

1.3 Información urbanística y ambiental

1.3.1 Información urbanística y relación con otros planes

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.

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:

- 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.

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

28 JUN 2012

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.

La relación con otros planes y programas existentes sobre el ámbito se ha expuesto en el apartado 1.1.4.- del presente Informe de Sostenibilidad Ambiental.

1.3.2 Caracterización y delimitación espacial de las variables ambientales

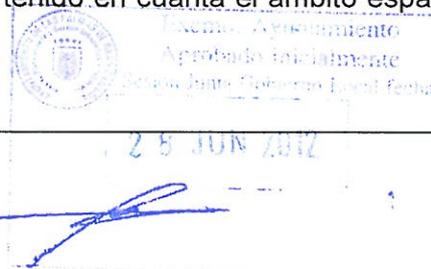
La superficie en la que se va a llevar cabo el desarrollo del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del puerto de Las Palmas dentro del ámbito OAS 06, se localiza al Este del "Istmo de Guanarteme" y se limita al área portuaria correspondiente a este Plan. Previo a la redacción de este Plan Especial, consideramos que al concentrarse las actuaciones únicamente en el medio terrestre y siendo su finalidad la pormenorización de los usos portuarios establecidos, así como, la ordenación urbanística de la zona de servicio del puerto correspondiente a este Plan Especial, el área de estudio se podía restringir al territorio comprendido dentro de dicha zona de servicio. No obstante, y aún considerando que las potenciales afecciones ambientales serán nulas o poco significativas y compatibles con el entorno, se ha tenido en cuenta el ámbito espacial del entorno próximo.

Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013
SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

General del Pleno





▲ Figura 17, Área de actuación de la OAS 06 y entorno territorial (en marrón el área correspondiente al Plan Especial de la zona de servicio del Puerto de Las Palmas dentro de la OAS 06)

En primer lugar hay que indicar que no existe dentro del ámbito de estudio ninguna zona incluida dentro de la "Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos", "Áreas de Sensibilidad Ecológica" o espacios incluidos en la "Red Natura 2000". Siendo los espacios naturales protegidos más próximos El Paisaje Protegido de La Isleta, C-22; y la Zona de Especial Conservación, ZEC 35_GC, Área Marina de La Isleta:

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

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado inicialmente
28 JUN 2012

La/EI Secretaria/o
General del Pleno



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

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

▲ Ficha del espacio natural protegido Área Marina de La Isleta

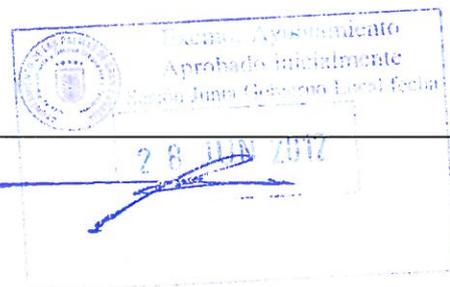
En este espacio tampoco se encuentra especies protegidas ni elementos en su hábitat natural, a excepción de insectos o aquellas especies generalistas adaptadas a estos ambientes antrópicos. Otra excepción son los ejemplares de palmeras canarias (*Phoenix canariensis*), especie que se encuentra sometida a protección por la Orden de 20 de febrero del 1991, utilizada con carácter ornamental en parte de los corredores peatonales del sector a ordenar.

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



1.3.2.1 Características geomorfológicas y topográficas del terreno

La casi totalidad de la zona de servicio del puerto se encuentra a cota del mar, siendo toda ella una plataforma horizontal. Terrenos que se han ido ganando al mar a lo largo del tiempo (infraestructuras portuarias sobre materiales inertes utilizados para rellenos). Únicamente presenta un desnivel notable en el perímetro de La Isleta, entre las alineaciones paralelas que suponen las calles Guinchete y el Paseo Hermanos Reina Lorenzo y su continuidad por la Avenida de Las Petrolíferas, y en los terrenos de Roque Ceniciento (de nueva incorporación y pertenecientes propiamente a La Isleta). Este terreno por su génesis volcánica esta formado por lavas basálticas y basaníticas.

