Además debe ser compatible con el expediente de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, actualmente en tramitación.

Sin embargo, trata de ir más allá de una simple definición de usos globales, para configurar una ordenación de conjunto en la que puedan enmarcarse coherentemente las ordenaciones detalladas de cada una de las áreas que componen la zona de servicio.

En el Esquema Director, se utilizan como elementos principales de definición de la estructura física y funcional de la zona de servicio los siguientes:

- La delimitación de la zona de servicio terrestre adoptada en el Plan de Utilización de los espacios portuarios vigente que se encuentra incluida dentro del ámbito OAS-06 del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria.
- La identificación en el interior de la zona de servicio, de diversas áreas funcionales destinadas globalmente, cada una, a una labor portuaria específica y que son, por tanto, la expresión del destino al que se orientan el conjunto de las infraestructuras, edificios e instalaciones del área.
- Las áreas funcionales identificadas en el presente Plan Especial se corresponden, en líneas generales con los usos adoptados, tanto en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios aprobado en 2001, como en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios que se encuentra en la fase final de su tramitación; y su definición detallada se presenta en el capítulo de Normas Urbanísticas de este Plan Especial. Son las siguientes:
 - Área funcional COMPLEMENTARIO
 - Área funcional COMERCIAL - PORTUARIA
 - Área funcional NÁUTICO – DEPORTIVA
- Las zonas con regímenes administrativos singulares, que definen recintos de acceso controlado, con su delimitación y puntos de acceso y control, entendiéndose por tales aquellas áreas de la zona de servicio en las que, por motivos funcionales, de seguridad u otros, se limita el acceso de personas o vehículos a las mismas, mediante el establecimiento de diversas formas de control.

La Red de CONEXIÓN TERRESTRE y ACCESOS entendida como las conexiones infraestructurales de la zona de servicio con el exterior y con los

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
en el Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

El Secretario
General del Puerto



nodos de distribución interior y los puntos de acceso a las distintas áreas funcionales.

El Esquema Director se presenta grafiado en el Plano nº O.01.

2.1.2 La calificación del suelo

La calificación del suelo se realiza en el presente Plan Especial a través de la definición de los espacios de servicio público, red de conexiones y equipamientos, y de la Normativa.

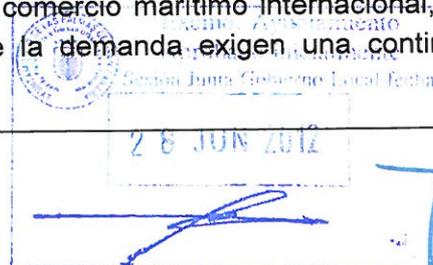
2.1.3 Definición red de conexión terrestre, nodos y equipamientos

Tiene por objeto precisar los nodos de distribución que deben permanecer conectados en el seno de la zona de servicio del puerto en cualquier caso. Su trazado no se considera vinculante por lo que su definición definitiva estará sujeta al desarrollo de la zona en cada momento. En cualquier caso, no podrán ser ocupados por actividades privadas o institucionales permanentes.

Complementan al Esquema Director, estableciendo la estructura funcional del conjunto, que dará servicio y soportará a las actividades portuarias. No obstante, es conveniente señalar el distinto carácter que algunos elementos viarios, equipamientos y servicios tienen en los puertos en relación a lo que ocurre en las ciudades, debido a la diferente dinámica que tienen y a las distintas funciones que la planificación de estos elementos tiene en cada uno de estos ámbitos.

En efecto, en las ciudades, la mayoritaria propiedad privada del suelo hace que la cantidad y localización, tanto del viario, como de los equipamientos, sea condición indispensable para garantizar la dotación de servicios necesarios en parcelas y actividades privadas, por lo que se consideran una de las determinaciones de los planes con mayor importancia jurídica (propiedad pública), a las que se confiere una validez permanente en el tiempo.

En los puertos, la situación es bien diferente. Primero, porque 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. Segundo, porque 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.

De esta manera, mientras en las ciudades, la fijación y localización espacial de la red viaria y los equipamientos es una garantía de futuro, en los puertos puede convertirse en una hipoteca que impida su adaptación a las nuevas demandas que, en el contexto de incertidumbre que caracteriza el tráfico marítimo, han adquirido en los últimos años una gran volatilidad.

De ahí que, en la ordenación de los puertos deba combinarse 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.

En ese sentido, en el presente Plan Especial y tal como recoge la normativa, se ha optado por establecer dos tipos de elementos viarios, los principales y los secundarios. Los primeros, el viario principal, conforman una estructura viaria que asegura las conexiones terrestres básicas del puerto y que se estima deben permanecer a medio o largo plazo. Los segundos completan esta estructura proporcionando acceso a los muelles y al interior de algunas áreas específicas, pero son susceptibles de modificación a corto plazo, cuando las circunstancias así lo requieran.

En cuanto a los equipamientos y servicios, el Plan no considera vinculante la localización de ninguno de ellos, aunque sí el mantenimiento del servicio que proporcionan, aunque se localice en otros lugares de la zona de servicio.

La Red viaria y Equipamientos se presentan grafiados en el Plano nº O.02.

2.1.4 La normativa

Se entiende por normativa el conjunto de determinaciones que definen la ordenación detallada de la zona de servicio. Comprende tres tipos de determinaciones:

- La definición de las Áreas de Normativa, cuya función es delimitar espacialmente las áreas a las que se aplicará una misma normativa.
- Las Normas Particulares para cada área, que tienen por objeto completar la ordenación detallada de la zona de servicio mediante la asignación a cada área

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretaria/o
General del Pleno
SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



de normativa de una serie de condiciones urbanísticas. Entre éstas, se han seleccionado:

- Las alineaciones y condiciones de parcelación
 - Las condiciones de edificación
 - Las condiciones de uso
 - Las condiciones de acceso y aparcamiento
 - Las condiciones de tramitación y desarrollo
-
- Las Normas Particulares para cada área se encuentran recogidas en el Título II de las Normas Urbanísticas.

2.2 Esquema Director

Los rasgos principales del Esquema Director propuesto para la zona de servicio del puerto de Las Palmas, y expuesto en el Plano nº O.01, son:

A. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

El Plan Especial reproduce la delimitación de la zona de servicio contenida en el Plan de Utilización aprobado en agosto de 2001 por el Ministerio de Fomento, en el ámbito del OAS-06 del Plan General de Ordenación Urbana de Las Palmas. La Delimitación de Espacios y Usos Portuarios que se tramita en la actualidad no modifica esos límites.

B. ÁREAS FUNCIONALES

En cuanto a la disposición de las áreas funcionales, el Plan trata de reflejar las tareas más o menos especializadas que cumplen las distintas áreas, o la vocación de las mismas aunque en este momento no se lleven a cabo, de la zona de servicio en la organización de la actividad portuaria. Se diferencian así, las áreas asociadas directamente al movimiento de mercancías o pasajeros en los muelles, distinguiendo aquellas especializadas en algún tipo en particular, de las que, globalmente, se destinan a almacenaje o a tareas terciarias y administrativas.

Como se ha indicado, en general, las áreas funcionales del presente Plan Especial responden, tanto en su denominación, como en su asignación espacial, a lo previsto en el Plan de Utilización, con ligeras matizaciones. En conjunto se trata de organizar la zona de servicio en función de las características de las diferentes áreas, (accesibilidad,



instalaciones portuarias, entorno urbano, etc.), tratando de optimizar su eficiencia funcional y de minimizar sus afecciones al entorno.

En ese sentido, se califican:

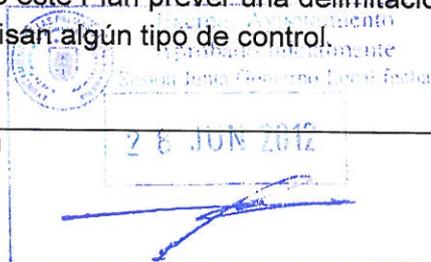
- Como área funcional Comercial Portuaria, las áreas asociadas a los muelles Sanapú y Santa Catalina, donde se desarrollan tráficos ligados a los pasajeros y Ro-Ro. Estas áreas tenían asignado en el Plan de Utilización los mismos usos globales (Comercial Polivalente, en Sanapú; y Comercial Pasajeros, en Santa Catalina), por lo que no se modifican en absoluto sus determinaciones. No obstante, el Plan asume la posibilidad de transformación de parte de esta área, concretamente la que conforman los muelles Sanapú y Wilson, hacia usos portuarios más blandos y compatibles con los ciudadanos (tales como los náutico-deportivos, pasajeros, embarcaciones de servicios portuarios, etc...).
- Como área funcional Complementario, la zona de naves existente al oeste de la Avenida de Los Consignatarios. Una calificación prácticamente idéntica a la del Plan de Utilización (Complementario Almacenaje Logística). La DEUP en tramitación admitiría, además del uso complementario, otros vinculados a la interacción puerto ciudad. Además, se incluye en esta área funcional el ámbito definido por los edificios administrativos situados sobre el muelle de Wilson y el ámbito de la Plaza de Canarias donde se ubica el Intercambiador Modal de Transportes. El Plan de Utilización mantenía esta zona dentro del uso global Complementario - Terciario. Al igual que con la DEUP que autoriza usos vinculados a la interacción puerto ciudad.
- Como área funcional Náutico-Deportiva, superponiéndose con el Área Funcional Comercial Portuaria, se incorpora el ámbito constituido por el Muelle Sanapú y su explanada anexa. Esta zona, por causa de la evolución de las necesidades operativas puede perder su funcionalidad o idoneidad técnica para su actual actividad portuaria, lo que provocaría la transformación de la zona para acoger determinado tipo de embarcaciones, como pueden ser los yates de determinada envergadura, y las actividades relacionadas con las mismas.

C. ZONAS CON RÉGIMENES ADMINISTRATIVOS SINGULARES

Dados los problemas de seguridad, tanto para mercancías como para las personas, que el libre acceso de vehículos y peatones introduce en la zona de servicio, es voluntad de la Autoridad Portuaria y objetivo de este Plan prever una delimitación del acceso a las áreas comerciales del puerto que precisen algún tipo de control.

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

La/EI Secretario/a
General del P.P.
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



En la zona de servicio objeto del presente Plan Especial existen dos zonas con régimen administrativo singular, con respecto al exterior:

- En primer lugar, el conjunto del ámbito del propio Plan Especial, que constituye una zona aduanera, el traspaso de cuyos límites exige el cumplimiento de determinadas condiciones y procedimientos.
- En segundo lugar, el Muelle de Santa Catalina que, en su condición de lugar habitual de atraque de buques de crucero precisan de las condiciones de control y seguridad exigidas por el código PBIP (protección de los buques y las instalaciones portuarias) y de los planes de protección elaborados por la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

D. CONEXIONES INFRAESTRUCTURALES

Los principales elementos a nivel de estudio serían:

- La mejora de los accesos al puerto por Santa Catalina (Glorieta de Santa Catalina y C/. La Veloce) estudiando la posibilidad, incluso, de combinar los dos existentes y mejorar la funcionalidad.
- Estudiar la circulación interna, facilitando el tráfico y evitando aglomeraciones y retenciones en los accesos o salidas.
- Conexión de la zona inmersa en el ámbito del OAS 06 con el resto de la Zona de Servicio.
- La propuesta de una línea de transporte público interna a la zona de servicio que podrá ser la misma propuesta en los planes especiales de la OAS-04 y 05, o bien, una prolongación de las líneas existentes que se introduzcan en el ámbito de este Plan especial.

2.3 Calificación del suelo

2.3.1 Red de conexión terrestre, equipamientos y espacios libres



Tal y como se ha indicado, la organización del viario en la zona de servicio se realiza estableciendo dos tipos de elementos, por un lado los viarios principales, vinculantes

respecto a su existencia y funcionalidad pero no respecto a su trazado, y por otro lado los viarios secundarios, no vinculantes en su existencia, funcionalidad y trazado.

Los elementos principales de la red viaria están constituidos por los muelles y por los nodos principales de conexión y la red viaria entre ellos. El principal, lo constituyen únicamente los accesos a la zona de servicio y el vial principal interno constituido, en la actualidad, por la Avda. de los Consignatarios, pero cuyo trazado y diseño puede ser modificado por la Autoridad Portuaria de Las Palmas mediante proyectos de urbanización para mejorar la funcionalidad del mismo. Aseguran las conexiones con el exterior y garantizan la comunicación entre las distintas áreas de la zona de servicio y, por lo tanto, su existencia se considera vinculante, no así, como se ha dicho, su trazado y diseño.

El viario secundario y los accesos a muelles se consideran no vinculantes, tanto en su trazado como en su existencia, y son meramente elementos indicativos. El secundario, en la actualidad, está constituido básicamente por los viales que definen las manzanas de naves situadas en torno a la Avenida de los Consignatarios.

Se trata de viales cuya permanencia garantiza el mantenimiento de la actual disposición de las concesiones demaniales para almacenes y logística, pero cuya permanencia no es obligada y que podrían ir adaptándose a las futuras necesidades de organización del puerto mediante el otorgamiento de nuevas concesiones o a través de proyectos de obras ordinarias. En este nivel indicativo se incluyen, también, algunos accesos a muelles que, siempre necesarios, pueden sufrir variaciones en cuanto a su localización a medida que cambia la demanda de atraque y, con ella, los tramos de carga y descarga asociados.

La organización de los equipamientos y espacios libres se ha realizado identificando o proponiendo una posible ubicación, a partir de los elementos estructurantes actualmente existentes, pero estableciendo la posibilidad de su traslado a otra ubicación dentro del ámbito del Plan Especial, a partir de los proyectos de urbanización que redacte la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

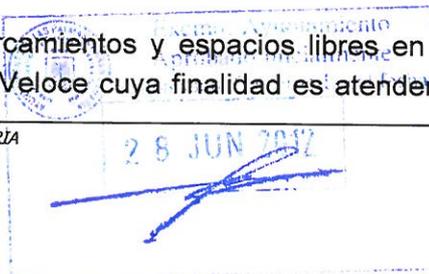
En cuanto a equipamientos y servicios, el Plan localiza los siguientes:

- Edificio desmontable de aparcamientos situado justo al norte del acceso por Santa Catalina.

- Estación Transformadora situada en la esquina de la Avda. de Los Consignatarios con la C/. La Veloce

- Estación de Bombeo situada en la esquina de la C/. Veloce con la Autovía Marítima

- Nueva playa de aparcamientos y espacios libres en la Explanada de Sanapú lindando con la C/. La Veloce cuya finalidad es atender la potencial demanda de



Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de 25 de Mayo de 2012
25 SEP 2012

aparcamiento ligado tanto a los usos terciarios en la explanada de Wilson como las nuevas actividades que pueden darse en la Explanada de Sanapú.

- Espacio destinado a aparcamientos y espacios libres situados junto a la actual parcela de la Naviera Armas
- Espacios libres situados en la cubierta del Intercambiador Modal de Transportes (Plaza de Canarias) donde se llevan a cabo múltiples actividades relacionadas con el esparcimiento ciudadano, ferias y muestras.

La Red de Conexión Terrestre, los Equipamientos y los Espacios Libres se presentan grafiados en el Plano nº O.02.

2.3.2 Normativa

La normativa del presente Plan Especial se organiza mediante la división de su ámbito en una serie de áreas sujetas a unas condiciones urbanísticas y de desarrollo homogéneas: las áreas de normativa.

Se establecen tres áreas de normativa propiamente dichas, es decir, con un ámbito espacial claramente definido en el plano nº O.03. Los criterios de diferenciación de estas áreas son propiamente urbanísticos y fundamentalmente referidos a las condiciones de edificación y usos que requieren.

A las anteriores áreas de normativa se añaden dos más, referidas una a la red de conexión terrestre y otra a los equipamientos y servicios definidos estas en el plano nº O.01.

Las condiciones de edificación se refieren fundamentalmente a la ocupación máxima de la parcela por la edificación, a la altura de ésta y a la edificabilidad. En los criterios utilizados para definir estos parámetros se han tratado de recoger tres exigencias básicas y una diferencia sustancial con las áreas urbanas. Las exigencias consideradas han sido:

- Las derivadas de la situación actual, en el sentido de proponer condiciones de edificación que no difieran en mucho de lo existente, para así garantizar la permanencia de las actividades y concesiones existentes.
- Las necesidades funcionales de las actividades a ubicarse en cada área.



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

MEMORIA DE ORDENACIÓN Nº 11
Secretaría/o
General del Pleno

- Las exigencias que plantea el entorno urbano, que se han interpretado a través del análisis, por una parte, del entorno inmediato del puerto y, por otra, de las áreas portuarias más visibles desde la ciudad.

En lo referente a la diferencia entre las áreas portuarias con las urbanas, se ha considerado el hecho de que, mientras en las urbanas, el agotamiento (y aún la superación) de la edificabilidad permitida es el objetivo perseguido por todos los promotores privados de edificación, porque el valor de ésta aumenta proporcionalmente a aquel, en los puertos, la edificabilidad proyectada responde exclusivamente a las necesidades funcionales de la actividad, ya que de construirse más de lo necesario se aumentan los costos y, además, se elevan también proporcionalmente, la cuantía de los cánones a pagar anualmente a la Autoridad Portuaria. De esta forma, mientras en las ciudades se debe ser muy estricto en edificabilidades o alturas, en los puertos una cierta holgura en las condiciones de edificación permite aumentar la variedad de demandas que pueden acogerse, sin que la cantidad global de edificación se aumente en proporción a la holgura.

En cuanto a usos permitidos en las diferentes áreas, se ha recurrido a utilizar la clasificación establecida por el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Las Palmas, excluyendo los residenciales, expresamente prohibidos por la legislación vigente, completada con algunos más específicamente portuarios. En lo referente a los criterios de aplicación de usos en cada área, se ha tratado únicamente de excluir aquellos claramente incompatibles con la localización y características de cada una, y permitir el resto, de manera a dar cabida a la máxima variedad de demandas.

Con estos criterios, las áreas de normativa adoptadas son las siguientes:

- El área de normativa AN3-TO.- Terciario Oficinas, localizada principalmente en la Explanada del Muelle de Wilson y se extiende hasta la parte sur de la Explanada del Muelle Sanapú, agrupando el edificio concesionado en la actualidad por la Fundación Puertos de Las Palmas y el Centro Comercial El Muelle.

Las condiciones de edificación y usos en esta área deben proporcionar el marco para el desarrollo de las actividades existentes y su adaptación a futuras demandas.

- El área de normativa NTD: Náutico-Terciario-Dotacional, localizada sobre dos espacios bien diferenciados, tanto por su localización como por su potencialidad frente a diversos usos portuarios y ciudadanos. Así, en el Área de Normativa se diferencian:

Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno



- la Plaza de Canarias, que da cabida al intercambiador modal de transporte y, en su cubierta, a múltiples actividades de ocio ciudadano y ferias; y,
- la amplia explanada que surge entre el Muelle de Sanapú y la Autovía Marítima, extendiéndose, por el borde de la Zona de servicio, hasta el acceso por Santa Catalina. Se prevé en un futuro no muy lejano, la localización de actividades náutico-deportivas y terciarias, en general, como consecuencia de los traslados de las actuales actividades portuarias y las transformaciones en marcha en la zona del Istmo y por su situación estratégica en una futura apertura del puerto hacia la ciudad. La normativa abre la puerta a esta transformación, aunque mantiene la vigencia de los actuales usos, en tanto no se produzcan iniciativas concretas de ordenación y construcción.

Las condiciones de edificación y usos en esta área deben proporcionar el marco para el desarrollo de las actividades existentes y su adaptación a futuras demandas, incluidas las que puedan surgir de la necesidad de un nuevo trazado viario.

- El área de normativa AN7.- Pasajeros, reservada para el Muelle de Santa Catalina y que acoge el tráfico de pasajeros, especialmente, el de cruceros y cuya normativa debe contemplar las exigencias de seguridad y servicios requeridos por este tipo de actividad. A diferencia que en el resto del ámbito de este Plan Especial en esta zona se pretende reservar para la exclusiva función de atención a pasajeros, tripulantes y actividades estrechamente relacionadas con el tráfico marítimo que se establezca en la zona, en especial, el de cruceros.

Estas áreas de normativa, cuya regulación precisa se recoge en el título II de la Normativa, se completan como se ha indicado, con la regulación de la red de conexiones terrestres y de los equipamientos. En estas últimas se precisan los elementos principales y secundarios y las posibilidades de modificación o traslado de algunos elementos.

2.3.3 Cumplimiento del PIO-GC y del PGO-LPGC

2.3.3.1 Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria

P. T. Parcial de Ordenación del Frente Portuario de Las Palmas de G. C.

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

MEMORIA DE ORDENACIÓN: 13
Secretario/a
General del Pleno

El ámbito de este Plan Especial se ve afectado por el Plan Territorial Parcial de Ordenación del Frente Portuario de Las Palmas de Gran Canaria recogido en el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria.

El mencionado Plan Territorial ha previsto para todo su ámbito el desarrollo de una serie de usos que se pueden resumir en:

- Hotelero,
- Oficinas y Actividades económicas: oficinas, laboratorios, talleres, almacén.
- Comercial
- Recreativo/cultural/turístico/actividades al Aire Libre
- Aparcamiento
- Alojamiento Residencial
- Puntos de atraque en baja proporción

Sin embargo, de todos ellos, algunos no podrían llevarse a cabo de ninguna manera en el Dominio Público Portuario, como el residencial; otros, como el hotelero, sólo podrían darse por razones de interés general y precisarían de autorización expresa del Consejo de Ministros. Por su parte, cuando el Plan Insular se refiere a "puntos de atraque en baja proporción" lo debe hacer como recomendación dado que las competencias sobre la planificación, ordenación y gestión de la explotación portuaria están perfectamente definidas 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.

Con libertad de proporción bajo los criterios cualitativos definidos en el apartado 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.

2.3.3.2 Plan General de Las Palmas de Gran Canaria

Excmo. Ayuntamiento

Aprobado definitivamente

Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

Ámbito OAS-06. Plan especial Centro Recreativo de Negocios en la Base Naval.

La/El Secretario/a
General del Pleno

Además de la Zona de Servicio, este Plan Especial se extiende incluyendo la Base Naval y los espacios urbanos delimitados, de sur a norte, por las Calles León y Castillo, Simón Bolívar, Eduardo Benot y Agustín Millares Sall.

Determinaciones:

- Uso característico: Dotacional Terciario
- Edificabilidad bruta: 248.000 m2 (en el total del ámbito)

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 rotacionales supondrán al menos el 15% de la edificabilidad total.

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

En lo que afecta a la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas se establece:

- 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.
- Localización de un área destinada a Intercambiador de Transporte.



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

- 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.

2.3.3.3 Cumplimiento de las determinaciones

Usos: En lo referente a usos, no se incluyen el uso residencial, pudiéndose considerar el resto incluidos bien en los terciarios, bien, en los dotacionales.

Edificabilidad: Aplicando la edificabilidad máxima admitida sobre el total de suelo calificado en cada Área de Normativa, se obtiene una edificabilidad bruta de 100.659,19 m², inferior a la máxima autorizada por el Plan General (248.000 m² para todo el ámbito del OAS-06), como puede apreciarse en el cuadro de la página siguiente.

El Plan Especial recoge la 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 como los de transporte interinsular de pasajeros y mercancías, carga/descarga Ro-Ro, u otros nuevos que se pudieran incorporar como los Náuticos-Deportivos, en consonancia con lo establecido por el Plan Insular.

El Plan Especial limita el uso de pasajeros en el dique Santa Catalina y en la explanada Wilson permite el uso terciario.

El Plan Especial favorece la potenciación del eje peatonal Parque Santa Catalina-Muelle Santa Catalina y su relación con el tráfico de cruceros. La localización de un área destinada a Intercambiador de Transporte y la vía de servicio rodonal hacia la Base Naval completan la conexión peatonal de este ámbito con el centro de la ciudad por el Parque de Santa Catalina y la Avda. Mesa y López.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

Por El Secretario/a
General del Pleno



Área de Normativa	Superficie		Ocupación		Ocup. existente	Increm. (*)		Edificabilidad		Edificab. existente	Increm. (*)		Altura
	m ²	%	m ²	m ²		m,2	m ² /m ²	m ²	m ²		m2	m	
NTD-A (Pza. de Canarias)	20.461,85	9%	1.841,57		0,00	1.841,57	0,09	1.841,57	0,00	1.841,57	12		
NTD-B (Expl. Sanapú)	66.057,17	50%	33.028,59		8.523,88	24.504,71	0,5	33.028,59	8.568,00	24.460,59	20		
AN3-TO (Muelle de Wilson)	40.094,67	60%	24.056,80		14.574,86	9.481,94	1,2	48.113,60	34.268,00	13.845,60	50		
AN7-P (Sta. Catalina)	20.794,63	50%	10.397,32		4.513,00	5.884,32	0,85	17.675,44	7.091,30	10.584,14	20		
	147.408,32		69.324,27		27.611,74	41.712,53		100.659,19	49.927,30	50.731,89			

(*) Respecto a lo edificado en la actualidad

--	--

Se ha tomado como edificabilidad del C.C. El Muelle, la computable según PGMO

No se ha considerado para el calculo de edificabilidad la superficie de las 3 plantas de aparcamientos existentes en la actualidad



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno

2.3.4 Análisis Ambiental

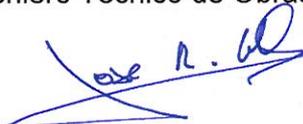
La legalidad vigente asegura la necesaria consideración de los factores del medio natural en la planificación territorial. Esta necesidad se fundamenta en la incidencia ambiental de la aplicación de las determinaciones de los instrumentos de ordenación, ya que definen las pautas para la utilización del suelo y la asignación de usos al territorio.

En este contexto, la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente (en adelante Ley 9/2006) viene a articular las determinaciones que, en materia de contenido ambiental, son de aplicación a la totalidad de los instrumentos de ordenación y a todas sus fases. En consecuencia, el Plan Especial de Ordenación debe contener las determinaciones de la Ley 9/2006, adaptadas al nivel exigido para la ordenación propuesta. El artículo 7.1. de la misma Ley viene a establecer las actuaciones de las que consta el proceso de evaluación ambiental, el cual se inicia con la elaboración de un INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL (ISA) cuyo contenido se estipula en el artículo 8.2. de dicha Ley.

El Informe de Sostenibilidad Ambiental tiene por finalidad dar cumplimiento a lo establecido en la Ley 9/2006, a partir del contenido establecido por el Documento de Referencia para el contenido de los Informes de Sostenibilidad de los Instrumentos Urbanísticos de Desarrollo del Sistema de Planeamiento de Canarias, aprobado por Resolución de 28 de diciembre de 2006, redactándose el mismo con el objeto de ser sometido a los trámites de participación pública y de consulta. En el Volumen III del presente Plan Especial se ha desarrollado el INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL, de acuerdo con el Documento de Referencia descrito.

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

El Director de la Autoridad Portuaria

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente

Pleno Municipal sesión de fecha

D. Esteban Del Nero Benítez

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado inicialmente

D. José Miguel Pintado Joga

25 SEP 2013

28 JUN 2012

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA
Gen. AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

II. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO

3 INVENTARIO DE ACTUACIONES

Debe precisarse de entrada que, a efectos de su inclusión en el Estudio Económico-Financiero del presente Plan Especial, únicamente se consideran aquellas obras y proyectos que se refieren específicamente al desarrollo de la ordenación y de la urbanización, en sus elementos de utilización pública. Es decir, las que derivan básicamente de la construcción de la red viaria, los equipamientos y los servicios, excluyéndose las tareas de mantenimiento, limpieza o control de la urbanización cuyos costos quedarán asignados a las partidas correspondientes del presupuesto ordinario.

No se contabilizan, por tanto, en este estudio, los proyectos y obras portuarias que sean necesarias para generar o proteger los terrenos cuya urbanización se propone, ni tampoco, los correspondientes a la construcción de edificios e instalaciones por los concesionarios.

De acuerdo con esos criterios, el desarrollo completo del Plan Especial comportaría la realización de las siguientes actuaciones:

- Nuevo cerramiento de la Zona de Servicio.

Se prevé un nuevo vallado perimetral en la zona sur, el diseño, geometría y distribución en planta se recogerá en el proyecto de construcción. Proponemos una valla similar a la actual consistente en pilares de 80*80 cm de hormigón armado revestidos de piedra natural de cantera, así como fábrica de bloques de entre pilares revestidos igualmente en piedra natural. El cierre entre pilares será de hierro forjado de 4.2 m por 1.85 m, unidos por siete puntos, dos a ambos lados de cada pilar y tres en la fábrica de bloques.

- Traslado de Estación Transformadora a lugar destinado por la Autoridad Portuaria.

Se propone trasladar la estación de transformadora ubicada actualmente en el antiguo edificio de Sovhispan a la nueva glorieta de la Avenida de Los Consignatarios próxima a la ubicación actual, debido a la complejidad de los trabajos y que esta estación está actualmente en funcionamiento. Las obras consistirán en realizar el edificio, instalaciones, redacción de proyecto y visados necesarios para dejar operativa la nueva estación, así como demoler y acondicionar la zona de la estación actual, aunque en el proyecto de construcción se recogerá el emplazamiento y dimensionamiento de la nueva estación transformadora.

Aprobado inicialmente
Sesión Junta Gobierno Local fecha
28 JUN 2012

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha:

25 SEP 2013

ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO 19
La/El Secretario/a
General del Pleno

- Nuevo vial de acceso Santa Catalina – Avda Consignatarios.

Aunque las dimensiones y trazado se realizarán en el proyecto de construcción se propone un vial adicional que enlazará el muelle Santa Catalina con la Avda Consignatarios discurriendo por una franja entre el centro comercial El Muelle y unos rellenos que se ganarían al mar paralelo al muelle Wilson. La intersección con la Avda Consignatarios se realizaría mediante la construcción de una rotonda circular de diámetro 33 metros y calzada anular de 8 m con dos carriles que permite el giro a vehículos pesados. Este nuevo vial tiene una primera plataforma de 20 m de ancho formada por tres carriles dirección sur y un carril dirección norte de dimensión de 3.5 m y arcenes de 0.5 m. También se ha tenido en cuenta el acceso peatonal con un ancho de 2.5 m, por lado poniente mediante acera y por el naciente una zona peatonal señalizada con marcas viales. Esta primera plataforma parte de la rotonda hasta la entrada al parking del centro comercial El Muelle donde los carriles de la derecha se adentran en el parking permitiendo el acceso a los usuarios de la zona comercial. La segunda plataforma parte a la altura del parking a enlazar con el vial actual del Muelle Santa Catalina, esta plataforma tiene un ancho de 13 m formada por un carril de ida y otro de vuelta de 3.5 m de ancho y 0.5 m de arcén y continuando el acceso peatonal con el ancho de 2.5 m, la intersección se hará mediante una señalización de Stop.

Por la acera discurrirán las canalizaciones de electricidad y teléfonos necesarias que se recogerán en el proyecto de construcción así como todos báculos de iluminación.

Se propone un paquete de firme formado por 8 cm de AC-32 base G, 6 cm de AC-22 bin D y 6 cm de AC22 Surf S. Para salvar longitudinalmente la diferencia de cota y realizar la intersección con el vial actual de acceso al Muelle Santa Catalina en los últimos 30 m se sugiere colocar debajo de la capa asfáltica 25 cm de zahorra sobre 25 cm de suelo seleccionado, contenido por un muro perimetral de 70 cm de ancho y altura variable.

- Obra marítima (únicamente con efectos informativos, ya que no es objeto de ordenación ni previsión urbanística).

Aunque el dimensionamiento y la definición geométrica se recogerá en el proyecto de construcción, se propone ganar un ancho de 9 metros paralelo al muelle Wilson sobre el que se apoyará parte del vial de acceso y zona para aparcamientos, éste se realizaría con tipología de dique en talud coronado a la cota del muelle actual con sus pendientes correspondientes, este terreno ganado al mar estaría formado por una franja de relleno de 3.20 m de ancho en coronación, una capa de todo-uno de espesor 1.10 m, manto secundario de escollera de 100 Kg. de ancho 65 cm y manto de protección de escollera 1000kg con un espesor de 1.41 m.

- Traslado del edificio de la guardia civil.

Con la modificación del trazado de la Avda de Los Consignatarios se instalará un nuevo puesto de control de la guardia civil y aduanas desapareciendo el actual. Aunque la ubicación, distribución y dimensiones se recogerá en el proyecto de construcción se

Excmo. Ayuntamiento

Aprobado del Pleno Municipal

25 SEP 2012

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

La/El Secretario/a
General del Pleno

28 JUN 2012

ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO 20

propone un edificio similar al actual en la mediana del nuevo trazado de la avenida, que permita un control de entrada y salida al recinto portuario por el sur.

- Modificación del trazado Avda de Los Consignatarios.

El proyecto de construcción calculará y definirá su trazado aunque se plantea una variación en la geometría en una longitud de 500m, la calzada que se propone es similar a la actual 19m de ancho con 2 carriles de ida y 2 de vuelta y acera a ambos lados que permita el tránsito de peatones, en ella se tendrá en cuenta el dejar una mediana en la zona sur que permita instalar el edificio de la guardia civil. Se propone un paquete de firme formado por 8 cm de AC-32 base G, 6 cm de AC-22 bin D y 6 cm de AC22 Surf S. Las aceras que se sugiere en su parte más estrecha tendrá un ancho de 2.5 m y estará constituida por bordillos achaflanados de hormigón y loseta hidráulica gris, facilitando el acceso a minusválido, por ella discurrirá todos los servicios (electricidad, abastecimiento, telefonía, etc), además se contempla alcorques distribuido en todo su longitud.

4 PROGRAMA DE ACTUACIÓN

4.1 Asignación de actuaciones

El objetivo de este apartado es proceder a la asignación de las actuaciones previstas en el Plan Especial a los diversos agentes que pueden operar en el interior de la zona de servicio del puerto.

Lógicamente, la mayor parte de los proyectos previstos son responsabilidad exclusiva de la Autoridad Portuaria. No obstante, algunos de ellos pueden ser de financiación mixta, en los que, además de la Autoridad Portuaria, participen otros agentes, tanto institucionales como privados.

En principio, se ha adoptado el criterio de asignar a la Autoridad portuaria todas aquellas obras interiores al ámbito, cuya finalidad es mantener o mejorar el funcionamiento de la actividad portuaria y de proponer una financiación compartida para aquellas otras que:

- Se desarrollen, al menos parcialmente, en el exterior de la zona de servicio.
- Cumplan funciones de servicio al exterior
- Alberguen servicios de instituciones distintas de la Autoridad Portuaria
- Sean susceptibles de desarrollo por la iniciativa privada.

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO 21
La/El Secretario/a
General del Pleno

Con estos criterios y teniendo en cuenta los ámbitos y formas de funcionamiento habituales de cada uno de los posibles operadores, se ha procedido a la siguiente asignación de actuaciones:

A. Actuaciones asignadas directamente a la Autoridad Portuaria:

- Nuevo cerramiento de la Zona de Servicio.
- Traslado de Estación Transformadora a lugar destinado por la Autoridad Portuaria.
- Nuevo vial de acceso Santa Catalina – Avda Consignatarios.
- Obra marítima.
- Traslado del edificio de la guardia civil.
- Modificación del trazado de Avda de Los Consignatarios.

B. Actuaciones de participación mixta:

- Con el Ayuntamiento y la Comunidad Autónoma:
 - No se prevén.
- Con el Ayuntamiento, en caso de dar servicio a áreas exteriores:
 - No se prevén.
- Con otras administraciones y organismos e iniciativa privada:
 - No se prevén.

4.2 Programación de las actuaciones de la Autoridad Portuaria

Los Planes Especiales tienen vigencia indefinida, es decir, sus determinaciones no tienen un período de tiempo para llevarse a la práctica, tras el cual perderían su condición legal. Esta característica que los diferencia de los planes generales, hace que la ordenación contemplada en aquellos deba entenderse como una imagen final a la que tenderán las actuaciones de los agentes, pero cuya consecución no es preciso programar temporalmente. De hecho, un Plan Especial puede presentar una opción y un modelo de ordenación a largo plazo, del que la autoridad responsable apenas prevé la realización de una mínima parte en un medio plazo.

No obstante, con objeto de disponer de un posible calendario de desarrollo de los nuevos elementos que el Plan especial incorpora, se ha considerado conveniente programar de forma indicativa aquellas propuestas cuyo desarrollo se considera factible en un horizonte temporal de 10 años.

La distribución de las actuaciones en este período se ha realizado atendiendo, por un lado, a la urgencia de las actuaciones, por otro, a la secuencia lógica de su realización.

De esta manera se ha llegado a la siguiente programación:

AÑOS (2013-2023)

- Nuevo cerramiento de la Zona de Servicio.
- Traslado de Estación Transformadora a lugar destinado por la Autoridad Portuaria.
- Nuevo vial de acceso Santa Catalina – Avda Consignatarios.
- Obra marítima.
- Traslado del edificio de la guardia civil.
- Modificación del trazado de Avda de Los Consignatarios.

ACTUACIONES	AÑO											
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
Traslado de la estación transformadora												
Obra marítima												
Vial de conexión Santa Catalina- Avda Consignatarios												
Modificación del trazado Avda Consignatarios												
Nuevo cerramiento de la zona de servicio												
Traslado de edificio guardia civil												

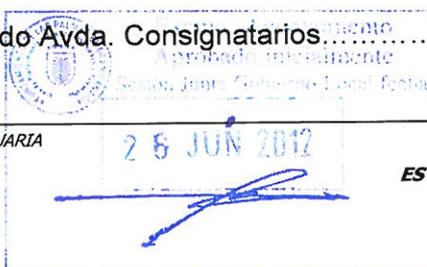
5 EVALUACIÓN ECONÓMICA DE LAS ACTUACIONES PROGRAMADAS

Utilizando precios medios habituales, en 2012, se ha procedido a estimar globalmente los costos de las actuaciones asignadas a la Autoridad Portuaria programadas en los dos quinquenios establecidos. El resultado obtenido ha sido el siguiente:

Años (2013-2023)

Obra marítima (efectos informativos).....	420.000 €
Vial de conexión Santa Catalina – Avda Consignatarios...	866.000 €
Traslado edificio guardia civil.....	155.000 €
Modificación del trazado Avda. Consignatarios.....	1.150.000 €

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



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

ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO 23
 La/El Secretaria/o
 General del Plano

Nuevo cerramiento de la zona de servicio.....	465.000 €
Traslado de estación transformadora.....	263.000 €

TOTAL COSTO PROGRAMA PLAN ESPECIAL:.....3.318.000 €

En total, el presupuesto necesario de la Autoridad Portuaria para desarrollar las determinaciones del Plan Especial será de **TRES MILLONES TRESCIENTOS DIECIOCHO MIL EUROS.**

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretaria/o
General del Pleno



III. NORMAS URBANÍSTICAS

TÍTULO PRELIMINAR: DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo Primero: Ámbito, objeto y efectos del Plan Especial

Artículo 1. Objeto, contenido y ámbito

1 Constituye el objeto del presente Plan Especial la ordenación jurídica y urbanística de los terrenos de la zona de servicio terrestre del puerto de Las Palmas, incluidos en el ámbito OAS-06 del vigente Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, que tienen la naturaleza de sistema general portuario, de conformidad con lo establecido en el art. 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante (en adelante TR-LPEyMM), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

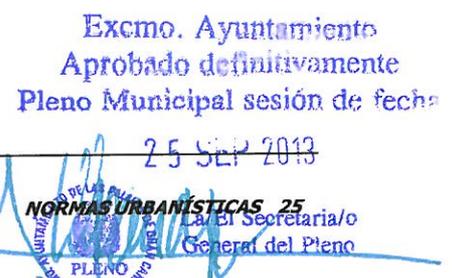
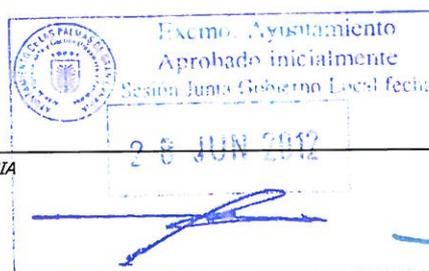
2 De igual forma, corresponde al Plan Especial establecer las determinaciones, medidas y previsiones necesarias que garanticen el desarrollo de este sistema general, así como su conexión con el resto de los sistemas generales de transportes, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 37.2.e) del Texto Refundido de las leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias (en adelante TR-LOTENC), aprobado por Decreto legislativo 1/2000, de 8 de mayo, y 56.3 del TR-LPEyMM.

Artículo 2. Vinculación con el planeamiento general

El presente Plan Especial se formula en desarrollo de las previsiones contenidas en el Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, en su adaptación básica al TR-LOTENC aprobado definitivamente según acuerdo de la COTMAC de 9 de marzo de 2005, y en todo caso, en cumplimiento de lo dispuesto en el art. 56 del TR-LPEyMM.

Artículo 3. Vigencia del Plan Especial

Las determinaciones del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Las Palmas en el ámbito OAS-06 tendrán vigencia indefinida, sin perjuicio de su modificación y revisión.



Artículo 4. Revisión del Plan Especial

1. La Autoridad Portuaria de Las Palmas podrá iniciar el procedimiento de revisión del Plan Especial cuando lo considere conveniente para el interés general, debiendo ajustarse al procedimiento legalmente establecido para su aprobación.

2. En todo caso, deberá procederse a su revisión, cuando se dé alguno de los siguientes supuestos:

1. Cuando circunstancias sobrevenidas alteren las hipótesis del Plan, en cuanto a magnitudes básicas, de forma que obliguen a modificar los criterios generales de la ordenación.

2. Cuando se modifique el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios o, en su caso, la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, por cambio sustancial de los usos básicos, inadecuación para el cumplimiento de los objetivos estratégicos, aparición de nuevas demandas no recogidas que supongan una clara alteración del marco de sus previsiones, o por experimentar un incremento o disminución sustancial del volumen de tráfico de mercancías.

3. Cuando aparezcan nuevas circunstancias de análoga importancia y naturaleza que afecten de forma determinante al carácter del sistema general portuario.

Artículo 5. Modificaciones del Plan Especial

1. Se entiende por modificación del Plan toda alteración de sus determinaciones o de los documentos legalmente exigibles para su aprobación, que no constituya un supuesto de revisión, de acuerdo con lo establecido en el artículo anterior y, en general, las que no afectan al esquema director o la globalidad del Plan, aunque incidan aislada y puntualmente sobre alguno de los elementos estructurantes del Plan.