El ámbito territorial del *Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida en el ámbito OAS-06* se desarrolla sobre terrenos que progresivamente se han ido ganando al mar a levante del Istmo de Guanarteme, creado por la acumulación de arenas hace unos 30.000 años por lo cual las superficies resultantes han ido sepultando los sustratos originales, no existiendo actualmente suelos y terrenos que se puedan ver afectados por las determinaciones de este Plan. Las características morfológicas, estructurales y edificatorias se explican a continuación.

En el muelle de ribera Sanapú, con explanada anexa se albergan distintas naves e instalaciones portuarias divididas por la Avenida de Los Consignatarios. En su lado naciente se sitúan las instalaciones de la Naviera Armas, compuesta por naves y edificaciones de una planta para la gestión de sus servicios y una explanada para el estacionamiento de vehículos articulados y contenedores (tráfico interinsular).



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

28 JUN 2012

1



▲ Figura 18, Vista del Muelle de Sanapú.

Al otro lado de la vía se encuentran las naves rehabilitadas de antiguos almacenes en desuso, hoy transformadas en Centro Logístico Internacional de la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja para la distribución de ayuda humanitaria hacia el continente Africano. Y otras para Centro Logístico Internacional del Programa Mundial de Alimentos de Naciones Unidas como parte del Sistema de las Naciones Unidas de Ayuda de Emergencias. Convirtiendo al Puerto de Las Palmas en plataforma logística para proyectos humanitarios en África Occidental.

La trasera de estas naves la recorre un vial secundario que en su parte exterior bordea el cierre perimetral del puerto.

El Muelle de Wilson, también de ribera, en la intersección oblicua entre los Muelles de Sanapú y Santa Catalina. En la actualidad alberga tráfico marítimo variado. En él se encuentran ubicados el edificio Fundación Puertos de Las Palmas, de uso administrativo y el Centro Comercial El Muelle.



▲ Figura 19, Vista área del muelle Wilson

El Muelle de Wilson, también de ribera, en la intersección oblicua entre los Muelles de Sanapú y Santa Catalina. En la actualidad sirve como amarre de barcos de poco tonelaje (vigilancia y auxilio) En la explanada anexa se encuentran ubicados el edificio Fundación Puertos de Las Palmas, de uso administrativo, y el Centro Comercial El Muelle.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

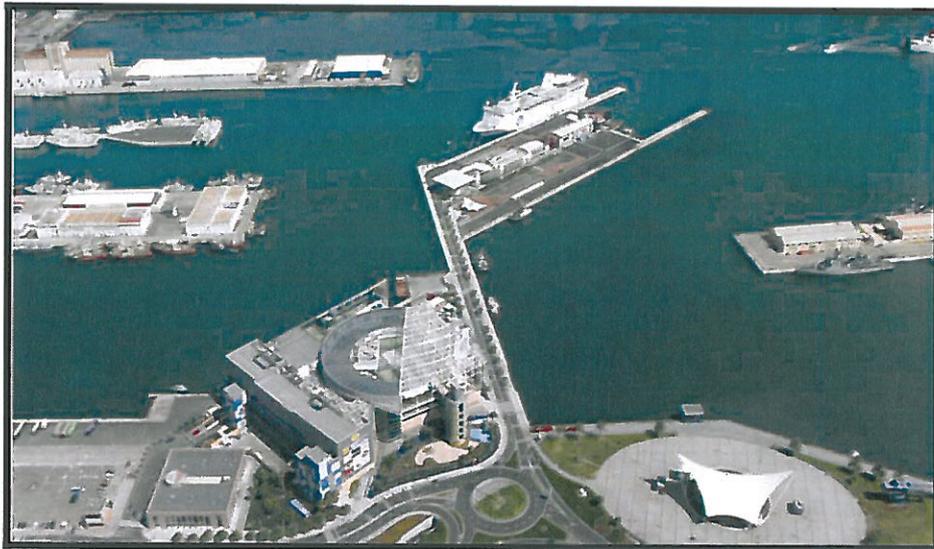
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS
La/Escritura de
General del Pleno



El Muelle de Santa Catalina, primer muelle comercial construido en el Puerto de La Luz, está conformado por un espigón que arranca perpendicular al Parque de Santa Catalina y una prolongación de dirección Este-Sureste.