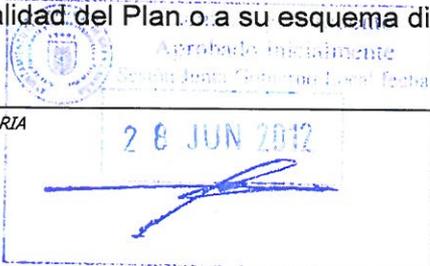
2. Las modificaciones del Plan Especial deberán ajustarse a las normas de competencia y procedimiento de aprobación de aquel, si bien deberán incluir entre su documentación la motivación de la alteración y la justificación de que no afecta a la globalidad del Plan o a su esquema director.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

28 SEP 2013

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS
General del Pleno



3. No tendrán la consideración de modificaciones del Plan:

- a) Los cambios en las alineaciones del Plan Especial introducidos mediante Estudios de Detalle.
- b) La ejecución de infraestructuras portuarias que no supongan alteración de la delimitación de la zona de servicio, tales como la construcción y prolongación de muelles, obras de defensa, etc, salvo que afecten de forma notable a la explotación del puerto o al esquema director del Plan. A tales efectos, los terrenos emergidos en la Zona de Servicio del Puerto, producto de rellenos y obras de infraestructuras previstos adquirirán de forma inmediata, en el momento de su finalización, los usos y determinaciones ("Condiciones de uso/Usos pormenorizados" y "Condiciones de Edificación") de los terrenos colindantes con igual destino, salvo que se indicara de forma contraria en el Plan Especial.
- c) Los ajustes de alineaciones que resulten de la realización de los proyectos de construcción de infraestructuras o de urbanización, por parte de la Autoridad Portuaria.

Artículo 6. Adecuación de las concesiones a las normas del Plan Especial

- 1. En los Pliegos reguladores de las concesiones de utilización privativa o exclusiva del dominio público portuario, deberán incluirse en todo caso las condiciones urbanísticas y los usos pormenorizados asignados al área en la que se localice la parcela objeto de concesión.
- 2. No podrán otorgarse concesiones para usos diferentes de los establecidos en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (o en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios) y en el Plan Especial para la correspondiente parcela.
- 3. Los interesados en obtener una concesión de dominio público portuario podrán solicitar a la Autoridad Portuaria información fehaciente sobre las condiciones urbanísticas y los usos del suelo, aplicables al terreno sobre el que se pretenda obtener la concesión:



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013
NORMAS URBANÍSTICAS 227
Secretaría/o
General del Pleno

Artículo 7. Documentos constitutivos del Plan Especial

1. El presente plan está constituido por los siguientes documentos:

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

2. Si bien el contenido normativo del presente plan queda definido por el conjunto de los documentos contenidos en el epígrafe 1 del presente artículo, son los Planos de Ordenación y las Normas Urbanísticas los que poseen un carácter específicamente normativo y de regulación de la actividad urbanística y, por tanto, ésta deberá ajustarse de forma obligada a sus determinaciones.

El resto de los documentos poseen un carácter fundamentalmente informativo o explicativo, por lo que, en caso de contradicción en su contenido con los citados anteriormente, serán aquellos los que prevalezcan.

3. Si se advirtiese discordancia respecto a una determinación urbanística concreta entre los planos de carácter normativo realizados a diferentes escalas, prevalecerá lo establecido en los planos redactados a una escala más amplia, en los que el nivel de detalle es mayor, salvo que la discrepancia responda a un manifiesto error material en el contenido de estos últimos.

Capítulo Segundo: Instrumentos de desarrollo y ejecución

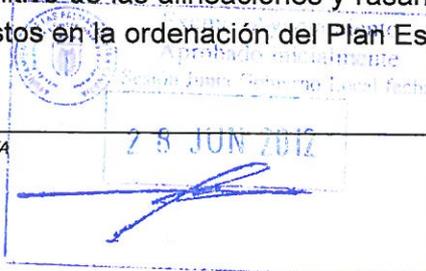
Artículo 8. Estudios de Detalle

1. Podrán redactarse Estudios de Detalle que tendrán como objetivos el establecimiento definitivo de las alineaciones y rasantes, reajustar y completar los volúmenes previstos en la ordenación del Plan Especial.

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



SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



De igual modo, podrán completar la red viaria de servicio del puerto, prevista en el Plan Especial sin que puedan, en ningún caso, establecer nuevas vías abiertas al uso público.

2. Si la ordenación prevista en el Plan Especial resultara obsoleta en relación a los cambios que puedan producirse en los tráficos marítimos y sus tecnologías asociados, podrán redactarse Estudios de Detalle que reajusten o complementen las determinaciones del Plan Especial, siempre que se respeten las condiciones urbanísticas y los usos pormenorizados previstos para el área en que se ubique la zona a reordenar y no vulnere lo establecido en el art. 38 del TR-LOTENC.
3. Una vez redactado el Estudio de Detalle por la Autoridad Portuaria, se elevará al Ayuntamiento para su tramitación y aprobación, sin perjuicio de que pueda encomendarse a la Autoridad Portuaria de Las Palmas la gestión de determinadas tareas y funciones en relación con el procedimiento de aprobación.

Artículo 9. Proyectos de urbanización

1. Para la realización integral de las obras de acondicionamiento urbanístico, en ejecución de lo establecido en el Plan Especial, se podrán tramitar y aprobar los correspondientes Proyectos de Urbanización.
2. El procedimiento de aprobación y los órganos competentes serán los previstos en la legislación urbanística autonómica aplicable.
3. Su contenido y documentación se ajustarán a lo dispuesto en el art. 41 del TR-LOTENC, y 69 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico.

Artículo 10. Proyectos de obras ordinarias

De acuerdo con lo establecido en el art. 145.1 del TR-LOTENC, la Autoridad Portuaria podrá redactar y aprobar Proyectos de obras públicas ordinarias, que tengan por objeto el desarrollo de algunas determinaciones del Plan Especial o la ejecución de obras de urbanización ordinarias.

Artículo 11. Proyectos de edificación y construcción

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal, sesión de fecha

25 SEP 2013



La/El Secretario/a
General del Pleno



NORMAS URBANÍSTICAS 29

La ejecución de obras de edificación o construcción, así como las de restauración, conservación, acondicionamiento o reestructuración exigirá la previa redacción del correspondiente Proyecto de edificación o construcción, que se adecuará a lo establecido en la legislación vigente.

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

Artículo 12. Obras a efectuar por la Autoridad Portuaria en la zona de servicio

1. De conformidad con lo establecido en el art. 59 de la TR-LPEyMM, las obras que realicen las Autoridades Portuarias en el dominio público portuario terrestre deberán adaptarse al Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio. Para la constatación de este requisito, los proyectos de edificación, construcción y obras ordinarias aprobados por la Autoridad Portuaria deberán someterse a informe del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, que se entenderá emitido en sentido favorable si transcurre un mes desde la recepción de la documentación sin que se hubiera evacuado de forma expresa.
2. A fin de dar cumplimiento a lo establecido en el apartado anterior, la Autoridad Portuaria comunicará al Ayuntamiento, con la antelación necesaria, el inicio de las obras y acompañará el preceptivo Proyecto de obras y los documentos complementarios en su caso.
3. No será el caso anterior para las obras de ampliación o modificación de puertos. Para la ejecución de estas nuevas obras de infraestructura portuaria o de ampliación sobre espacios de agua de los puertos existentes (Art. 58.1 del TR-LPEyMM) no será necesario que dichas obras estén contempladas en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, ni en el plan especial, siempre que se realicen dentro de la zona de servicio del puerto de que se trate, se hallen incluidas en el correspondiente Plan de Empresa y, cuando proceda, en el Plan Director de Infraestructuras. En estos casos, se deberá dar audiencia a la autoridad autonómica competente en materia de ordenación del territorio.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente

Pleno Municipal sesión de fecha

25 SET 2013

Artículo 13. Obras a efectuar por los concesionarios en la zona de servicio

La/Bi Secretaría/o
General del Pleno

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



1. La realización de las obras de edificación y construcción por los concesionarios de dominio público portuario estarán sujetos al deber de obtener licencia municipal.
2. La eficacia de las licencias obtenidas con anterioridad a la concesión quedará demorada al efectivo otorgamiento de ésta por la Autoridad Portuaria.
3. Previamente al otorgamiento de la concesión o, en su caso, en las bases de la convocatoria del concurso, la Autoridad Portuaria informará a los particulares de la normativa del Plan Especial que sea de aplicación a la parcela en cuestión.
4. En la solicitud de concesión, el concesionario incluirá los datos e informaciones necesarios para que pueda comprobarse el cumplimiento de la citada normativa, así como un epígrafe específico, en el que demostrará su cumplimiento.
5. El concesionario que solicite la oportuna licencia municipal de obras deberá acompañar a su petición y proyecto, el documento administrativo de otorgamiento de la concesión, en el que figuren los usos asignados por el Plan Especial a la parcela, así como las condiciones urbanísticas que le afecten.

TÍTULO I: RÉGIMEN URBANÍSTICO GENERAL

Capítulo Primero: Ordenación del suelo

Artículo 14. Instrumentos de ordenación

El Plan Especial de Ordenación define la ordenación de la zona de servicio del Puerto de Las Palmas incluido en el ámbito OAS-06 mediante dos instrumentos: a) el Esquema Director; b) la Calificación del Suelo.

Capítulo Segundo: Esquema Director

Artículo 15. El Esquema Director

1. El Esquema Director define la estructura funcional que se adopta para la zona de servicio.



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

2. El Esquema Director está constituido por:
 - a) Las áreas funcionales
 - b) Los accesos e infraestructuras de transporte
 - c) Los recintos con regímenes administrativos singulares

3. El Esquema Director se recoge en el Plano de Ordenación nº O.01.

Sección 1ª Áreas funcionales

Artículo 16. Áreas funcionales

A efectos del presente Plan Especial, 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.

Artículo 17. Tipos de áreas funcionales

Se establecen las siguientes áreas funcionales:

- Área funcional COMPLEMENTARIO
- Área funcional COMERCIAL PORTUARIO
- Área funcional NÁUTICO-DEPORTIVA

Artículo 18. Área funcional COMPLEMENTARIO

Se asigna a aquellas áreas portuarias dedicadas a actividades que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.

Se incluyen en esta las actividades logísticas y de almacenaje en la medida que sigan existiendo en la zona.

Artículo 19. Área funcional COMERCIAL PORTUARIO

La/El Secretaria/o
General del Pleno

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



Incluye aquellos espacios donde se desarrollan usos entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales.

Engloba el suelo en el que se desarrolla la actividad comercial del puerto sin una especialización precisa. Comprende las actividades de carga y descarga de buques de pasajeros, mercancías y pesca, las de maniobra y manipulación en los muelles, el almacenaje, ya sea cubierto o descubierto, lonjas, cámaras frigoríficas, fábricas de hielo, el avituallamiento o reparación de embarcaciones, las áreas o instalaciones al servicio del transporte de pasajeros, vehículos, mercancías y, en general, las que sean precisas para que la Autoridad Portuaria pueda desarrollar los objetivos y las funciones que le encomienda la legislación portuaria vigente.

Artículo 20. Área funcional NÁUTICO-DEPORTIVA

Se asigna a aquellas áreas portuarias dedicadas a actividades relacionadas con los servicios técnicos, administrativos, comerciales, de ocio, etc... demandados por las instalaciones náuticas – deportivas, ya sea para las embarcaciones como para los usuarios (navegantes o visitantes).

Sección 2ª: Accesos y principales infraestructuras de transporte

Artículo 21. Accesos e infraestructuras de transporte

En el Esquema Director se recogen los accesos y las infraestructuras de transporte que garantizan la funcionalidad del sistema general portuario.

Sección 3ª: Recintos con regímenes administrativos singulares

Artículo 22. Recintos con regímenes administrativos singulares

En el Esquema Director se identifican aquellas partes de la zona de servicio en las que, debido al régimen administrativo de sus actividades, se considera necesaria la existencia de un control permanente o esporádico de accesos, lo que las constituye en recintos específicos.

Capítulo Tercero: Calificación del suelo



Artículo 23. Calificación del suelo

- 1 Se entiende por calificación del suelo en el presente Plan Especial, al conjunto de determinaciones que definen la ordenación de la zona de servicio y le asignan usos.
- 2 La calificación del suelo se establece a través de:
 - La definición de la red de conexiones terrestres y los equipamientos.
 - La delimitación de las Áreas de Normativa.
 - Las Normas Particulares para cada Área de Normativa.
- 3 La calificación del suelo se define mediante el plano de Red de conexiones terrestres y Equipamientos (Plano nº O.02), en el que figuran los nodos principales y las vías necesarias para su interconexión y los equipamientos; el plano de Áreas de Normativa (Plano nº O.03), en el que se delimitan éstas; y el Título II de estas Normas.

Artículo 24. Alineaciones

Se definen como todas aquellas líneas contenidas en los planos que reflejan un hecho físico, un límite de uso (Áreas de Normativa o viarios) o de situación de la concesión administrativa en cada momento. Las alineaciones grafiadas en los planos responden a la realidad actual pero no son vinculantes al desarrollo futuro del ámbito y, por lo tanto, pueden ser modificadas para favorecer la explotación y operatividad portuaria.

Artículo 25. Normativa ambiental

Las actividades y usos a ejercitar en la zona de servicio se ajustarán a lo establecido en la legislación medioambiental que resulte de aplicación en cada momento, especialmente en lo referente a la legislación de evaluación de impacto ambiental de proyectos.

TÍTULO II: NORMAS PARTICULARES PARA CADA ÁREA NORMATIVA

Artículo 26. Normas particulares para cada área

1. Se denominan Normas Particulares al conjunto de determinaciones del Plan Especial que son de aplicación específica para cada una de las áreas de normativa delimitadas en el plano nº O.03. de Normativa.

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

28 JUN 2012

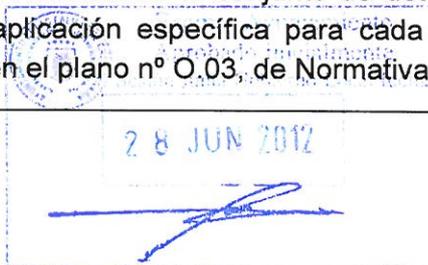
NORMAS URBANÍSTICAS 34

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente

Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno



2. El cumplimiento de las Normas Particulares del área correspondiente no garantiza la legalidad de una actuación, debiéndose, en cualquier caso, cumplir el conjunto de estas normas.
3. Las Normas Particulares se configuran mediante los siguientes instrumentos:
- a) Las condiciones de parcelación, en las que pueden establecerse magnitudes o dimensiones mínimas de las parcelas susceptibles de concesión en el área.
 - b) Las condiciones de edificación, en las que pueden concretarse los valores o contenidos de los parámetros de edificabilidad, porcentajes de ocupación de suelo por la edificación, altura máxima, tipología y condiciones estéticas de la edificación permitida en el área.
Si como resultado de obras de ampliación o modificación de muelles o puertos se aumentara la superficie de determinada Área de Normativa, los parámetros de edificabilidad y porcentajes de ocupación se aplicarán sobre la totalidad de la superficie resultante que forme parte del Área de Normativa.
 - c) Las condiciones de uso, en las que se detallan los usos pormenorizados permitidos en cada área.
 - d) Las condiciones de acceso y estacionamiento, en las que se establecen las dotaciones mínimas de plazas de estacionamiento obligadas en edificios, parcelas o el conjunto del área y se dan indicaciones sobre la red viaria.
 - e) Condiciones de tramitación y desarrollo, en las que se precisan los procedimientos a seguir para el desarrollo de las actuaciones previstas en un área o, en su caso, la forma de modificar la ordenación propuesta.

Artículo 27. Usos pormenorizados y usos asociados

Se define como uso pormenorizado cada uno de los usos concretos a los que se asignan como principal para una determinada área o parcela en que la ordenación descompone la zona de servicio del puerto.

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



Se consideran funcional y jurídicamente como usos asociados al cualificado, aquellos otros de carácter accesorio que resulten necesarios para la correcta operatividad del uso principal, por venir impuestos desde normativas sectoriales o porque su propia naturaleza lo justifique plenamente, debiendo cumplir las condiciones particulares de su uso.

Artículo 28. Tipos de usos pormenorizados

Se adoptan como usos pormenorizados dos tipos:

- Las categorías y clases de uso definidos en el "Título V Normas Relativas al Uso en Suelo Urbano y Suelo Urbanizable" de la Adaptación Básica al TR-LOTENC de Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, aprobado definitivamente según acuerdo de la COTMAC de 9 de marzo de 2005. Y, en concreto, los incluidos en el "Artículo 5.2.2 Clasificación de los usos según su naturaleza".
- Otros usos pormenorizados específicos relativos al sector portuario definidos en la presente normativa.

Además de los usos pormenorizados expuestos anteriormente se podrán autorizar, en cada caso, usos compatibles a los principales.

Son usos compatibles todos aquellos que, dependiendo de su grado de implantación en un área o parcela, pueden coexistir en armonía con el uso cualificado, e incluso, sustituirlo en determinadas circunstancias sin provocar distorsiones.

Entre los usos compatibles, en este Plan Especial destacan los

Usos complementarios.

Son aquellos no obligatorios que, sin desplazar al uso principal, pueden coexistir con él, aportando diversidad y riqueza funcional al área o edificio donde se implanten. En ningún caso podrán adquirir la condición de uso principal.

Estarán autorizadas para todas las Áreas de Normativa de este Plan Especial, las denominadas "Actuaciones Provisionales", entendiéndose por tales las que se acometan o establezcan por tiempo limitado o en precario, y particularmente las siguientes:

- a) Vallados de obras y solares
- b) Sondeos de terrenos
- c) Apertura de zanjas y calas.
- d) Instalación de maquinaria, andamiajes y apeos.
- e) Ocupación de terrenos por feriales, espectáculos u otros actos comunitarios al aire libre o apoyadas en instalaciones ligeras y/o desmontables.



- f) Las Autorizaciones Temporales otorgadas por la Autoridad Portuaria de Las Palmas para cualquier uso, de acuerdo al TR-LPEyMM para lo cual será imprescindible la emisión de los informes favorables de, al menos, los departamentos de seguridad, explotación y operaciones portuarias.

Artículo 29. Usos pormenorizados del Plan General

En particular, el presente Plan Especial adopta, como pormenorizados, las siguientes clases y categorías de uso de los establecidos en la normativa del vigente Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria:

Uso Terciario

1. En la clase "Alojamiento turístico", la categoría "hotel" para los casos en que se cumplan los requisitos exigidos por el TR-LPEyMM.
2. En la clase "comercial", las categorías de "pequeño comercio", "local comercial" y "grandes superficies".
3. En la clase oficinas, la categoría de "local de oficinas".
4. En la clase "recreativo", la categoría de "establecimientos para consumo de bebidas y comidas", "salas de reunión" y "salas de espectáculo".

Uso Dotacional

5. En la clase "espacio libre", las categorías I a III.
6. En la clase "equipamiento", todas sus categorías: educativo, sanitario, de servicios sociales, cultural, deportivo y religioso.
7. Administración Pública.
8. En la clase de servicios públicos, las categorías de "seguridad y protección", "mantenimiento y limpieza", "abastecimiento alimentario", "infraestructura" y "transporte público".



25 SEP 2013

9. En la clase "transporte y comunicaciones", todas las categorías: "transporte marítimo" de personas y mercancías incluyendo las Estaciones Marítimas, "intercambiador", "garaje-aparcamiento" y "estación de servicio".
10. En la clase "red viaria", en todas las categorías.

Artículo 30. Uso pormenorizado Náutico - Deportivo

Se refiere a todas aquellas actividades relacionadas con los servicios técnicos, administrativos, comerciales, de ocio, etc... demandados por las instalaciones náutico-deportivas, ya sea para las embarcaciones como para los usuarios (navegantes o ciudadanos). Incluidos los correspondientes a instalaciones para taller, reparación o custodia de embarcaciones tales como varaderos, marinas secas, etc...

Artículo 31. Uso pormenorizado maniobra y manipulación de mercancías

1. Se refiere al trasvase de mercancías o personas entre modos terrestres y marítimos. Incluye, por tanto, las áreas terrestres destinadas a la carga, descarga y manipulación de mercancías, así como las destinadas a embarque y desembarque de pasajeros, situadas junto al cantil de los muelles. Respecto a la manipulación de carga se limita el uso a la modalidad Ro-Ro (Roll On – Roll Off)
2. Se consideran elementos y actividades asimilables o compatibles con este uso:

a) Las infraestructuras portuarias de carga y descarga de mercancías y pasaje y, en general, todas las ligadas al tráfico marítimo que, por su naturaleza, precisen o resulte conveniente que se desarrollen en las inmediaciones de las líneas de atraque.

b) El almacenaje provisional de las mercancías, según disponga la Autoridad Portuaria.

c) Las concesiones relacionadas con las actividades anteriores, así como pequeños módulos de servicio a tripulaciones, incluidos aseos y quioscos para el despacho de bebidas y otros bienes que puedan necesitarse en áreas alejadas de zonas donde existan este tipo de servicios.



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS
General del Pleno

- d) Excepcionalmente, el almacenaje permanente en silos o depósitos, que por sus especiales instalaciones requieran localizarse junto al cantil del muelle.
3. Las áreas reservadas para el uso pormenorizado de maniobra y manipulación de mercancías están grafiadas en el plano nº 0.02 de Red de Conexiones Terrestres y Equipamientos.

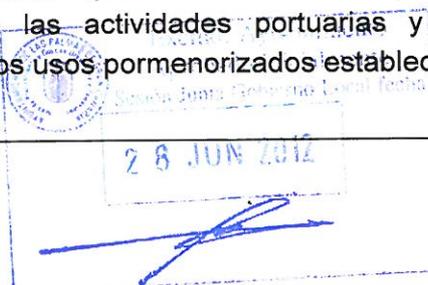
Artículo 32. Uso pormenorizado logístico

1. Se aplica a las parcelas de la zona de servicio en las que se desarrollan actividades logísticas, de apoyo a las actividades portuarias y de transporte, agrupadas en zonas específicamente ordenadas y diseñadas para operadores logísticos.
2. Se consideran elementos y actividades asimilables o compatibles con este uso:
- Actividades destinadas específicamente a operadores logísticos: transporte, almacenaje y distribución, montaje, empaquetado, caracterización, limpieza, finalización, grupaje, etc.
 - Servicios ligados al transporte o a los operadores del mismo, tales como la restauración, hospedaje, administrativos, estaciones de servicio, etc.
 - Aparcamiento de vehículos pesados o ligeros

Artículo 33. Uso pormenorizado de instalaciones técnicas portuarias

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

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



Artículo 34. Área de Normativa NTD: Náutico, Terciario y Dotacional.

Ámbito y superficie

Se reserva este uso para los terrenos constituidos por las siguientes sub-áreas:

- NTD-A. La Plaza de Canarias; Superficie (A): 20.461,85 m²
- NTD-B. La Explanada del Muelle Sanapú que se extiende entre el propio muelle de Sanapú y el límite de la Zona de Servicio con la Autovía, entre la perpendicular con la C/. Gordillo y la Pza. de Camilo Martínón Navarro, a la entrada al puerto por Santa Catalina: Superficie (B): 66.057,17 m²

Superficie total: 86.519,02 m²

Alineaciones y condiciones de parcelación

Delimitación: La parcela coincide con la delimitación del Área de Normativa y estará delimitada por las alineaciones exteriores y por las divisiones internas que establezca la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en proyectos de construcción y concesiones. La parcelación reflejada en los planos se corresponde con la existente en el momento de la tramitación del presente Plan Especial y es puramente indicativa.

Divisiones internas: 500 m² mínima. Excepcionalmente la Autoridad Portuaria de Las Palmas podrá autorizar parcelas inferiores para ubicar servicios o instalaciones específicas.

Condiciones de edificación:

- Ocupación máxima de la parcela:
 - A) 9 % s/rasante – 100 % b/rasante
 - B) 50 %
- Altura máxima:

Excmo. Ayuntamiento A) 12 m.

Aprobado definitivamente B) 20 m.

Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/Ba. Secretaria/o
General del Pleno

Podrá superarse la altura máxima establecida:

- En instalaciones técnicas que así lo requieran, tales como dispositivos de carga y descarga, o manipulación y/o reparación de embarcaciones, etc., en todas las subáreas.

- En edificios administrativos con funciones representativas, en los que la altura máxima podrá elevarse a 25 metros.
- En edificios destinados al almacenaje de mercancías, dotados de sistemas de manipulación mecánica para el almacenaje a gran altura.
- Edificabilidad máxima:
 - A) 0,09 m2/m2
 - B) 0,5 m2/m2

Calidad de la edificación: Los paramentos de los edificios que conformen, a juicio de la Autoridad Portuaria, la visión de éstos desde la ciudad o desde los buques de pasajeros entrantes, deberán tratarse como fachadas. La Autoridad Portuaria podrá exigir a los concesionarios cambios en el diseño, materiales y color de dichos paramentos para adecuarlos a la calidad requerida por su emplazamiento.

Condiciones de Usos/Usos pormenorizados

En toda el área:

USO	CLASE	CATEGORÍA
Terciario	Comercial	Pequeño Comercio
		Local Comercial
		Grandes superficies
	Oficinas	Local de oficina
	Recreativo	Todas las categorías
Dotacional	Equipamiento	Todas las categorías
	Servicios Públicos	Seguridad y protección
		Administración Pública
		Infraestructuras
		Instalaciones Técnico Portuarias
		Recinto Ferial y Espectáculos (Temporal o Permanente)
		Transporte Público
	Transportes y Comunicaciones	Marítimo
		Garaje - Aparcamientos
		Estación de servicio
	Espacios Libres	I a III
Red Viaria	I a III	

En el sub-área B, además:

USO	CLASE	CATEGORÍA
Náutico Deportivo		
Maniobra y manipulación de mercancías		
Logístico		
Inst. Técn. Portuarias		

Los usos y actividades existentes en la actualidad, que no se encuentren incluidos entre los pormenorizados, permanecerán en la zona en tanto en cuanto el objeto y plazo de sus concesiones administrativas continúe vigente.

Condiciones de acceso y aparcamiento

En nuevas concesiones, siempre que puedan disponer de acceso desde vías secundarias o internas, no se permitirá la construcción de ningún acceso directo desde el viario principal.

En el proyecto se incluirá un plano de planta en el que se definirá el acceso o accesos al interior de la parcela, desde la vía a que de frente, y se indicarán, en su caso, las plazas de estacionamiento que resulten en el frente de la parcela, como consecuencia de la aplicación de la sección tipo prevista en el plan para la vía en que se ubique.

Los accesos rodados a parcelas tendrán una anchura máxima de 5 metros, salvo autorización especial motivada y, en general, los proyectos procurarán racionalizar los accesos de forma a maximizar el número de plazas de estacionamiento que queden en la calle.

En el interior de la parcela, deberán preverse las plazas de estacionamiento de pesados necesarias para alojar a los vehículos propiedad de la empresa concesionaria y a los que deban estacionarse en ella habitualmente. En su caso, en el interior de las parcelas, se preverán las plazas de estacionamiento de ligeros necesarias para que, conjuntamente con las resultantes en el tramo de calle a que de frente la parcela, alcancen un estándar mínimo de 1 plaza por cada 150 m2. de edificación.

Excmo. Ayuntamiento

Aprobado definitivamente

Pleno Municipal sesión de

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno



En construcciones en que se dispongan más de 50 m² de oficinas, el estándar anterior se incrementará en 1 plaza por cada 50 m². suplementarios destinados a este uso.

En construcciones en que se dispongan más de 50 m² de oficinas, el estándar anterior se incrementará en 1 plaza por cada 50 m². suplementarios destinados a este uso.

De forma particular, este criterio básico se corregirá, en los siguientes casos específicos, mediante un coeficiente reductor:

- Parcelas hasta 1.000 m², el criterio básico se multiplicara por un coeficiente igual a 1;
- Parcelas entre 1.000 y 5.000 m², se aplicará un coeficiente igual a 0,75 al criterio básico;
- Parcelas mayores de 5.000, el coeficiente reductor será de 0,6 aplicado al criterio básico.

Esto se justifica en que, a medida que crecen las instalaciones logísticas y de almacenaje, la automatización y mecanización de medios de manipulación de mercancías disminuyen la necesidad de personal operario por metro cuadrado de superficie de almacenamiento por lo que la previsión de plazas de aparcamiento también disminuye.

En el caso concreto de aquellas edificaciones con uso genérico de terciario y oficinas, se garantizará una plaza de estacionamiento por cada 25 m² de superficie edificada, que podrán localizarse en superficie, en edificio o en subterráneo. La superficie edificada se entenderá tal y como se describe en el Art. 5.5.5.- 4 del PGMO de Las Palmas de Gran Canaria, en su Adaptación Básica al TR-LOTCENC.

Para el caso de edificaciones uso exclusivo de oficinas, computarán a efectos de estos cálculos solo aquellos espacios destinados efectivamente a esos usos excluyendo los destinados a servicios complementarios tales como salas de juntas, salón de actos, biblioteca, comedor, etc....

Condiciones de tramitación y desarrollo

El desarrollo del Área de Normativa NTD podrá realizarse mediante dos procedimientos:

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013
NORMAS URBANÍSTICAS 43
La/El Secretario/a
General del Pleno

- A. Directamente, a partir de las concesiones y del conjunto de los viales pertenecientes a la Red de Conexiones Terrestres actualmente existentes o que se encuentren reflejados en el plano nº O.02, de Red de Conexiones Terrestres y Equipamientos.
- B. Mediante la creación de nuevos elementos viarios y equipamientos, o la modificación de los existentes, de forma parcial o global, pertenecientes a la Red de Conexiones Terrestres que se definan en los correspondientes proyectos de obras ordinarias de urbanización por la Autoridad Portuaria, y que sirvan de referencia para la parcelación y/o el otorgamiento de concesiones.

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



La/El Secretaria/o
General del Pleno



Artículo 35.- Área de Normativa AN3-TO: Terciario y Oficinas

Ámbito y superficie

Se reserva este uso para los terrenos situados entre el Muelle de Wilson (al este), el Área de Normativa NTD-B (al norte y oeste) y el acceso al muelle de Santa Catalina (al sur).

Superficie: 40.094,67 m².

Alineaciones y condiciones de parcelación

Delimitación: La parcela coincide con la delimitación del Área de Normativa y estará delimitada por las alineaciones exteriores y por las divisiones internas que establezca la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en proyectos de construcción y concesiones.

La parcelación reflejada en los planos se corresponde con la existente en el momento de la tramitación del presente Plan Especial y es puramente indicativa.

Divisiones internas: 1000 m². mínima.

Excepcionalmente la Autoridad Portuaria de Las Palmas podrá autorizar parcelas inferiores para ubicar servicios o instalaciones específicas.

Condiciones de edificación:

Ocupación máxima de la parcela:	60 %.
Altura máxima:	50 m.
Edificabilidad máxima:	1,2 m ² /m ² .

La edificabilidad extra con respecto a la actual resultante de la aplicación de estas determinaciones no podrá utilizarse en el actual edificio del Centro Comercial El Muelle, donde se contempla la edificabilidad como agotada.

Los nuevos aprovechamientos, por lo tanto, se destinarán a nuevas edificaciones que surjan en el Área AN3-TO, o bien, a ampliaciones o modificaciones del edificio otorgado, en estos momentos, en concesión administrativa a la Fundación Puertos de Las Palmas.



Calidad de la edificación: Los paramentos de los edificios que conformen, a juicio de la Autoridad Portuaria, la visión de estos desde la ciudad o desde los buques de pasajeros entrantes, deberán tratarse como fachadas.

La Autoridad Portuaria podrá exigir a los concesionarios cambios en el diseño, materiales y color de dichos paramentos para adecuarlos a la calidad requerida por su emplazamiento.

Condiciones de Usos/Usos pormenorizados

USO	CLASE	CATEGORÍA
Terciario		En todas las categorías, según art. 29 de este documento
Dotacional	Equipamientos	En todas sus categorías
	Servicios Públicos	En todas sus categorías
	Transporte y comunicaciones:	Garaje-Aparcamiento
	Espacios Libres	I a III
	Red Viaria	
Inst. Técn. Portuarias		

Condiciones de acceso y aparcamiento

Se garantizará una plaza de estacionamiento por cada 25 m² de superficie edificada, que podrán localizarse en superficie, en edificio o en subterráneo. La superficie edificada se entenderá tal y como se describe en el Art. 5.5.5.- 4 del PGMO de Las Palmas de Gran Canaria, en su Adaptación Básica al TR-LOTCENC.

Este criterio básico de 1 plaza de aparcamiento por cada 25 m² de edificación se entenderá solo aplicable a aquellas edificaciones con uso genérico de terciario y oficinas.

Para el caso de edificaciones uso exclusivo de oficinas, computarán a efectos de estos cálculos solo aquellos espacios destinados efectivamente a esos usos excluyendo, por tanto, los destinados a servicios complementarios tales como salas de juntas, salón de actos, biblioteca, comedores, etc...

Condiciones de tramitación y desarrollo

El desarrollo del Área de Normativa AN3-TO podrá realizarse mediante dos procedimientos:

- A. Directamente, a partir de las concesiones y del conjunto de los viales pertenecientes a la Red de Conexiones Terrestres actualmente existentes o que se encuentren reflejados en el plano nº O.02, de Red de Conexiones Terrestres y Equipamientos.
- B. Mediante la creación de nuevos elementos viarios y equipamientos, o la modificación de los existentes, de forma parcial o global, pertenecientes a la Red de Conexiones Terrestres que se definan en los correspondientes proyectos de obras ordinarias de urbanización por la Autoridad Portuaria, y que sirvan de referencia para la parcelación y/o el otorgamiento de concesiones.



1

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

Artículo 36.- Área de Normativa AN7-P: Pasajeros

Ámbito y superficie.

Se reserva este uso para los terrenos situados en el Muelle de Santa Catalina.

Superficie: 20.794,63 m².

Alineaciones y condiciones de parcelación

Delimitación: La parcela coincide con la delimitación del Área de Normativa y estará delimitada por las alineaciones exteriores y por las divisiones internas que establezca la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en proyectos de construcción y concesiones. La parcelación reflejada en los planos se corresponde con la existente en el momento de la tramitación del presente Plan Especial y es puramente indicativa.

Divisiones internas: 1.000 m². mínima.

Excepcionalmente la Autoridad Portuaria de Las Palmas podrá autorizar parcelas inferiores para ubicar servicios o instalaciones específicas.

Condiciones de edificación:

- Ocupación máxima de la parcela: 50 %.
- Altura máxima: 20 m.
- Edificabilidad máxima: 0,85 m²/m².

No se computará como superficie edificada, con independencia de su ubicación sobre o bajo rasante, la destinada a aparcamientos ligados a la Terminal de Pasajeros.

Calidad de la edificación: Los paramentos de los edificios que conformen, a juicio de la Autoridad Portuaria, la visión de estos desde la ciudad o desde los buques de pasajeros entrantes, deberán tratarse como fachadas.

La Autoridad Portuaria podrá exigir a los concesionarios cambios en el diseño, materiales y color de dichos paramentos para adecuarlos a la calidad requerida por su emplazamiento.

Excmo. Ayuntamiento

Aprobado definitivamente

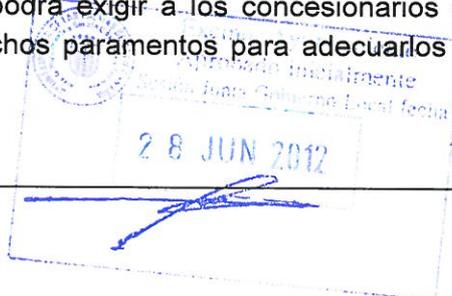
Pleno Municipal, sesión de

25 SEP 2013

I.a/El Secretario/a

SUBDIRECCIÓN DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



A estos efectos, siempre que sea posible, los incrementos de edificabilidad y ocupación se realizarán incorporándose al edificio existente mediante un proyecto único para la estación marítima.

Condiciones de Usos/Usos pormenorizados

USO	CLASE	CATEGORÍA
Dotacional	Transporte y comunicaciones:	Transporte marítimo.
		Garaje - Aparcamientos
	Espacios libres	
	Red Viaria	
Maniobra y manipulación de mercancías		
Inst. Técn. Portuarias		

Usos Complementarios:

Terciario	Comercial	Pequeño Comercio
	Oficinas	Local de oficina
	Recreativo/Ocio	Bebidas/Comidas
		Salas de Reunión
Salas de Espectáculo		
Dotacional	Equipamientos	En todas sus categorías
	Servicios Públicos	En todas sus categorías

La distribución de los usos descritos respetará la siguiente proporción en cuanto a superficie edificada dentro del Área de Normativa:

- 80 % Usos pormenorizados: instalaciones propias de atención al transporte marítimo - tráfico de cruceros (como actividad principal), sus pasajeros, equipajes y demás usos asociados al principal.
- 20 % Usos Complementarios: Resto de usos autorizados compatibles con el principal.



25 SEP 2013

Así mismo, la instalación de actividades y la autorización de usos, precisará, en cada momento, de informe vinculante de los Departamentos de Seguridad, Explotación y Operaciones Portuarias de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, a fin de salvaguardar el destino principal de esta zona, Tráfico de Cruceros, y sus exigencias y características específicas.

Condiciones de acceso y aparcamiento

Para el acceso a esta área de Normativa, en cada momento, se estará a las indicaciones de la Autoridad Portuaria de Las Palmas en cumplimiento de sus protocolos de seguridad y protección.

Se garantizará una plaza de estacionamiento por cada 25 m² de superficie edificada, que podrán localizarse en superficie, en edificio o en subterráneo. La superficie edificada se entenderá tal y como se describe en el Art. 5.5.5.- 4 del PGMO de Las Palmas de Gran Canaria, en su Adaptación Básica al TR-LOTCENC.

Este criterio básico de 1 plaza de aparcamiento por cada 25 m² de edificación se entenderá solo aplicable a aquellas edificaciones con uso genérico de terciario y oficinas.

Para el caso de edificaciones uso exclusivo de oficinas, computarán a efectos de estos cálculos solo aquellos espacios destinados efectivamente a esos usos excluyendo, por tanto, los destinados a servicios complementarios tales como salas de juntas, salón de actos, biblioteca, comedores, etc...

Condiciones de tramitación y desarrollo

La Autoridad Portuaria, como consecuencia del eminente carácter portuario y de prestación de servicios a buques cruceros que tiene el área de normativa, podrá reordenar y modificar los viarios, accesos a muelles y zonas de estacionamiento conforme a proyectos de obras ordinarias de urbanización.

Los proyectos de edificación que supongan un aumento de la edificabilidad y la ocupación se realizarán incorporándose o adosándose al edificio existente mediante un proyecto único para la estación marítima.

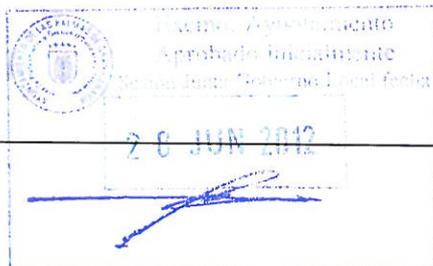
Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



Artículo 37.- Normas Particulares de la Red de Conexiones Terrestres (RCT)

Ámbito y carácter

Ámbito: El conjunto de los viales incluidos en el plano nº 0.02, de Red de Conexiones Terrestres y Equipamientos.

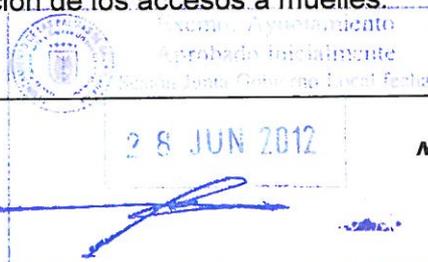
Los elementos principales de la red de conexiones terrestres están constituidos por los muelles y por los nodos principales de conexión y la red viaria entre ellos. El principal, lo constituyen únicamente los accesos a la zona de servicio y el vial principal interno constituido, en la actualidad, por la Avda. de los Consignatarios, pero cuyo trazado y diseño puede ser modificado por la Autoridad Portuaria de Las Palmas mediante proyectos de urbanización para mejorar la funcionalidad del mismo. Aseguran las conexiones con el exterior y garantizan la comunicación entre las distintas áreas de la zona de servicio y por lo tanto su existencia se considera vinculante, no así, como se ha dicho, su trazado y diseño.

El viario secundario y los accesos a muelles se consideran no vinculantes, tanto en su trazado como en su existencia, y son meramente elementos indicativos. El secundario, en la actualidad, está constituido básicamente por los viales que definen las manzanas de naves situadas en torno a la Avenida de los Consignatarios.

En este segundo caso, se trata de viales cuya permanencia garantiza el mantenimiento de la actual disposición de las concesiones demaniales para almacenes y logística, pero cuya permanencia no es obligada y que podrían ir adaptándose a las futuras necesidades de organización del puerto mediante el otorgamiento de nuevas concesiones o a través de proyectos de obras ordinarias. En este nivel indicativo se incluyen, también, algunas nuevas conexiones entre nodos y los accesos a muelles que, siempre necesarios, pueden sufrir variaciones en cuanto a su localización a medida que cambia la demanda de atraque y, con ella, los tramos de carga y descarga asociados.

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

- La distribución de la sección de todo el viario.
- El trazado y delimitación del viario principal.
- El trazado y delimitación del viario secundario.
- El trazado y delimitación de los accesos a muelles.



- La localización de las plazas de aparcamiento, que podrán desplazarse dentro del Área de Normativa en que se ubican.
- La localización y delimitación de los servicios anejos al viario.

Se considera indicativo, pero su modificación implica la necesaria búsqueda de alternativa equivalente, el trazado del Viario de Servicio situado entre la Plaza de Canarias y la escollera.

Condiciones de parcelación y edificación

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

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

Los terrenos comprendidos en los ámbitos de carácter secundario podrán parcelarse, darse en concesión y edificarse, en los términos que señale la normativa que les sea de aplicación, en el momento en que la Autoridad Portuaria acuerde su cambio de destino.

En el suelo calificado como Muelles, serán de aplicación las determinaciones contenidas en el artículo 31 de estas normas para el uso pormenorizado de Maniobra y manipulación de mercancías.

Condiciones de uso.

Usos pormenorizados permitidos:

- Red viaria, en todas sus categorías.
- Garaje-aparcamiento y estación de servicio.
- Instalaciones técnicas portuarias

Condiciones técnicas.

Dimensiones:

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha



- Los carriles de circulación tendrán una anchura mínima de 3,5 m.
- Las aceras tendrán una anchura mínima de 2 metros.

Los proyectos y construcción de elementos de la red viaria se realizarán por tramos completos, en los que se defina y construya simultáneamente la calzada, las aceras, las bandas de aparcamiento y, en su caso, la jardinería de los espacios libres anejos al viario.