En el entorno de este muelle, además de la Autovía que la bordea, antes señalada, se encuentran un conjunto de espacios e instalaciones públicas: una sucesión de espacios verdes, los edificios portuarios históricos de Elder y Miller, el intercambiador, Plaza de Canarias y paseo de borde marítimo.

La anchura media de la zona de servicio portuaria¹ en estas áreas ronda los 90 m. El Muelle de Santa Catalina si bien tiene un tramo inicial estrecho (el perpendicular a la línea de costa), luego se ensancha hasta alcanzar cerca de los 100 m, necesarios para poder albergar tráfico de cruceros cumpliendo las normativas vigentes sobre este tipo de tráfico. Esta media (90,30 m) se puede considerar escasa teniendo en cuenta las múltiples actividades que en ella se desarrollan, en el área de la Dársena Exterior es de 263,7 m, propia de las mercancías que en ella se mueven y que aunque se sitúa aún por debajo de la media nacional de 302,00 m, duplica la anchura de puertos como Bilbao o Málaga.



▲ Figura 19, Vista del Muelle Santa Catalina

La tipología de la costa indica como se produce el contacto del límite portuario con la lámina de agua². La línea de costa está definida por muelles, espigones y escollos. Los muelles de Sanapú y de Wilson por ser muelles de ribera son de trazado exterior muy

¹ Cociente que resulta de la división entre la superficie terrestre de cada zona y la longitud de muelles que en ellas se sitúan.

² Para este análisis se ha tomado la longitud completa de la línea perimetral de la cartografía digitalizada que separa la superficie terrestre de la lámina de agua.

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

28 JUN 2012

47

rectilíneo, sus únicos quiebros corresponden a sus particulares rampas. El muelle de Santa Catalina forma un espigón con un ensanche de trazado más irregular.

Las superficies definidas por estos diques se encuentran pavimentadas y actualmente soportan diversos usos, en función de la zona en la que se encuentren. Por tanto se trata de áreas muy antropizadas, debiendo los distintos sectores adaptarse a las necesidades de los usos que en ellas se desarrollan.

1.3.2.2 Características paisajísticas del lugar

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

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

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



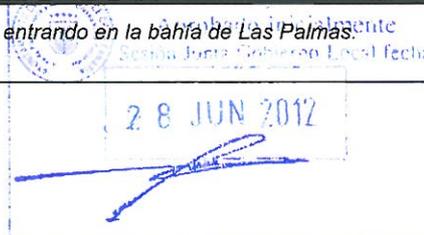
▲ Figura 20, El crucero Queen Mary 2 entrando en la bahía de Las Palmas

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



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



▲ Figura 21, Torres petrolíferas amarradas en el Dique Reina Sofía, año 2001.

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

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

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Sesión Municipal sesión de fecha

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

25 SEP 2013

La/El Secretario/o
General del Pleno
49

[Handwritten signature]



▲ Figura 22, Grúas Portainer del Muelle León y Castillo.

La **calidad paisajística**, se refiere a la presencia de un conjunto de elementos naturales o sociales que comportan cierta estética y que configuran un determinado lugar atendiendo a un esquema de valores o consideración emanada de la cultura del territorio en el que se vive y con el que se interactúa. Teniendo en cuenta el alto grado de aceptación social de la percepción del entorno portuario; la estética de sus elementos (muelles, barcos, edificaciones, maquinaria, contenedores y mercancías apiladas, paseos, etc.) y la combinación de sus formas estructurales y cromáticas, etc. consideramos que el ámbito objeto de estudio, marcado por un entorno urbano-portuario de fuerte arraigo histórico se presenta en su globalidad como un paisaje de calidad media-alta.