Condiciones particulares de previsión de plazas aparcamiento asociado a parcelas

a) De forma particular, el criterio básico de habilitar una plaza cada 150 m² de edificación y añadir una plaza más por cada 50m² suplementarios, a partir de los primeros 50 m², destinados a oficinas se corregirá, en los siguientes casos específicos, mediante un coeficiente reductor :

- Parcelas hasta 1.000 m², el criterio básico se multiplicara por un coeficiente igual a 1;
- Parcelas entre 1.000 y 5.000 m², se aplicará un coeficiente igual a 0,75 al criterio básico;
- Parcelas mayores de 5.000, el coeficiente reductor será de 0,6 aplicado al criterio básico.

Esto se justifica en que, a medida que crecen las instalaciones logísticas y de almacenaje, la automatización y mecanización de medios de manipulación de mercancías disminuyen la necesidad de personal operario por metro cuadrado de superficie de almacenamiento por lo que la previsión de plazas de aparcamiento también disminuye.

b) Así mismo, en las Áreas de Normativa (AN3-TO) de Terciario y Oficinas; el criterio básico de 1 plaza de aparcamiento por cada 25 m² de edificación se entenderá solo aplicable a aquellas edificaciones con uso genérico de terciario y oficinas.

Sin embargo, en estas áreas de normativa se admiten usos logísticos y de instalaciones técnicas portuarias, en cuyo caso particular, el criterio a aplicar es el expuesto en el apartado a) de este Punto 5. Así mismo, para el caso de oficinas, computarán a efectos de estos cálculos solo aquellos espacios destinados efectivamente a esos usos excluyendo, por tanto, los destinados a servicios complementarios tales como salas de juntas, salón de actos, biblioteca, comedores, etc.



IV. PLANOS DE ORDENACIÓN.

Índice de Planos Ordenación.

- O.01.- ESQUEMA DIRECTOR.
- O.02.- RED VIARIA Y EQUIPAMIENTOS.
- O.03.- ORDENACIÓN DE ÁREAS NORMATIVAS.

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

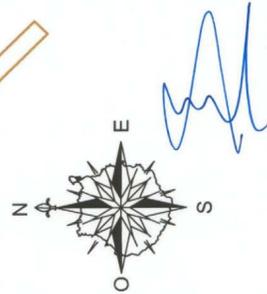
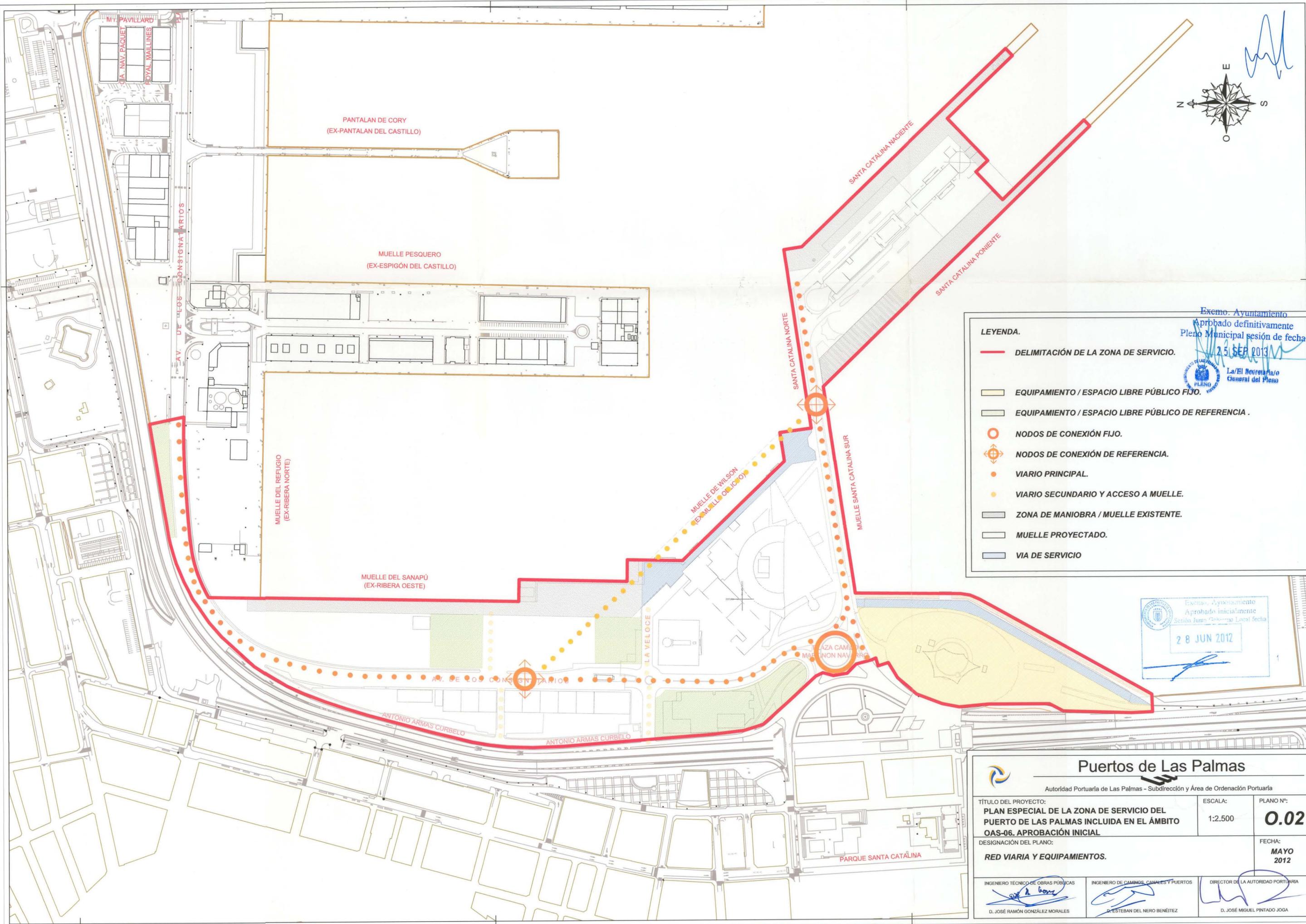


La/El Secretaria/o
General del Pleno

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS





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

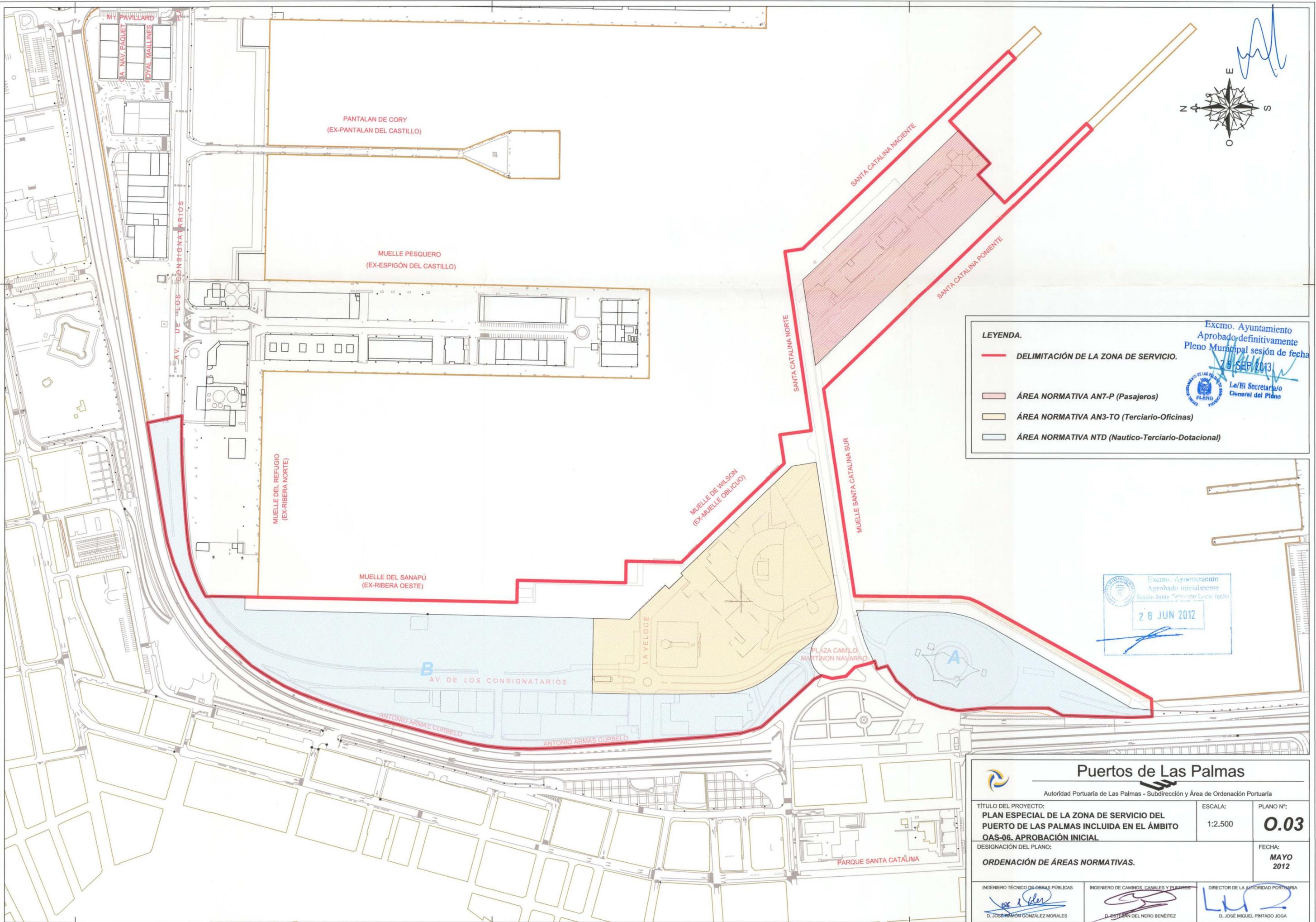
LEYENDA.

- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.
- EQUIPAMIENTO / ESPACIO LIBRE PÚBLICO FIJO.
- EQUIPAMIENTO / ESPACIO LIBRE PÚBLICO DE REFERENCIA.
- NODOS DE CONEXIÓN FIJO.
- +
 NODOS DE CONEXIÓN DE REFERENCIA.
- VIARIO PRINCIPAL.
- VIARIO SECUNDARIO Y ACCESO A MUELLE.
- ZONA DE MANIOBRA / MUELLE EXISTENTE.
- MUELLE PROYECTADO.
- VIA DE SERVICIO

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado inicialmente
Sesión Junta de Gobierno 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°: 0.02
DESIGNACIÓN DEL PLANO: RED VIARIA Y EQUIPAMIENTOS.	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 (Nautico-Terciario-Dotacional)

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

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

 <h2 style="margin: 0;">Puertos de Las Palmas</h2> <p style="margin: 0; font-size: small;">Autoridad Portuaria de Las Palmas - Subdirección y Área de Ordenación Portuaria</p>		
<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>ORDENACIÓN DE ÁREAS NORMATIVAS.</p>	<p style="font-size: x-small;">ESCALA:</p> <p>1:2.500</p>	<p style="font-size: x-small;">PLANO N°:</p> <p style="font-size: 2em; font-weight: bold;">0.03</p> <p style="font-size: x-small;">FECHA:</p> <p style="font-weight: bold;">MAYO 2012</p>
INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS	INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS	DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA
 <small>D. JOSÉ RAMÓN GONZÁLEZ MORALES</small>	 <small>D. ESTEBAN DEL NERO BENÍTEZ</small>	 <small>D. JOSÉ MIGUEL PINTADO JOGA</small>



Puertos de Las Palmas

Autoridad Portuaria de Las Palmas

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN EL ÁMBITO OAS-06

SUBDIRECCIÓN Y
ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

VOLUMEN III. INFORME DE SOSTENIBILIDAD
AMBIENTAL

MAYO DE 2012



[Handwritten signature]

VOLUMEN III: INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

ÍNDICE

I.	ANTECEDENTES.....	3
II.	CONTENIDO SEGÚN EL DOCUMENTO DE REFERENCIA	7
1	MEMORIA.....	7
1.1	Contenido, criterios y objetivos. Relación con otros planes.....	7
1.1.1	El entorno.....	7
1.1.2	Problemas y potencialidades de la zona de servicio	11
1.1.3	Criterios y objetivos de ordenación	14
1.1.4	Relación con otros planes y programas.....	15
1.2	Justificación del contenido ambiental	39
1.3	Información urbanística y ambiental	41
1.3.1	Información urbanística y relación con otros planes	41
1.3.2	Caracterización y delimitación espacial de las variables ambientales..	42
1.3.3	Inventario de los elementos naturales y culturales existentes.....	57
1.3.4	Tipología y localización de impactos ambientales preexistentes.....	61
1.4	Objetivos y criterios ambientales del plan.....	65
1.5	Diagnóstico ambiental del ámbito a ordenar.....	67
1.5.1	Situación actual del medio. Evolución probable.....	67
1.5.2	Diagnóstico paisajístico.....	68
1.5.3	Planos de Diagnóstico	68
1.6	Evaluación ambiental de las determinaciones del plan	69
1.6.1	Identificación de los parámetros ambientales afectados	69
1.6.2	Conclusión	81
1.6.3	Descripción y análisis de las alternativas contempladas	82
1.6.4	Medidas ambientales protectoras, correctoras y compensatorias.....	91
1.6.5	Descripción de los recursos naturales eliminados o utilizados.....	99
1.7	Resumen y medidas de seguimiento.....	101
1.7.1	Razones de la selección de las alternativas previstas.....	101
1.7.2	Programa de Vigilancia Ambiental.....	101
1.7.3	Resumen técnico de la información.....	110
2	PLANOS DE INFORMACIÓN.....	115
3	DETERMINACIONES.....	117

Excmo. Ayuntamiento
Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria
Pleno Municipal
25 SEP 2012
El/la Secretario/a
General del Pleno

Excmo. Ayuntamiento
Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria
28 JUN 2012

4	PLAN DE ETAPAS	118
4.1	Asignación de actuaciones	120
4.2	Programación de las actuaciones de la Autoridad Portuaria	121
5	ESTUDIO ECONÓMICO Y FINANCIERO	123
6	CRITERIOS E INDICADORES AMBIENTALES. SOSTENIBILIDAD	124
7	CONCLUSIÓN FINAL	128

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

El Secretario/a
General del Pleno



I. ANTECEDENTES

El presente **INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL** corresponde al “**PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN EL ÁMBITO OAS-06.**”

El objetivo de esta normativa es el de integrar los aspectos ambientales en la preparación y aprobación de planes y programas, mediante la realización de una evaluación ambiental de aquellos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

En la realización de este **INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL** se han contemplado todos aquellos aspectos a considerar en el planeamiento de desarrollo, redactándose el mismo con el objeto de ser sometido a los trámites de participación pública y de consulta.

Para la elaboración del presente documento se ha utilizado como información previa la existente en los documentos aprobados (planes, proyectos, etc.) y en estudios e informes elaborados por la Autoridad Portuaria de Las Palmas:

- **Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Las Palmas que incluye Salinetas y Arinaga** (en adelante PUEP). Aprobado por Orden del Ministerio de Fomento de 1 de agosto de 2001 (BOE de 21 de agosto), previo informes preceptivos emitidos por los Departamentos y Administraciones afectadas, estableciéndose, de acuerdo con el entonces vigente artículo 15 de la Ley 27/1992, la zona de servicio en los recintos de los puertos de interés general del Estado en Gran Canaria.
- **Plan Director de Actuaciones Terrestres e Interiores del Puerto de La Luz.** Que en resolución de 26 de marzo de 2001, “*Tras examinar la documentación recibida, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no se prevé, como resultado de la ejecución del proyecto, la potencial existencia de impactos ambientales adversos significativos que necesiten un procedimiento reglado de evaluación de impacto para determinar la posibilidad de definir medidas mitigadoras y, en su caso, la naturaleza de tales medidas al objeto de conseguir impactos no significativos.*”
- **Actuaciones para la Ampliación del Puerto de la Luz.** El proyecto “*Actuaciones para la ampliación del Puerto de la Luz*”, redactado en el año 2001, recogía un conjunto de obras previstas para la ampliación del Puerto de La Luz en un horizonte de veinte años. Una de las principales determinaciones o decisiones

25 SEP 2013
La El Secretario/a
General del Pleno

adoptadas era la creación de una nueva dársena portuaria, adosada al Dique Reina Sofía, en la zona oriental o naciente del puerto.

El proyecto se sometió a un procedimiento de evaluación de impacto ambiental, que culminó con la correspondiente formulación de declaración de impacto, mediante resolución de 20 de diciembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, publicada en el B.O.E. de 11 de enero de 2002.

- **Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Las Palmas.** El vigente Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Las Palmas (en adelante PDI-LP) fue ratificado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas en sesión celebrada el 13 de septiembre de 2007, y ratificado por el Consejo Rector de Puertos del Estado, en su sesión nº 156 de 3 de marzo de 2008, de conformidad con lo previsto en el art. 36.3 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.

Conforme a la Ley 48/2003, en el PDI-LP se describen, de forma flexible, el modelo de desarrollo y crecimiento a largo plazo del Puerto de Las Palmas, en base al tráfico previsible, como resultado de una evaluación razonada entre distintas alternativas, y recoge la ampliación o realización de nuevas obras de infraestructura, que suponen una alteración de la configuración existente.

El PDI-LP vigente engloba un conjunto de obras e infraestructuras recogidas en el Proyecto "Actuaciones para la ampliación del Puerto de La Luz" y en el "Plan Director de Actuaciones Terrestres e Interiores del Puerto de La Luz", que cuenta con declaración de impacto ambiental (en adelante DIA) mediante resolución de 20 de diciembre de 2001 (BOE 11 enero 2002) el primero, y resolución de innecesariedad de someterlo a un procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental de 26 marzo de 2001 (BOE 20 de abril de 2001) el segundo.

- **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 y obtuvieron aprobación definitiva parcial en sesión plenaria del Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria celebrada el 30 de marzo de 2007, siendo publicado en el BOC nº 179, del 6 de septiembre de 2007 y en el BOP número 85 del viernes 29 de junio de 2007. El ámbito incluido en el Plan Territorial Parcial 2 (PTP-2) del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria se mantenía en

suspense

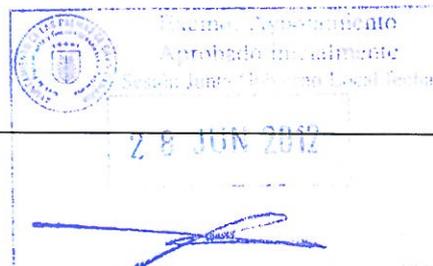
Por acuerdo de la COTMAC, en sesión celebrada con fecha de 6 de febrero de 2007, se acordó declarar inviable, por innecesaria, de conformidad con lo previsto en la Disposición Transitoria Primera, número 2 de la Ley 9/2006, la tramitación ambiental de los presentes Planes Especiales, posibilitando la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

Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

Aprobado definitivamente por el Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2007

La/El Secretario/a General del Pleno



- **Modificación de los Planes Especiales de Ordenación “Zona de Servicio del Puerto de La Luz y Las Palmas” (OAS-04) y “Zona de Actividades Logísticas del Puerto de la Luz y de Las Palmas” (OAS-05)**, Con fecha 23 de diciembre de 2009 (RE: 223294), la Autoridad Portuaria de Las Palmas solicitó al Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria el inicio del expediente para la Modificación de los Planes Especiales de Ordenación “Zona de Servicio del Puerto de La Luz y Las Palmas” (OAS-04) y “Zona de Actividades Logísticas del Puerto de la Luz y de Las Palmas” (OAS-05), así como la exclusión del procedimiento de evaluación ambiental, siendo incoado el inicio del expediente por la Directora General de Ordenación y Gestión Urbanística del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria mediante Resolución número 06.281/2010, de 26 de marzo.
- **Actualización del Plan Director de Infraestructuras, Documento de Inicio, noviembre 2010** (procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica en tramitación). Siendo su objetivo la aprobación de futuras ampliaciones en la dársena exterior del puerto (dársena de La Esfinge)
- **Documento de Espacios y Usos Portuarios, de los Puertos de Las Palmas en la Isla de Gran Canaria, (DEUP)**. Actualmente se encuentra en tramitación el Documento de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Las Palmas, en la Isla de Gran Canaria (en adelante DEUP-GC) Este instrumento de planeamiento sustituye al PUEP a partir de la entrada en vigor de las modificaciones incorporadas mediante la Ley 33/2010, que modifica la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

La ordenación urbanística de la zona de servicio del puerto de Las Palmas incluida dentro del ámbito de la OAS-06 ha sido un objetivo permanente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas en los últimos años, en orden a concertar con las administraciones locales competentes en materia de ordenación urbanísticas las soluciones de encaje Puerto-Ciudad y contar con un instrumento que regule y precise las determinaciones urbanísticas y los procesos administrativos necesarios para llevarlos a la práctica.

Este objetivo se plasma ya desde el año 2000, cuando la Autoridad Portuaria de Las Palmas promueve y firma un convenio con el Instituto Juan de Herrera para la realización de los planes especiales del puerto de La Luz, Salinetas y Arinaga. Posteriormente firma otro convenio de colaboración con el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria para regular la redacción de los planes especiales de la zona de servicio del puerto de La Luz.

Fruto de estos convenios -y una vez aprobado el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Las Palmas que incluye Salinetas y Arinaga. (BOE de 21 de agosto), documento por el cual se asigna usos portuarios (o terrenos de reserva portuaria) a toda la zona de servicio del puerto-, se redacta y aprueba los planes

28 JUN 2012

25 SEP 2013

La/El Secretario/a General del Pleno

Pleno Municipal

25 SEP 2013

La/El Secretario/a General del Pleno

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), (BOC nº 179, del 6 de septiembre de 2007 y en el BOP número 85 del viernes 29 de junio de 2007). Quedando en suspenso el ámbito incluido en el Plan Territorial Parcial 2 (PTP-2) del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria.

Tanto el Plan de Utilización vigente, como el DEUP-GC en tramitación, establecen además de unos límites terrestres y marinos, un esquema general de asignación y distribución de usos a la zona de servicio. Es decir, una idea de la estructura funcional del puerto. Siendo importante destacar en este momento que el DEUP-GC en tramitación no establece un marco para la futura ordenación de proyectos legalmente sometidos a evaluación de Impacto Ambiental, ya que todos los proyectos que suponen cambios de usos, ordenación e incluso ocupación del dominio público marítimo terrestre se encuentran autorizados ya por los órganos sustantivos y ambientales correspondientes

Los documentos citados constituyen sin duda, las bases de partida del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del puerto de Las Palmas dentro del ámbito de la OAS 06, del cual se realiza el Informe de Sostenibilidad Ambiental.

Es muy importante tener en cuenta que este Plan Especial se elabora de común acuerdo entre el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria y la Autoridad Portuaria de Las Palmas, lo que pone de manifiesto una absoluta coherencia entre el planeamiento especial que ahora se tramita y el planeamiento general, con la salvedad de aquellas propuestas detalladas que necesiten algún acuerdo concreto.

El presente **INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL** ha sido redactado por la Unidad de Planeamiento Urbanístico y Planificación Ambiental de la APLP, y en su redacción han colaborado los siguientes técnicos:

- Esteban del Nero Benítez, Subdirección y Área de Ordenación Portuaria.
- José Ramón González, Jefe de Unidad de Planeamiento Urbanístico y Planificación Ambiental
- Guillermo A. Holm Mateo, Responsable de Infraestructuras de Planeamiento Urbanístico y Planificación Ambiental
- Francisco Sánchez La O, Geógrafo - Técnico de Planeamiento Urbanístico y Planificación Ambiental.
- Richard Gómez Melián, Arquitecto colaborador de la Autoridad Portuaria de Las Palmas

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



II. CONTENIDO SEGÚN EL DOCUMENTO DE REFERENCIA

El presente Informe de Sostenibilidad Ambiental se ha redactado de conformidad con el "Documento de Referencia para elaboración de Informes de Sostenibilidad de los Instrumentos Urbanísticos de Desarrollo" aprobado definitivamente mediante Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 20 de diciembre de 2006, publicado en el Boletín Oficial de Canarias nº31 del lunes 12 de febrero de 2007.

1 MEMORIA

1.1 Contenido, criterios y objetivos. Relación con otros planes

El "Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas dentro del ámbito de la OAS 06" ha sido redactado por la Unidad de Planeamiento Urbanístico y Planificación Ambiental de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

1.1.1 El entorno

El ámbito de la zona de servicio del puerto para el que se desarrolla este Plan Especial se sitúa en la franja de borde marítimo urbano-portuario, que abarca de norte a sur, desde el extremo norte del Muelle del Sanapú hasta la Plaza de Canarias y desde la rivera del mar del Muelle del Sanapú, Muelle de Wilson, Muelle de Santa Catalina norte, naciente, poniente y sur, hasta la Autovía GC-1, conteniendo, dicha franja, instalaciones de uso urbano (Centro Comercial El Muelle) y terrenos de gestión municipal (plaza de Canarias y jardines). Además hay que destacar su contacto directo con la ciudad.

Por lo tanto estamos ante un área mixta y de confluencias donde se intercalan actividades urbanas y portuarias. Esta condición que genera cierta complejidad es abordada en este presente Plan con la intención de desarrollar globalmente toda el área desde propuestas que faciliten esta convivencia e interrelaciones puerto y ciudad, poniendo en valor esta circunstancia sin que ello suponga obstáculos e inconvenientes al desarrollo portuario. Así mismo se minimicen mediante las propuestas formuladas en este Informe de Sostenibilidad Ambiental (en adelante ISA) las actuales afecciones al medio ambiente e impactos paisajísticos.



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



▲ Figura 1. Ámbito territorial del Plan Especial del Puerto de Las Palmas en la zona de servicio dentro del OAS 06.

La Autovía GC-1 que supone la principal arteria de comunicaciones terrestres de la Isla de Gran Canaria, en su frente costero oriental, define en gran parte el límite de todo el ámbito de la OAS 06, y también de toda a zona de servicio del puerto entre el Castillo de San Cristóbal y la Plaza Belén María, por su borde exterior.



▲ Figura 2. Vista parcial de la Autovía G C 1 y entorno del PE.

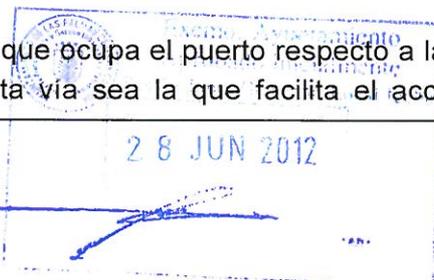
Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria
Aprobado definitivamente por el Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a General del Pleno

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



diferentes áreas del mismo y, en concreto para este Plan Especial. En su extremo noreste, posibilita el acceso al puerto desde la Plaza de Belén María, y desde ese acceso, recorriendo un vial interno del puerto, se llega hasta el área de este Plan Especial. La otra vía de entrada es, en dirección Norte (La Isleta) y una vez pasada la Base Naval, mediante el acceso por la vía paralela (lado mar) dirección muelle Santa Catalina.

En cuanto al entorno concreto del ámbito, su localización en el espacio geográfico más estrecho de la isla, Istmo – tómbolo de Guanarteme, que al funcionar como corredor natural entre La Isleta (área urbana, polígono industrial del sebadal, cuarteles de la zona militar y el puerto) el resto de la ciudad y la isla, provoca que las distintas vías circulatorias del entorno queden continuamente saturadas por el masivo tráfico que soporta, especialmente en horas punta, haciendo muy dificultoso proyectar y ejecutar alternativa que de solución definitiva a tal asunto.

De este análisis se desprende que el entorno territorial del ámbito de actuación de este Plan Especial es un espacio complejo y que el tramo de la Autovía que circunda toda el área es el elemento de mayor impacto del entorno del ámbito de actuación.

Dada la convivencia y la relación tan estrecha existente entre el puerto y la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, 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, constituyen 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 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.



▲ Figura 3. Vista interior del cerramiento portuario del Puerto de Las Palmas.

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

Excmo. Ayuntamiento

Aprobado definitivamente

Pleno Municipal sesión de 25/09/2013

25 SEP 2013

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

General del Pleno



turística por esta misma zona, haciendo un recorrido que por lo general trascurre 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 compatible, ya que desde la ciudad se percibe como un impacto socioeconómico y elemento paisajístico positivo.

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.



▲ Figura 4, Vista general del entorno.

1.1.2 Problemas y potencialidades de la zona de servicio

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

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013
La/El Secretario/a
General del Plano
28 JUN 2012

1.1.2.1 Problemas

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

- Progresivo agotamiento de la capacidad de atraque para cruceros, que hace necesaria la construcción de nuevos muelles y plataformas asociadas. El resultado de estas ampliaciones ya contempladas y evaluadas ambientalmente, que debe dar solución a este problema, no afectará al paisaje portuario ya que se trata de ampliaciones de superficie portuaria. Por el contrario, sí pueden ofrecer una oportunidad para dotar al puerto y a la ciudad de espacios más amplios para el desarrollo de actividades socioculturales que complementen su uso portuario; tanto relacionadas con la llegada de turismo de cruceros como también con otros eventos de este carácter que puedan efectuarse fuera de temporada de cruceros.
- El espacio portuario, a excepción de la zona del Muelle de Santa Catalina está delimitado por una valla perimetral y la autovía que actúan como frontera física entre el espacio litoral y la ciudad.
- La ausencia de otras alternativas al transporte de mercancías por carretera, causa una dependencia total de la Autovía Marítima.
- Congestión de la autovía y los accesos de Belén María y de la Plaza de Camilo Martín Navarro provocados por el volumen de tráfico existente.
- Falta de un circuito "solo bici" por esta zona del puerto que conecte con el carril urbano de esta modalidad de desplazamiento.
- Inexistencia de una línea de transporte colectivo en el interior del puerto.
- Necesidad de 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 (Plaza de Canarias).
- Necesidad de adecuar el ámbito de actuación en común acuerdo con lo establecido en el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria, 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 PGM0 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".

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

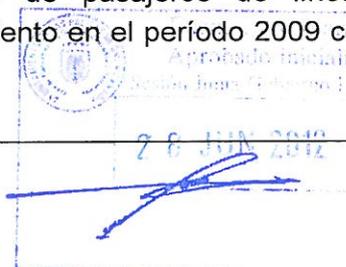
APROBADO INICIALMENTE
28 JUN 2012

- 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.
- 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.

1.1.2.2 Potencialidades

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

- La conexión entre el ámbito del presente plan y la ciudad a través de la zona del Muelle de Santa Catalina permitiendo el contacto y los flujos entre estos dos espacios.
- La riqueza tipológica característica de los muelles y línea de costa portuaria.
- 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 (Terminal de Cruceros y CC el Muelle).
- La existencia de estas explanadas sin ordenar pueden ser utilizadas para ubicar usos compatibles con la finalidad del plan y la creación de áreas de aparcamientos ordenados.
- La posibilidad de potenciación del transporte intermodalidad, colectivo y alternativo, menos contaminantes.
- La buena articulación viaria interior del ámbito a través de eje central y la posibilidad de segregación del tráfico.
- La consolidación y aceptación de la ciudad de los usos localizados en el del Muelle de Santa Catalina y Wilson, especialmente el tráfico de cruceros.
- El carácter iconográfico del entorno constituyéndose como hitos visuales.
- 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.



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno

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

1.1.3 Criterios y objetivos de ordenación

1.1.3.1 Generales

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

- Por un lado, dotar a la zona de servicio de una ordenación que optimice la explotación de los usos portuarios:
 - Suelo ordenado suficiente para cubrir las demandas a medio plazo y posibilitar su solución a largo plazo.
 - Adecuada distribución de actividades y funciones, con una parcelación adaptada a la gran diversidad de demandas.
 - Flexibilidad normativa que permita la adaptación del marco físico a las cambiantes demandas.
- Por otro, mejorar la interacción puerto-ciudad y la calidad ambiental y paisajística de la zona de forma a:
 - Resolver problemas y afecciones ambientales en lo relativo al tráfico terrestre.
 - Reducir las afecciones ambientales generada por el tráfico portuario y las actividades urbano-portuarias
 - Mejorar la integración visual del puerto, entendido éste como paisaje al que se asoma parte de la ciudad y como puerta de entrada de quienes llegan a ella por mar.
 - Prever la posible transformación del área más urbana hacia usos de Puerto-ciudad.

1.1.3.2 Concretos

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

- *Relativos a los accesos y estructura viaria interna y externa:*

- Prever la incorporación de suelo de la Zona de Servicio al sistema viario externo para participar de posibles soluciones al tráfico interno y externo del puerto.



- Estudiar posibles trazados del viario interno que sean capaces de acoger la demanda prevista por las nuevas actividades.
- *Relativos a la ordenación:*
 - Dotar de una ordenación general abierta a las múltiples posibilidades de desarrollo de la zona; compatible con el uso y la actividad portuaria y el mantenimiento de la calidad ambiental y paisajística.
- *Relativos a la Normativa:*
 - Establecer una normativa diferenciada que tome en cuenta la función de cada área y su situación relativa respecto a la ciudad y al mar y su incidencia en el paisaje, mediante:
 - Una regulación de los usos que minimice los posibles impactos de las actividades
 - Unas condiciones de edificación que hagan más transparente y de menor altura las construcciones en puntos sensibles visualmente.
 - Dentro del marco anterior, permitir una gran flexibilidad en cuanto a ocupación del suelo y alturas, de forma a dar cabida a las variadas demandas de ubicación de actividades que recibe el puerto.
- *Relativos a equipamientos y servicios:*
 - Crear una red de aparcamientos y regular las dotaciones mínimas en el interior de las concesiones.
 - Flexibilizar la localización de las dotaciones, de forma a permitir su traslado cuando ello fuera necesario para permitir una mejor operatividad portuaria.

1.1.4 Relación con otros planes y programas

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 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) y Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (Avance, septiembre de 2011);



- 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 Municipal de Ordenación de Las Palmas, Aprobación definitiva de 9 de Marzo de 2005 (vigente);
 - Plan General Municipal de Ordenación de Las Palmas, Aprobación provisional Marzo de 2011 (en tramitación).
- *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) (en tramitación);
 - Plan especial del Puerto de Las Palmas (OAS-04/OAS-05) (30 de Marzo de 2007, vigente)

1.1.4.1 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:

- Contiene al menos las determinaciones exigidas por la legislación vigente para los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales y, en particular, las necesarias para garantizar la conservación de los recursos naturales, entendiéndose por conservación la preservación o utilización ordenada, en su caso, con base al criterio de desarrollo sostenible;
- 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.

Excmo. Ayuntamiento

Aprobado definitivamente

Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2012

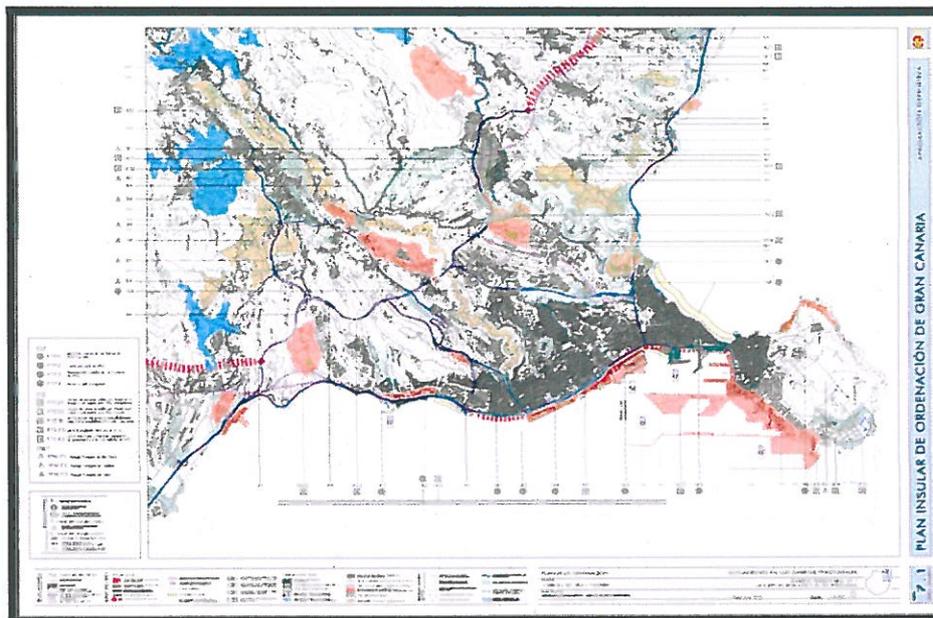
SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

SECRETARÍA
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

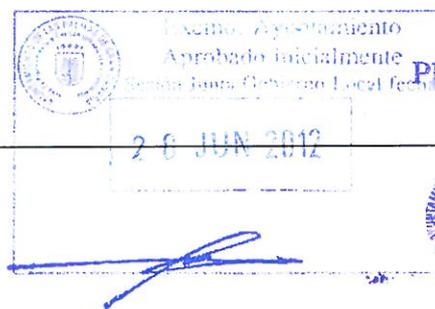
28 JUN 2012

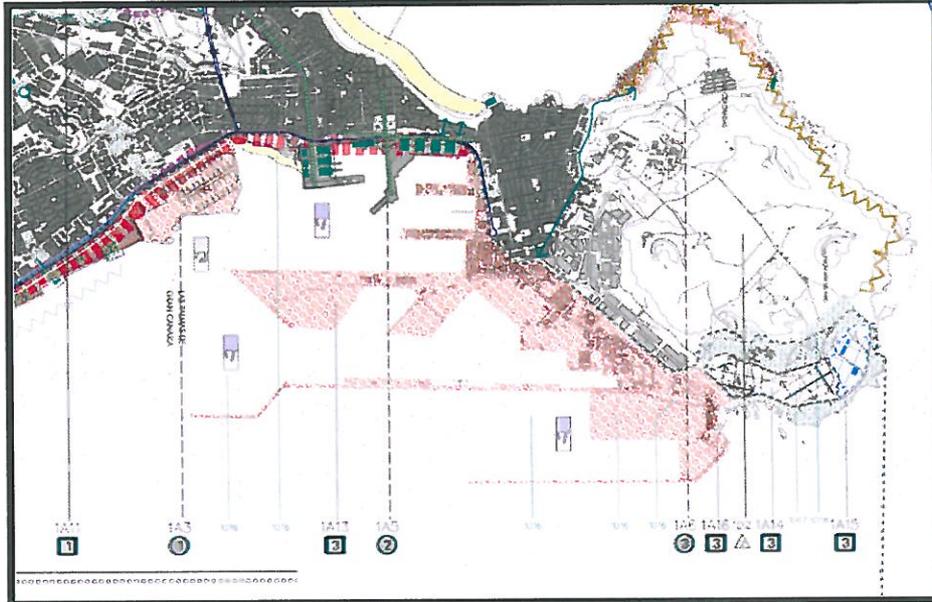
- Establece las áreas del territorio insular que deban preservarse del desarrollo urbanístico por su valor agrícola existente o potencial;
- Define el modelo de ordenación territorial que se propugna para la isla y hacia cuya consecución deberán dirigirse coordinadamente las actuaciones públicas y privadas.
- Establece áreas del territorio insular en las que no se deban permitir nuevos crecimientos turísticos, por ser incompatibles con el principio de desarrollo sostenible o tener el carácter de zonas saturadas por exceder la oferta existente a la demanda previsible. También podrán establecer límites de ámbito insular a la autorización de nuevos alojamientos turísticos dentro de un modelo insular equilibrado.

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.



▲ Figura 5, Plano 7.1. Ámbito Territorial nº1:
La Capital insular y el Guinguada del PIO GC vigente.





▲ Figura 6. 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".

- Indicaciones sobre objetivos y criterios estratégicos para el Plan Territorial (con respecto al puerto de Las Palmas:

"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.

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."

"... la avenida marítima de cinturón del Puerto mantendrá su relativa especialización para tráfico canalizados a larga distancia urbana."

"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.”

“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.”

▪ (Sobre los usos).

“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.”

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

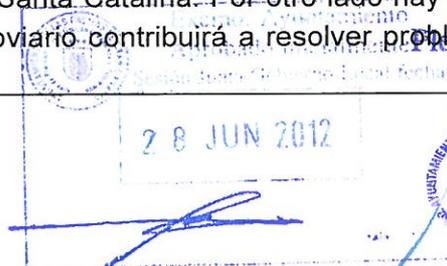
Reconstrucción del frente portuario de la ciudad y en especial en la Dársena de Santa Catalina y la Base Naval, creando espacios urbanos para las finalidades establecidas en los epígrafes anteriores sobre estructura, acciones, y criterios de ordenación para el ámbito. Conexión estructural potente de 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.

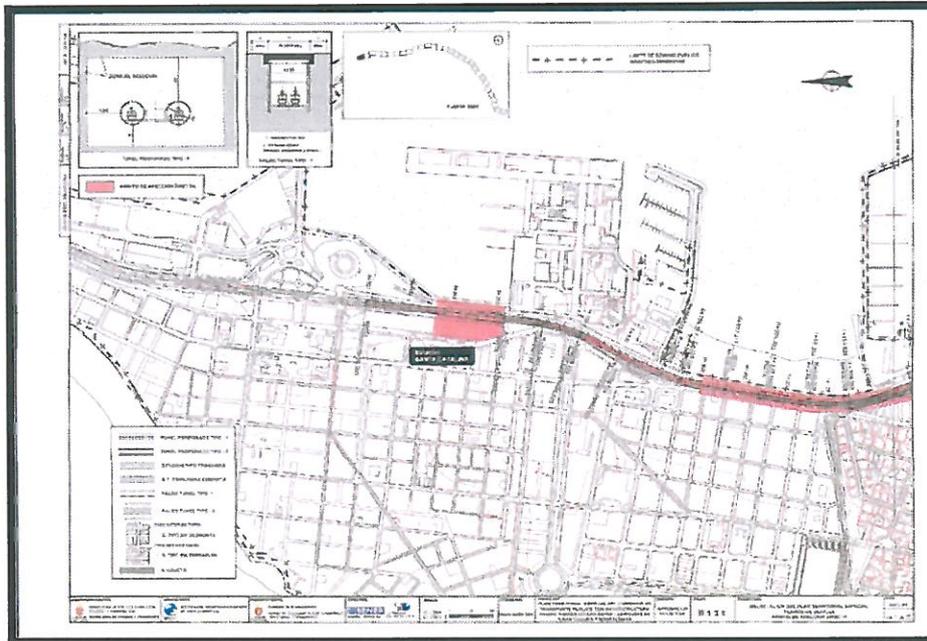
Para viabilizar el traslado de la Base Naval, en este documento se propone la incorporación de aquellas zonas alternativas en las que pudiera ubicarse la Base Naval a propuesta de este Plan Territorial. Ello, en todo caso, conllevará la constitución de un Consorcio entre las Administraciones implicadas 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.”

Plan Territorial Especial PTP21. 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.

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.