En el ámbito de actuación, las zonas consideradas con mayores valores son las del muelle Santa Catalina y el entorno de la Plaza Islas Canarias, que conforman un espacio de borde de mar urbano-portuario de grata visión y uso, y que en la actualidad se encuentran en buen estado.

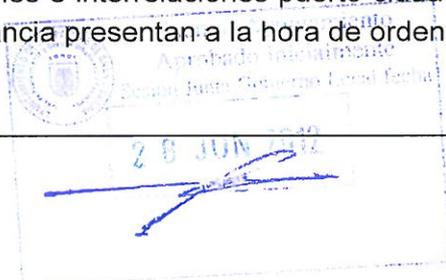
Es importante a la hora de analizar esta variable, que el paisaje portuario (del cual también se habla en el apartado 5.2 del Documento de Información) constituye un referente en la fachada de la ciudad. Un paisaje dinámico, que en su imagen más cercana evoluciona fruto de las actuaciones e interrelaciones puerto-ciudad. Por tanto es uno de los elementos que mayor significancia presentan a la hora de ordenar este sector.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

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



1.3.2.3 Unidades homogéneas

De modo general se puede decir que en el sector a estudio el paisaje que predomina es el antrópico, no existiendo zonas en las cuales las características originarias del terreno (paisaje natural) permanezcan. Partiendo de esta característica, en el ámbito del presente plan pueden distinguirse algunas áreas que al presentar formas estructurales y actividades concordantes conforman unidades de paisaje homogéneas. A éstas las hemos dividido en sectores y áreas.



▲ Figura 23, Vista general del ámbito territorial de la OAS 06, dividido en dos sectores.

Consideramos las siguientes:

Sector a.- (área Norte, marcado sólo en amarillo en la imagen; F. 23) con predominio de actividades portuarias: conformado por el Muelle Sanapú y explanada anexa dedicada al tráfico interinsular; viario interior; casetas de control aduanero; explanada exterior donde se encuentran los almacenes logísticos de ayuda humanitaria y el área en forma de cuña colindante con el Muelle de Refugio localizada en el extremo norte de este sector. Todo este sector limitado en su parte exterior por el cierre perimetral del puerto.

Este sector por su actividad destinada al almacenamiento y transporte marítimo tipo Ro – Ro (tráfico interinsular y con Mauritania efectuado por la naviera Armas) conlleva el atraque de barcos y tráfico de vehículos pesados. Es el sector de este ámbito territorial de mayor impacto ambiental existente (emisiones de gases contaminantes a la atmósfera y ruidos). En cuanto al paisaje, aunque el área está en un proceso de transformación y por tanto algo degradada (espacios sin uso y obras de mejora) no se puede considerar como

un sector de afecciones paisajísticas negativas de importancia, siempre considerando que está dentro de la zona de servicio del puerto y por tanto forma parte del paisaje portuario, en este caso, de fácil integración en el paisaje urbano colindante.

Sector b.- (área Sur, con borde interior en rojo, F. 23) con predominio de actividades urbanas: conformado por el muelle Wilson y los edificios de la Fundación Puertos de Las Palmas y Centro Comercial El Muelle; aparcamientos desmontables; Plaza de Canarias; y muelle de Santa Catalina con sus instalaciones.

En este sector donde cohabitan actividades urbanas con las portuarias (tráfico de cruceros y servicios náuticos de vigilancia y auxilio a la navegación) no genera afecciones medioambientales a destacar, tan sólo la emisión de gases contaminantes que expulsan los barcos cruceros y otros, en su entrada o salida de puerto. Afecciones de bajo nivel, esporádicas y estacionales (en referencia a la temporada de cruceros; de forma habitual de octubre mayo).