▲Figura 7, Plano 1.3.1.01 de Detalle de Ámbito de Afcción 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: (se expone lo referente al puerto de Las Palmas)

- "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;"

1.1.4.2 El Plan General de Ordenación Municipal de Gran Canaria

El vigente Plan General de Ordenación Municipal de Las Palmas de Gran Canaria clasifica al puerto de La Luz y Las Palmas como Sistema General y divide la zona de servicio del puerto en cuatro ámbitos de ordenación diferenciada a desarrollar a través de planes especiales.

El primero de ellos, el 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

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25/SEH/2013
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS
General del Pleno

Aprobado inicialmente
28 JUN 2012

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 Sanapú 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 OAS-06 y el OAS-07 incluyen, además de parte de la zona de servicio del puerto, otros terrenos de diferente titularidad y régimen jurídico.

Hay que resaltar en este punto que el reciente Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TR-LPEyMM) determina en su artículo 56 que los instrumentos de ordenación deben calificarlos los puertos del estado como sistema general, que serán ordenados urbanísticamente a través de un plan especial a formular por las Autoridades Portuarias y a tramitar de conformidad con la legislación urbanística autonómica. Además incluye la prohibición expresa de que el ámbito del plan especial de la zona de servicio de los puertos incluya terrenos fuera del ámbito de la delimitación de los espacios y usos portuarios.

En aplicación de lo anterior, el presente Plan Especial pretende ordenar urbanísticamente la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas que se encuentra incluida 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-LOTCEC, 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.

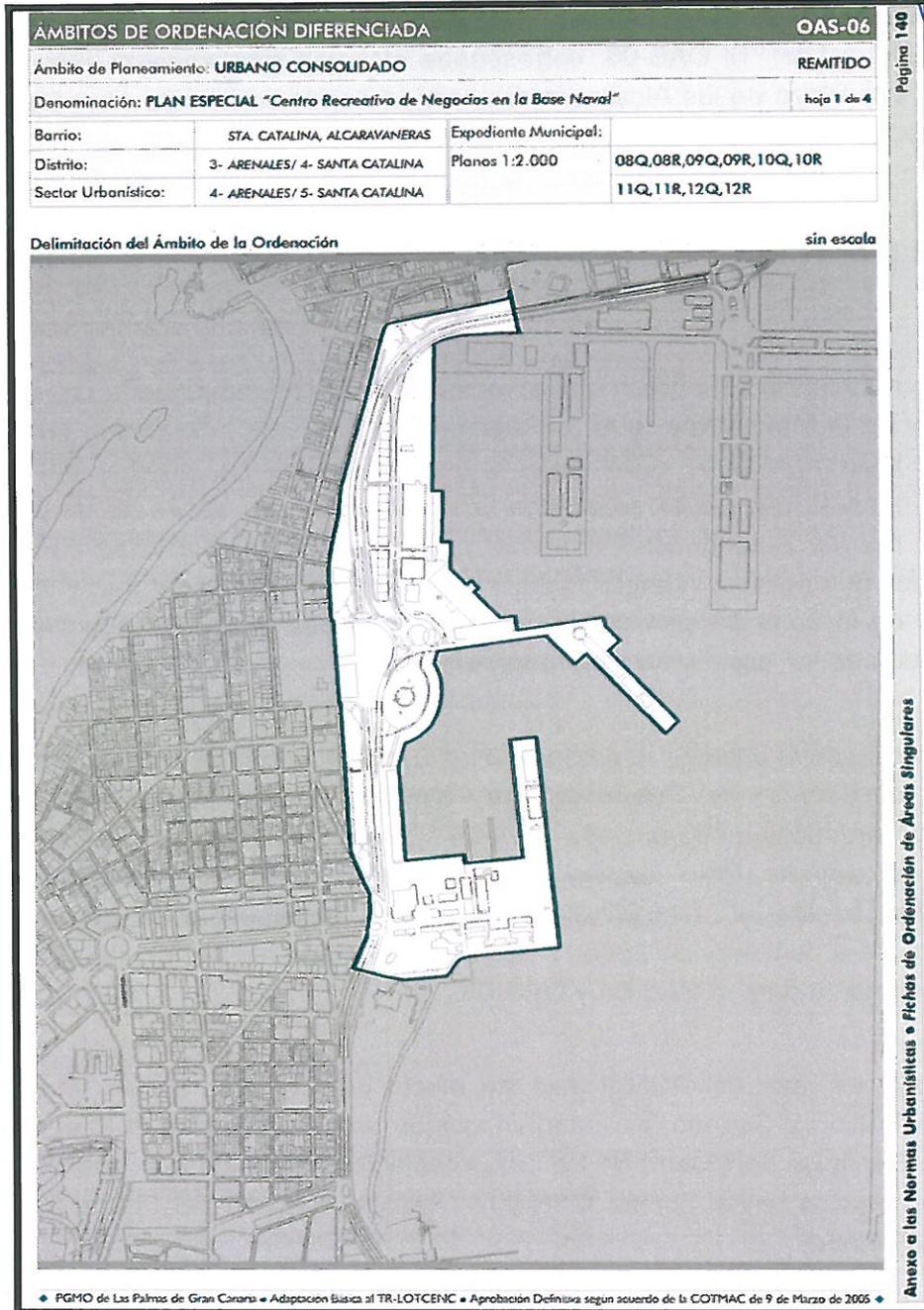
La entrada en vigor del PGMO dejó sin efecto para el área de los Muelles de Santa Catalina, Wilson y Sanapú las determinaciones urbanísticas que el Plan Especial de la Zona de Servicios del Puerto de La Luz establecía para la zona, y además lo integra, a todos los efectos, en el ámbito OAS-06-I "Reestructuración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



25 SEP 2013





▲ Figura 8, 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 de Las Palmas de Gran Canaria
 Pleno Municipal
 25/SEP/2013
 SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA
 El Secretario General del Pleno
 AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

Aprobado inicialmente
 26 JUN 2012

"(...) 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:

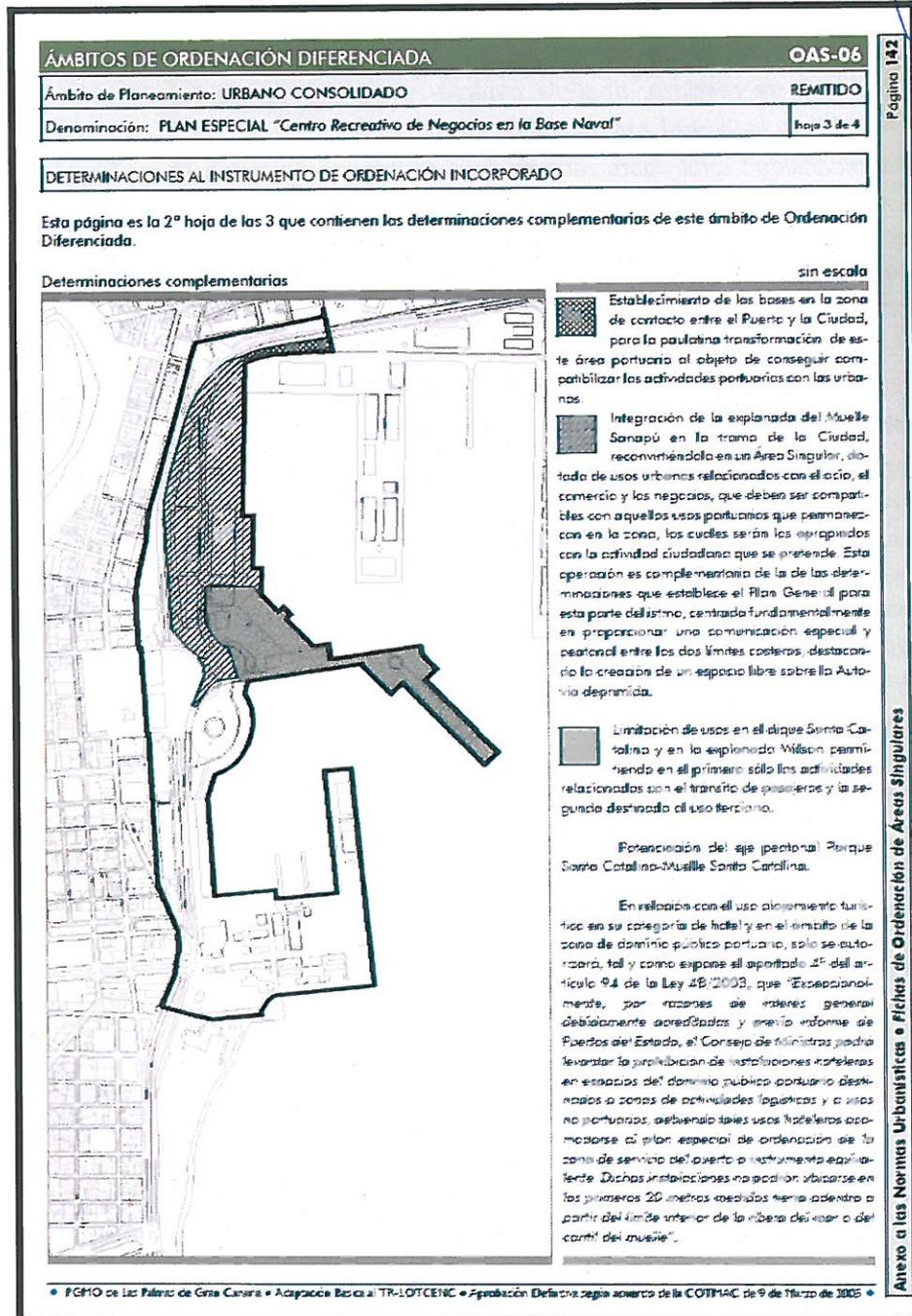
"(...) Localización de un área destinada a **Intercambiador de Transporte**."

"(...) 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."



25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno



▲ Figura 9, Ficha del Ámbito de Ordenación Diferenciada OAS-06. PGMO de Las Palmas de Gran Canaria.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

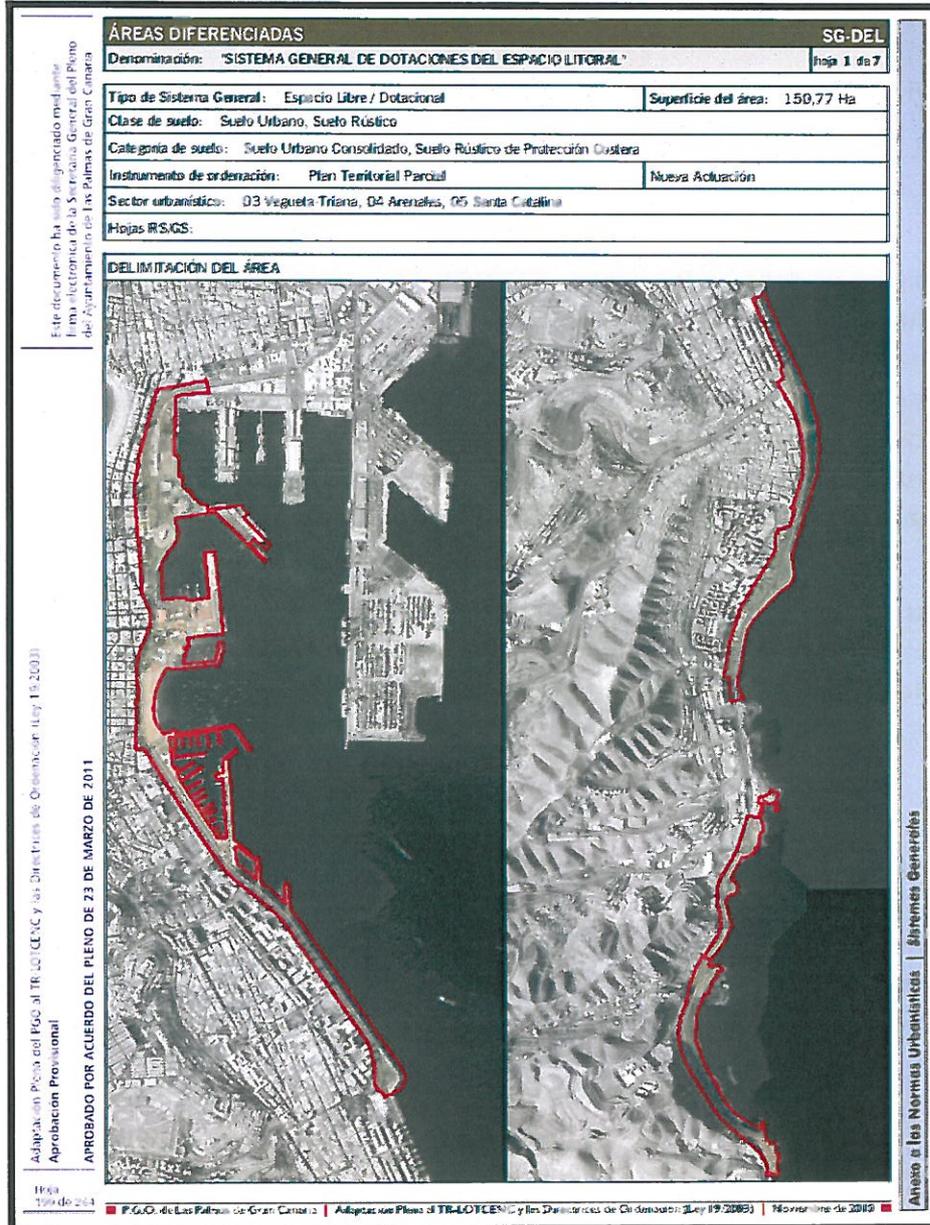
25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno

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

El Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria se encuentra actualmente en procedimiento para su adaptación plena al TR-LOTCEC a las Directrices de Ordenación (Ley 19/2003).

Incluye la zona de servicio ordenada en el presente Plan Especial Ordenación en el ámbito “*Subsistema General de Dotaciones del Espacio Litoral SG-DEL A desde el Castillo de La Luz hasta el Parque San Telmo*”.



▲ Figura 10, Ficha del Área Diferenciada “Sistema General de Dotaciones del Espacio Litoral”.

PGMO de Las Palmas de Gran Canaria

Excmo. Ayuntamiento
 Aprobado inicialmente
 Sesión Junta General Local
 Aprobado definitivamente
 Pleno Municipal sesión de fecha
 28 JUN 2012
 25 SEP 2013
 25
 La/El Secretario/a
 General del Pleno

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 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.

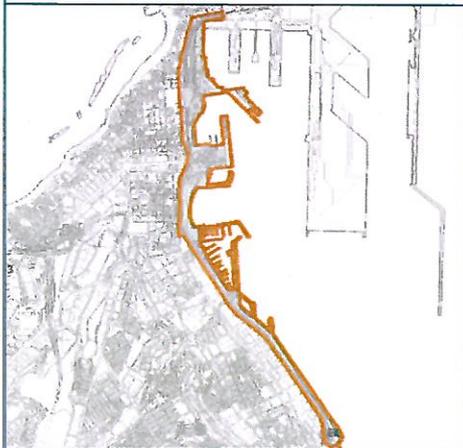
Los respectivos proyectos de ejecución de **Sistema General** deberán integrar una actuación urbana que propicie su mejora ambiental como **Eje Verde Estructurante**; en especial en el borde marítimo de Vegueta, la Base Naval, **el frente urbano de la Base Naval-Mercado del Puerto y el Muelle de Santa 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/Bj Secretaria/o
General del Pleno



Este documento ha sido generado mediante firma electrónica de la Secretaría General del Pleno del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.	ÁREAS DIFERENCIADAS Denominación: "SISTEMA GENERAL DE DOTACIONES DEL ESPACIO LITORAL"	SG-DEL A 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:	Superficie Varío:
	Uso principal / característico: Servicios Públicos, Servicios 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	
	En tanto en cuanto no se redacta el Plan Territorial Parcelar que ordena el Sistema General se mantienen para la Dotación de embarcaciones menores del Puerto de La Luz y de Las Palmas los parámetros de ordenación fraccionados en la hoja anexa de determinaciones específicas, excepto: El vial entre la Avenida Marítima y el Muelle de Pauletanos aumenta su ancho en 5,50 m. Hasta alcanzar una sección de 25 m. La parcela 6 modifica su contorno, adaptándose al trazado actual de los viales. La parcela 11 modifica su uso, pasando de comercial a Servicio Público Comercial, para la localización de un edificio de usos portuarios. En la parcela 4 se permitirá además del uso de Vela Ligera el uso Comercial manteniéndose lo parámetros urbanísticos establecidos. La parcela 5 se segregó resultando una nueva parcela (Nº 5.1) cuyo uso será el de Vela Ligera. Cabe dos edificios nuevos son resultado de la Modificación Parcelar del Plan Especial aprobado por la DUMAC el 30 de julio de 1998. En la hoja anexa se establecen, por tramos, una serie de determinaciones a la futura ordenación del área.	
DETERMINACIONES PARA LA REDACCIÓN DEL INSTRUMENTO DE EJECUCIÓN		
OBSERVACIONES		
Las determinaciones específicas contempladas en esta ficha incluyen de editarse sin perjuicio de la aplicación de la normativa sectorial. Los revisiones emitidos en la Zona de Servicios del Puerto, producto de revisiones y obras de actualización previstas en el Plan Director de Infraestructuras, aplicadas, 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.		
Fecha: 2013 de 264		
P.G.O. de Las Palmas de Gran Canaria Adaptación Pleno al TRLOTCE y las Directrices de Ordenación Ley 19/2009 Noviembre de 2010		

▲ F. 11, Ficha del Área Diferenciada "Sub-Sistema General de Dotaciones del Espacio Litoral. SG-DEL A".

PGMO de Las Palmas de Gran Canaria

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



Excmo. Ayuntamiento
 Aprobado definitivamente
 Pleno Municipal sesión de fecha:

25 SEP 2013



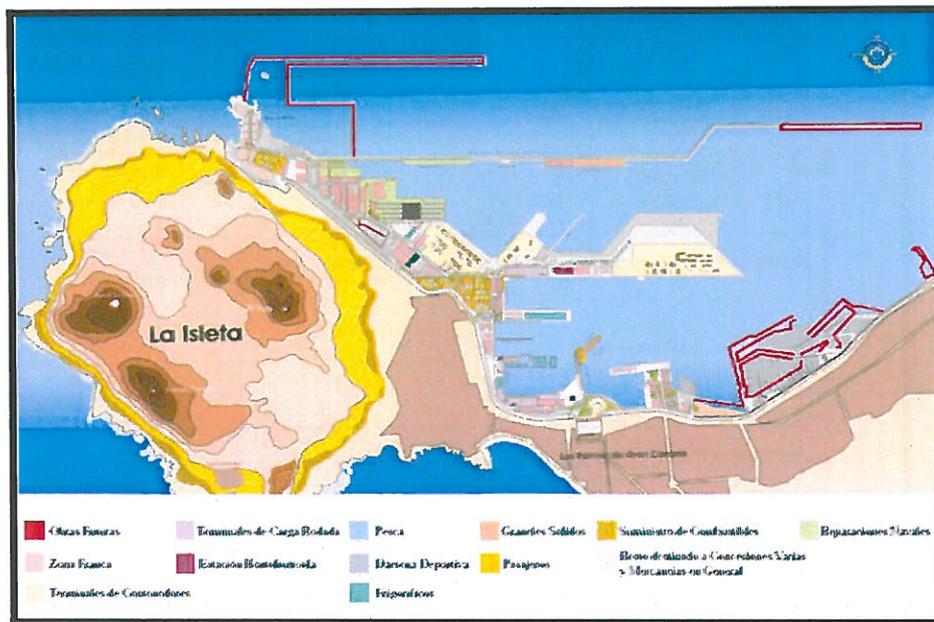
La/R/ Secretaria/o
 General del Pleno

1.1.4.3 El Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria de Las Palmas

El plan estratégico esta 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.

1.1.4.4 Plan Director de Infraestructuras de Las Palmas (3 de marzo de 2008).

Su objetivo general es el de crear la estructura organizativa y los procedimientos operativos necesarios para dar respuesta a las necesidades operativas y de superficie del puerto. 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.



▲ Figura 12, plano de zonificación de actividades en el Puerto de La Luz.

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, entorno a los 300 metros.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado por el Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS
General del Pleno



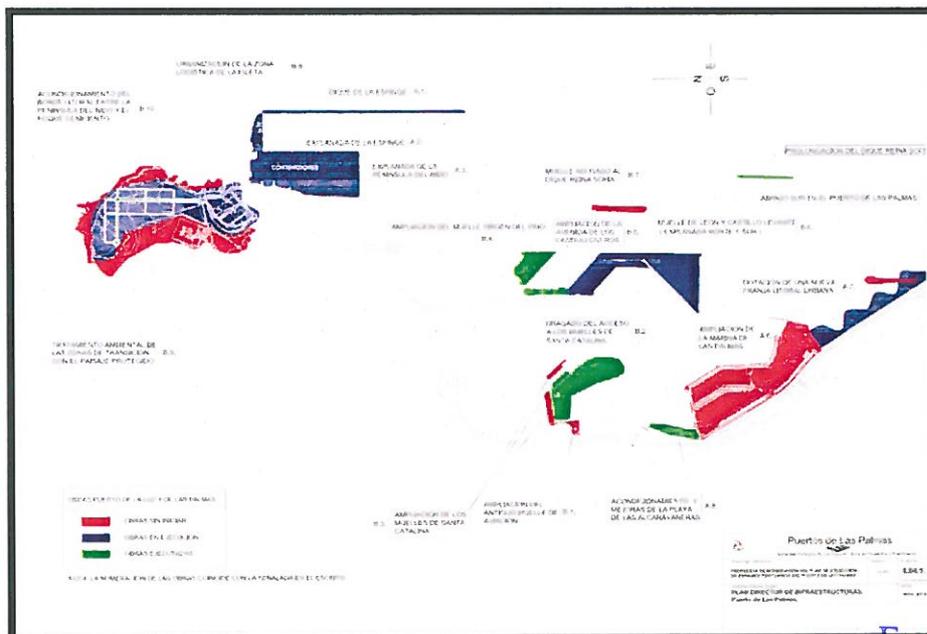
A muy grandes rasgos, las actuaciones de ampliación que se plantearon en ese Plan Director y que ya se han ido desarrollando, se pueden agrupar de la siguiente forma:

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 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.



▲ Figura 12, Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Las Palmas.

Excmo. Ayuntamiento

Aprobado inicialmente

Aprobado definitivamente

Suplen. Junta Gobierno Local

Pleno Municipal sesión de fecha

29 JUN 2012

25 SEP 2013

La/El Secretario/a General del Pleno

Agrupándose las actuaciones en:

- Por un lado, aquellas que previsiblemente no tendrían incidencia más allá de los estrictos límites del Puerto, que se incluyeron en el "Plan Director de Infraestructuras Terrestres e Interiores del Puerto de La Luz". Este documento fue sometido a un procedimiento abreviado de consultas a través del Ministerio de Medio Ambiente, y con fecha 26 de marzo de 2001, la Secretaría General de Medio Ambiente dictó Resolución declarando la innecesariedad de someter las obras previstas al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.
- Por otra parte, en el "Proyecto Básico de actuaciones para la ampliación del Puerto de La Luz", se incluyeron aquellas actuaciones que modifican la configuración exterior del Puerto. Este documento fue sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, obteniendo la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental por resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente de 20 de diciembre de 2001.
- Por lo tanto el Plan Director analiza las obras recogidas en los dos proyectos anteriores, algunas ya ejecutadas, otras en fase de ejecución y otras pendientes a ejecutar, y que interesa a la Autoridad Portuaria proceder a su ejecución, con un estudio previo de alternativas, desarrollo de previsiones de tráfico, accesos, estudio económico-financiero, etc.

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 (obras ejecutadas en parte y pendiente obras de prolongación Sur);
- 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:

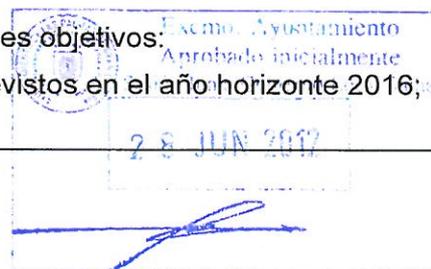
- Adecuación a los tráfico y buques previstos en el año horizonte 2016;

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado inicialmente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS
General del Pleno



- 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.

1.1.4.5 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.

1.1.4.6 Plan de Utilización de los Espacios Portuario del Puerto de Las Palmas

La delimitación 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 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

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

27/1992, a los que se añaden los de Infraestructuras y Afección Portuaria. Estos Usos Básicos, además, se descomponen en otras categorías.

El área 3.A. *Santa Catalina* está formada por los muelles de Wilson, Sanapú y Santa Catalina, dedicados mayoritariamente al tráfico de pasajeros y ro-ro y navegación auxiliar.

El vigente PUEP-LP establece para esta área que integra 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/Ro Ro, 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.

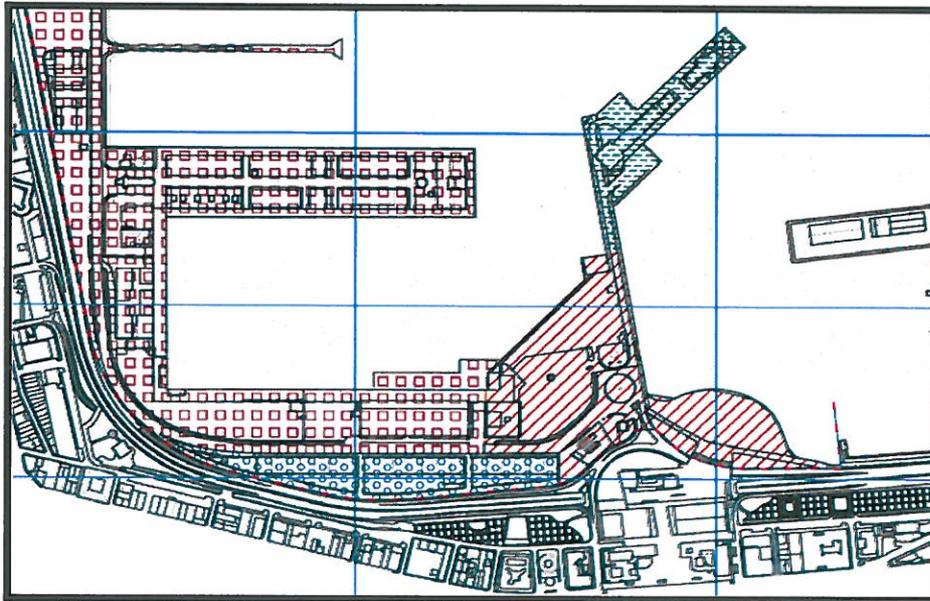
Excmo. Ayuntamiento
Aprobado por el Ayuntamiento
Pleno Municipal sesión de fecha

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS
La/El Secretario
General del Pleno



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



▲ Figura 13, PUEP-LP vigente. Ampliación del ámbito del presente plan.

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

Es el nuevo instrumento de planificación portuaria (según 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) mediante el cual se establece la delimitación de la superficie terrestre del puerto, zonas de aguas portuarias y distribución de usos.

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

28 JUN 2012

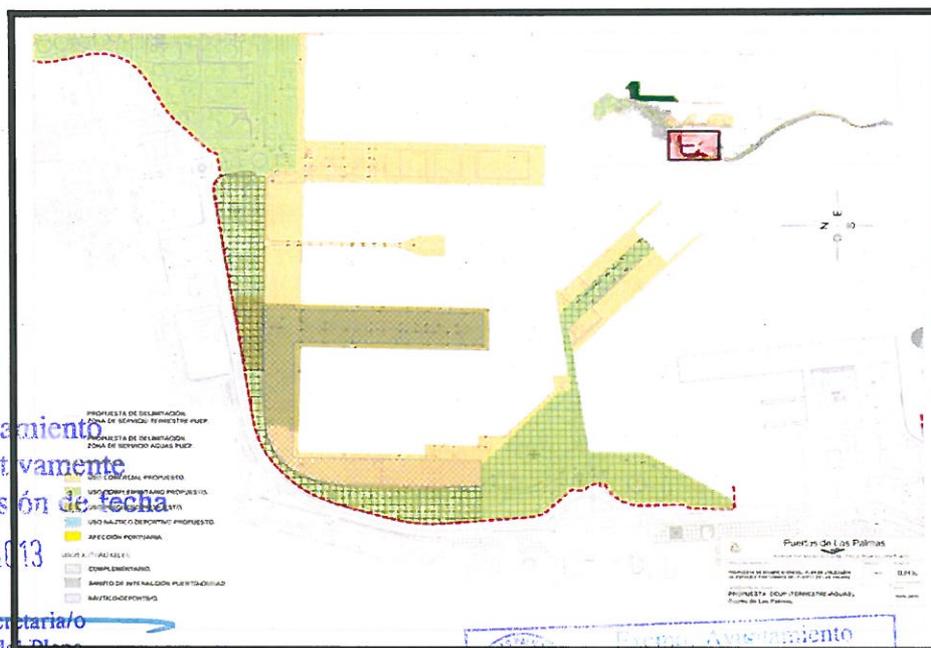
Pleno Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013
La/El Secretario/o
General del Pleno

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, resulta 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 presente propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, de acuerdo con lo estipulado en la Ley 33/2010, de 5 de agosto, ya citada, derogará el 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.



▲ Figura 14. Propuesta DEUP (terrestre-aguas) para el Puerto de Las Palmas.

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

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

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:

- Comercial;
- Complementario;
- Náutico-Deportivo;
- Pesquero;
- Los vinculados a la interacción puerto-ciudad.

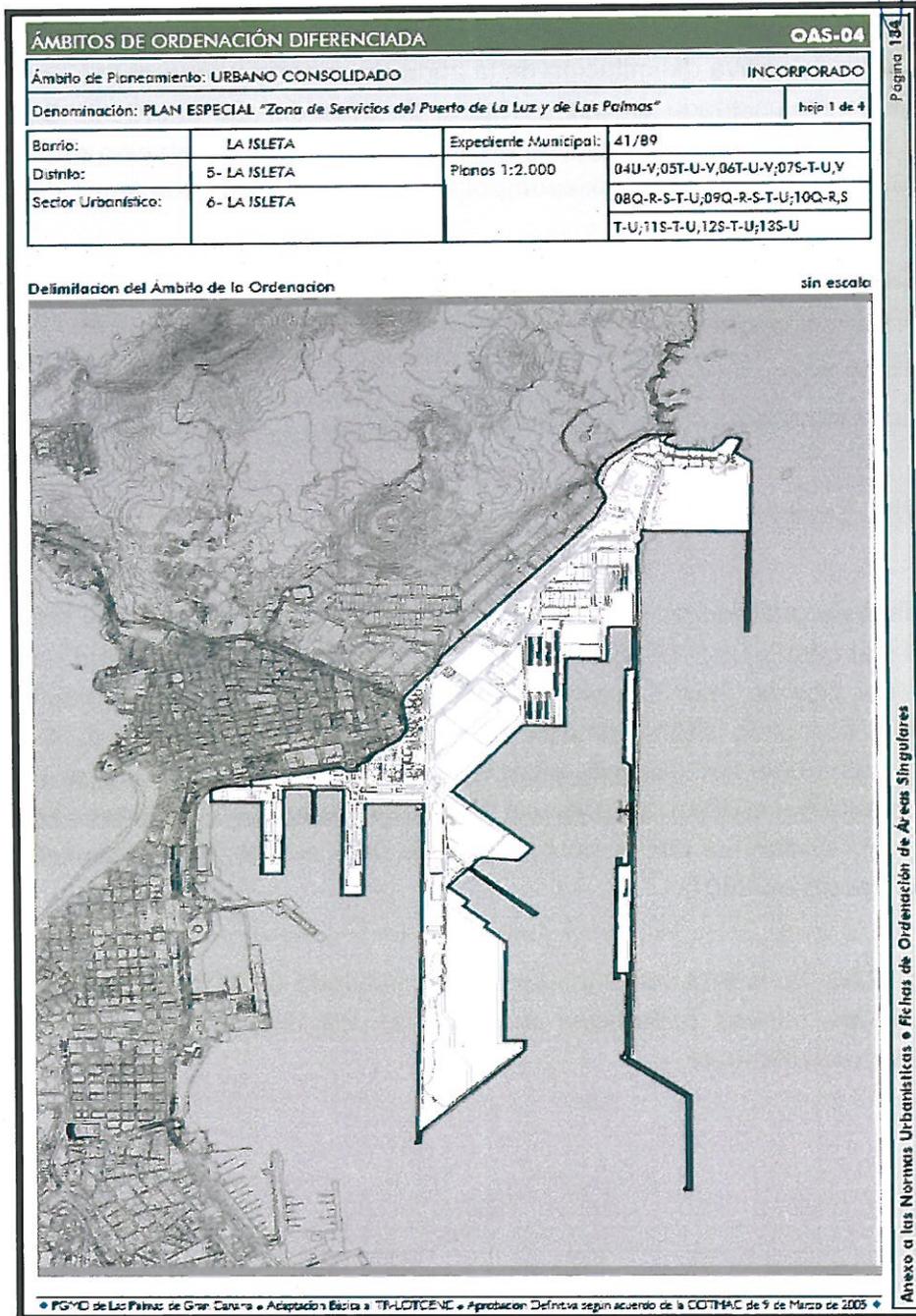
1.1.4.8 Plan Especial del Puerto de Las Palmas (OAS 04 y OAS 05)

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, adaptación básica al TR-LOTCENC, aprobado definitivamente por acuerdo de la COTMAC de 9 de marzo de 2005, 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, aprobado por Orden del Ministerio de Fomento de 1 agosto 2001 y publicado en el BOE del 21 de agosto de 2001.

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.

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





▲ Figura 15. Ficha del Ámbito de Ordenación Diferenciada OAS-04. PGMO de Las Palmas de Gran Canaria.

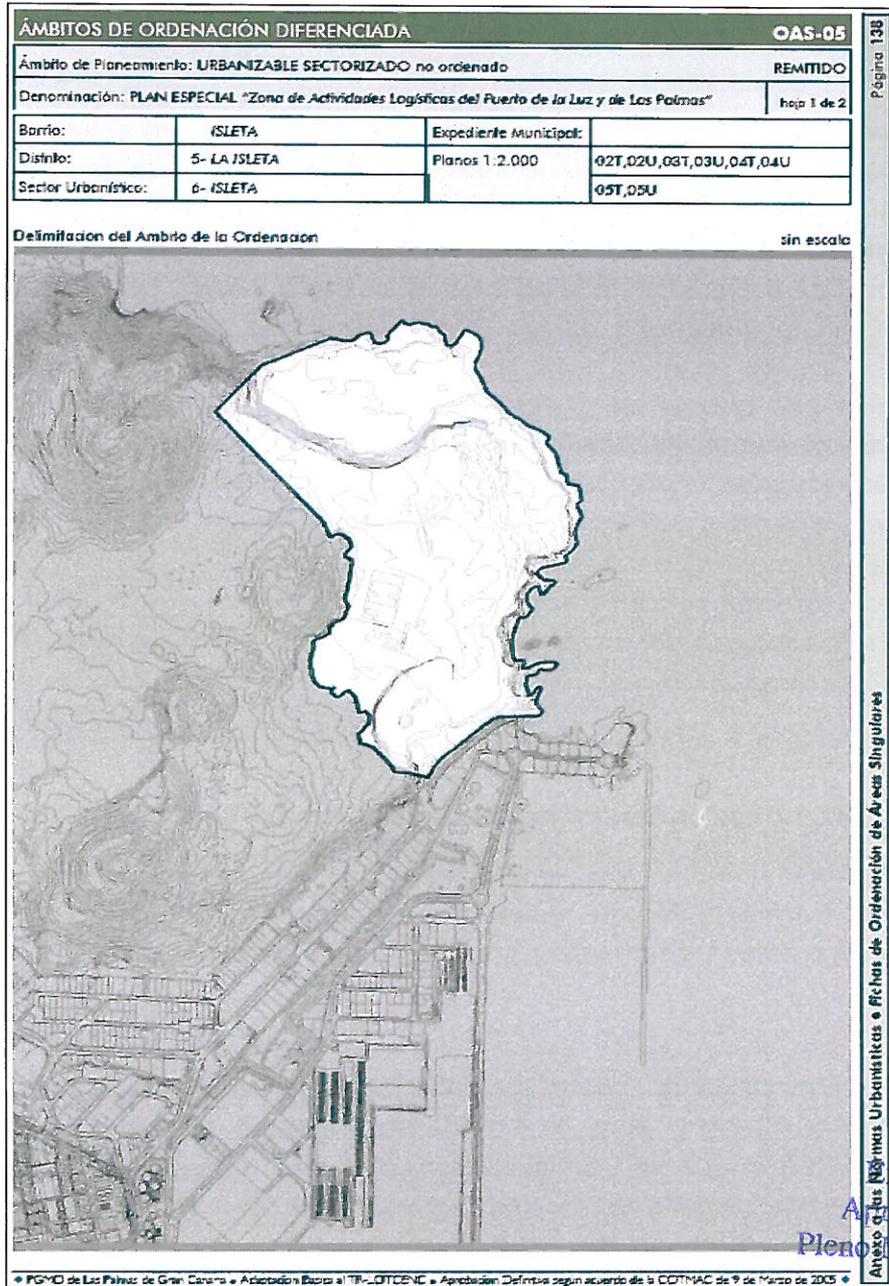
Esta área tiene como finalidad un tratamiento pormenorizado urbanístico de una superficie ocupada históricamente por infraestructuras portuarias, a la que se pretende otorgar un marco de desarrollo adecuado a los escenarios del mercado portuario internacional y además ordenar su vínculo espacial con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

Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria
 Aprobado por el Pleno Municipal el día 29 de Mayo 2012

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

29 JUN 2012

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.



▲ Figura 16, Ficha del Ámbito de Ordenación Diferenciada OAS-05.
 PGMO de Las Palmas de Gran Canaria.

Com. Ayuntamiento
 Aprobado definitivamente
 Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

(Handwritten signature)
 La/El Secretario/a
 General del Pleno

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,

28 JUN 2012
(Handwritten signature)

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 acogiendo 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 publicado en el BOC nº 179, del 6 de septiembre de 2007 y en el BOP número 85 del viernes 29 de junio de 2007. El ámbito incluido en el Plan Territorial Parcial 2 (PTP-2) del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria se mantenía en suspenso.

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



1.2 Justificación del contenido ambiental

Tal y como se ha expuesto y en virtud de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, todo plan o programa que pueda tener efectos significativos sobre el medio ambiente, en lo que se incluye aquellos relativos a la "ordenación del territorio urbano y rural o del uso del suelo" (artículo 3.2.a. *in fine*) como el presente ámbito, debe realizar una evaluación ambiental con el objeto de promover un desarrollo sostenible, conseguir un elevado nivel de protección del medio ambiente y contribuir a la integración de los aspectos ambientales.

Esta evaluación ambiental es considerada por la Ley 9/2006 (artículo 2.d) como "el proceso que permite la integración de los aspectos ambientales en los planes y programas mediante la preparación del informe de sostenibilidad ambiental, de la celebración de consultas, de la consideración del informe de sostenibilidad ambiental, de los resultados de las consultas y de la memoria ambiental y del suministro de información sobre la aprobación de los mismos", por lo que el Informe de Sostenibilidad Ambiental es una pieza esencial del proceso, configurándose como "parte integrante de la documentación del plan", debiendo ser accesible e inteligible para el público y las administraciones públicas y contendrá un resumen no técnico de la información a la que se hace referencia el Anexo I.

En consecuencia, y sin perjuicio de la necesaria adaptación de la legislación autonómica a los preceptos básicos establecidos por la Ley 9/2006, en este marco los Planes Especiales de Ordenación están sometidos a este procedimiento y, por tanto, a la evaluación de los efectos del plan en el medio ambiente.

En consecuencia, el procedimiento de evaluación ambiental del plan será aquel establecido en la Ley 9/2006 para la consecución de una integración de los aspectos ambientales en el Plan Especial de Ordenación.

El único objetivo de este análisis es dar cumplimiento e integrar en el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas dentro del ámbito del OAS-06, el Informe de Sostenibilidad Ambiental para, en sucesivas fases del presente documento, elaborar una Memoria Ambiental que valore la integración de los aspectos ambientales realizada durante el proceso de evaluación.

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

La legalidad vigente asegura la necesaria consideración de los factores del medio natural en la planificación territorial. Esta necesidad se fundamenta en la incidencia ambiental de

La/El Secretario/a General del Pleno

Aprobado inicialmente
28 JUN 2012

la aplicación de las determinaciones de los instrumentos de ordenación, ya que definen las pautas para la utilización del suelo y la asignación de usos al territorio.

En este contexto, la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente (en adelante Ley 9/2006) viene a articular las determinaciones que, en materia de contenido ambiental, son de aplicación a la totalidad de los instrumentos de ordenación y a todas sus fases.

En consecuencia, el Plan Especial de Ordenación debe contener las determinaciones de la Ley 9/2006 adaptadas al nivel exigido para la ordenación propuesta, tomando como referencia la Resolución de 28 de diciembre de 2006, por la que se hace público el acuerdo de la COTMAC de 20 de diciembre de 2006, relativo a la aprobación definitiva del Documento de Referencia para elaboración de los Informes de Sostenibilidad Ambiental de los Instrumentos Urbanísticos de Desarrollo.

Esta circunstancia se corrobora en el artículo 3.1.a) de la misma Ley 9/2006 que establece que "serán objeto de evaluación ambiental (...) los planes y programas, así como sus modificaciones, que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente (...) que se elaboren o aprueben por una Administración Pública".

En este sentido, el artículo 7.1. de la misma Ley viene a establecer las actuaciones de las que consta el proceso de evaluación ambiental, el cual se inicia con la elaboración de un Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA), objeto del presente informe y cuyo contenido se estipula en el artículo 8.2. de dicha Ley.

Por ello, el nivel de detalle del estudio ambiental y del grado de afección de la actuación urbanística sobre los distintos parámetros ambientales debe concretarse de acuerdo a las estipulaciones establecidas en del Documento de Referencia para elaboración de los Informes de Sostenibilidad Ambiental de los Instrumentos Urbanísticos de Desarrollo.

Tal y como se indicaba en el apartado de antecedentes, el presente Informe de Sostenibilidad Ambiental relativo al Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas dentro del ámbito del OAS 06, tiene por finalidad dar cumplimiento a lo establecido en la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, objetivo para cuyo cumplimiento se ha tomado como referencia la Resolución de 28 de diciembre de 2006, relativo a la aprobación definitiva del Documento de Referencia para la elaboración de los Informes de Sostenibilidad de los Instrumentos Urbanísticos de Desarrollo; si bien también se han contemplado todos aquellos aspectos que deben tenerse en cuenta en el planeamiento de desarrollo, redactándose el mismo con el objeto de ser sometido a los trámites de participación pública y de consulta.

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS
General del Pleno