En cuanto a las afecciones paisajísticas en este sector, el mayor impacto a destacar es el edificio del Centro Comercial El Muelle por su volumen y efecto de interposición en el paisaje portuario local. Y en menor medida, la presencia de las instalaciones destinadas al aparcamiento de vehículos ligeros situadas en la entrada peatonal a esta zona del puerto (en fase de obras de mejoras).

Estos sectores por el tipo de uso, actividades e instalaciones (tipos y formas estructurales) se pueden dividir en las siguientes áreas:



▲ Figura 24, ámbito territorial de la OAS 06, dividido en áreas

Área a1.- área de almacenamiento logístico (en línea discontinua azul, F. 24) almacenes e instalaciones para la ayuda humanitaria. Una zona que desde 2005 se está rehabilitando como zona de almacenamiento para acciones de ayuda humanitaria con destino África. Está conformada por un conjunto de naves de igual tipología y estructura y explanadas anexas.

Área a2.- terminal de transporte marítimo interinsular: instalaciones de la compañía Armas y resto del sector a. Está compuesta por la línea de atraques y zona de maniobras, instalaciones para el despacho de billetes, zona de maniobras y estacionamiento de vehículos articulados (tráfico ro-ro); explanada sin actividad portuaria determinada, que en la actualidad se usa como zona de aparcamiento en precario, casetas de control aduanero y vial interno.

Área b1.- área comercial urbana (marcado en línea discontinua blanca; F. 24): Muelle Wilson, el edificio de la Fundación Puertos de Las Palmas y el Centro Comercial El Muelle; aparcamientos desmontables, viario interno y acceso peatonal al puerto.

En la actualidad solamente el borde del muelle es utilizado por el puerto como línea de atraque para embarcaciones menores destinadas a prestar servicios de auxilio y ayuda a la navegación. En el resto de la superficie se sitúan los edificios del Centro Comercial El Muelle, de la Fundación Puertos de Las Palmas y el parking de estructura desmontable localizado en la zona de acceso peatonal al puerto. La localización de estas instalaciones en el punto de conexión entre el puerto y la ciudad y los usos comercial, terciario y las actividades de ocio que en ellas se desarrollan, le dan a esta área un carácter eminentemente urbano, aunque se encuentre en un espacio portuario.

El Centro Comercial El Muelle es elemento que predomina de forma destacada en el paisaje de esta subárea.

Área b2.- Plaza de Canarias y alrededores (marcado en línea discontinua verde, F. 24) Es la única área de todo el ámbito de actuación de este Plan Especial en la que en la actualidad no se desarrolla ninguna actividad portuaria. Este espacio, que hasta la entrada del último cuarto del siglo XX era destinado a reparaciones navales de barcos de poco tonelaje, hoy ha quedado como un lugar para el paseo y entretenimiento. La localización del intercambiador de transportes en el subterráneo y la Plaza de Canarias en la superficie que funciona como lugar de tránsito entre el área urbana y las instalaciones urbano-portuarias que se encuentran en el interior del puerto, han propiciado que este lugar se convierta en el mejor punto de conexión y encuentro puerto y ciudad.

Señalar que el corredor peatonal que bordea el frente marítimo de esta subárea es a la vez, vía de servicios, con la finalidad de ser utilizada para casos de necesidad o emergencia. También es utilizado como vía lenta de transporte rodado por la guagua turística en sus recorridos diarios.



Las características y combinación de elementos estructurales de este espacio: paseo de borde marítimo, la cubierta central de la Plaza de Canarias (a modo de vela horizontal extendida que protege el lugar) y las piezas que en el año 2008 (125 aniversario del comienzo de la construcción del puerto de la Luz) se instalaron en esta zona (Marquesina y Grúa Titán) constituyen elementos destacados de este lugar, definiendo en gran medida la configuración portuaria de su paisaje y una apreciación buena y amable del mismo.

Área b3.- Muelle Santa Catalina (resto del sector b) El primer tramo de este muelle con forma de (L) invertida, formó parte del primer proyecto ejecutado del puerto de La Luz (1883-1902) y fue utilizado durante décadas como muelle comercial polivalente. Una vez ampliado el puerto con otros muelles las distintas líneas de atraques del puerto se fueron especificando y algunos muelles convirtiéndose en terminales para el trasbordo de cargas específicas. Así el muelle Santa Catalina, por su proximidad con la ciudad pasó a ser utilizado como estación marítima para transporte interinsular y cruceros. Quedando el resto para amarre de buques de auxilio o ayuda a la navegación.

A finales de los años ochenta del siglo pasado, el puerto habilita nuevas terminales para tráfico interinsular en nuevos muelles construidos o acondicionados para este fin. Quedándose el Muelle Santa Catalina (muelle Sur) para tráfico de cruceros, grandes veleros y servicios auxiliares. Y ocasionalmente para el atraque de aquellos barcos de pasaje o de similares características que requieran atraque en este muelle.

Por su localización en la zona más exterior de todo el ámbito de actuación, esta subárea destaca sobre las demás en el paisaje global de todo el ámbito de actuación. Además la estancia de los cruceros llama la atención visual y generan una percepción positiva del paisaje portuario.

1.3.2.4 Características ambientales del lugar

1.3.2.4.1 Clima

Por su localización, las Islas Canarias se encuentran sometidas a la acción de diversos efectos climatológicos como los anticiclones Atlánticos y, en especial, al régimen de los Alisios. Estos vientos se caracterizan por presentar una capa inferior húmeda, de dirección nordeste, y otra superior con aire seco y cálido de dirección noroeste, que al interactuar generan una zona de inversión térmica con efectos visibles como el mar de nubes. Estos vientos fluyen hacia las Islas de forma permanente en verano, mientras que en invierno se alternan con entradas de aire polar. Además, se hace sentir la influencia del continente africano, cuya proximidad permite la intrusión de masas de aire caliente sahariano de forma irregular.

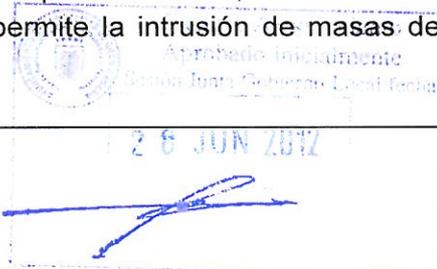
Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEPT 2012

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

La/El Secretario/a
General del Pleno

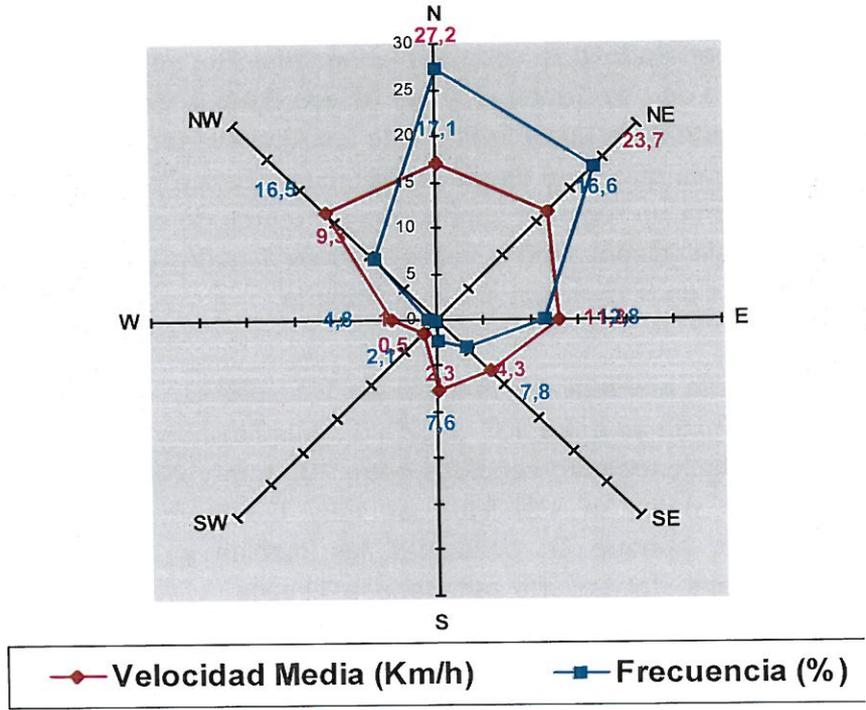


La Isleta, de origen volcánico cuaternario, a través de su unión con la Isla de Gran Canaria, en el Istmo de Guanarteme, creado por la acumulación de arenas hace unos 30.000 años, ha generado dos espacios abrigados. Por el lado Oeste, la Bahía del Confital con la Playa de Las Canteras, y por el lado Este, la Bahía de Las Palmas, donde se desarrolla el Puerto de la Luz y la Playa de las Alcaravaneras en el interior de éste. La Corriente de Canarias, que llega desde la Península Ibérica y que deriva de la Corriente del Golfo, proporciona un régimen general de corrientes de dirección suroeste y sureste de velocidad variable (alcanzando a veces más de 1 nudo) y de dirección sursureste y una velocidad media de 0,15 nudos en Gran Canaria.

La temperatura media mensual oscila entre los 17° – 26° C. La máxima oscila entre los 21° y 32° C, y las mínimas entre 13° y 22° C. Las lluvias y nieblas son muy escasas, estando las precipitaciones comprendidas entre 100 mm y 200 mm anuales, con 50 mm de máximo en un mes. La visibilidad es muy buena con alrededor de 270 días despejados al año, aunque en ocasiones las nieblas y la presencia de polvo en suspensión procedente del desierto sahariano la dificulta.

El régimen de vientos reinante es el del noroeste (alisios) y el viento dominante es el noreste-noroeste. Los temporales que baten el puerto son los de componente NE (2 Ho=7,00 m y 2 h = 5,10 m); el NW (2 Ho = 10,00 m; 2 h=2,10 m) y SE (2 Ho=5,00 m y 2 h=3,54 m). Aunque las alturas de olas en profundidad indefinida son de cierta consideración, los temporales llegan a la entrada del puerto con valores moderados.

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



▲ Fuente: Plan Especial del Puerto de Las Palmas OAS 04 y 05.

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

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

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

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

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2012
SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS
La/El Secretario/a
General del Pleno

Aprobado inicialmente
Sociedad Junta Gobierno Local Insular
26 JUN 2012

1.3.2.4.2 Hidrología/Hidrogeología

El espacio afectado por el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto incluida dentro de la OAS-06 se realiza mayoritariamente sobre terrenos ganados al mar, por tanto no se afectará en ningún momento la hidrología y/o hidrogeología de la zona. Tampoco existen barranqueras procedentes de terrenos elevados (La Isleta) que afecten a la zona de actuación.

1.3.2.4.3 Flora y vegetación

No se desarrolla vegetación natural alguna y la vegetación existente se restringe a las zonas peatonales y ajardinadas existentes en el entorno portuario. En éstas se emplazan diferentes especies ornamentales, entre las que destaca por su porte arbóreo y singularidad los ejemplares de palmera (*Phoenix canariensis*) y otras especies ornamentales sin mayor significancia.

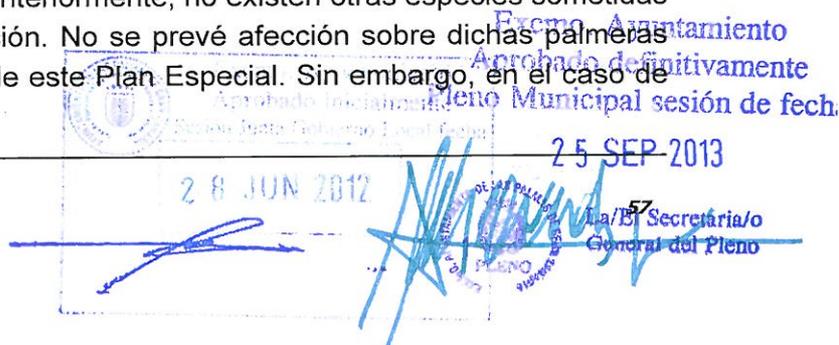
1.3.2.4.4 Fauna

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

1.3.3 Inventario de los elementos naturales y culturales existentes

1.3.3.1 Elementos naturales

Teniendo en cuenta que las actuaciones a llevar a cabo para el desarrollo de este plan especial consistirán en la ordenación urbanística del espacio terrestre que comprende la zona de servicio del puerto dentro del ámbito de actuación territorial del OAS 06, indicamos que a excepción de los ejemplares de palmera canaria (*Phoenix canariensis*) de origen ornamental, ya comentados anteriormente, no existen otras especies sometidas a protección en toda el área de actuación. No se prevé afección sobre dichas palmeras consecuencia de las determinaciones de este Plan Especial. Sin embargo, en el caso de



que fuese necesario proceder a su trasplante éste se llevará a cabo con todas las garantías técnicas para su conservación en el proceso de trasplante.

1.3.3.2 Elementos culturales

La actuación se lleva a cabo en un entorno que a lo largo de la historia se ha visto modificado debido a los usos antrópicos que se han desarrollado en el mismo. Más allá de considerar el muelle Santa Catalina como tal, como patrimonio histórico por ser el primer muelle comercial construido en el puerto de La Luz y por su significado en la evolución del desarrollo histórico de la ciudad, aclaramos que en el interior del ámbito a ordenar no se localizan elementos catalogados como patrimonio histórico. No obstante en el entorno de la Plaza de Canarias se encuentra la recuperada Grúa Titán (una de las cuatro grúas empleadas en la construcción del puerto) un hito de la ingeniería aplicada a la obra marítima que fue utilizada por el puerto en la ejecución de proyectos de ampliación (construcción de diques) durante varias décadas del siglo pasado (40-70, aproximadamente) y que dentro de los ambientes portuarios tiene la consideración de patrimonio histórico de la ingeniería portuaria.

También, en la misma zona (en el borde de escollera) se ha construido una marquesina imitando a la que se construyera en el arranque del Muelle Santa Catalina a principios del siglo XX (1916). Siendo su uso histórico lugar de estancia ocasional de pasajeros en tránsito. La pieza construida sólo es una representación de la anterior sin ningún tipo de uso. Esta reproducción arquitectónica refuerza la identidad histórico-portuaria del lugar.

Y la propia plaza de Canarias, puede considerarse como un elemento sociocultural.



▲ Figura 25, Vista de la Plaza de Canarias

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2012

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

La/El Secretario/a
General del Pleno

25 JUN 2012

Grúa Titán.			
Localización	Muelle de Santa Catalina.		
Uso	Monumento.		
Estado general	Bueno		
Estado	Estructura		Bueno.
	Paramentos y revestimientos		Regular.
	Cubierta	-	
Características singulares	<p>Monumento al esfuerzo humano y económico que supuso el nacimiento del que hoy conocemos como el Puerto de Las Palmas en la bahía de las Isletas.</p> <p>Las grúas Titán (cuatro grúas de distintos tipos) que en distintos momentos fue comprando la Junta de Obras de los puertos de La Luz y Las Palmas (muelle de San Telmo) tuvieron una importancia notable en la construcción del Puerto de La Luz empleándose en diversos cometidos. Para realizar las obras de construcción de diques-muelles y también, y durante mucho tiempo, fue el único medio público de maniobra de carga y descarga en operaciones de medio y gran tonelaje. El modelo primario fue construido por Jessops & Appleby Brothers de Londres y adquirida por la constructora Swaston y Cía. Para las obras del Puerto del Refugio en la Bahía de La Luz o, de Las Isletas, según el proyecto del ingeniero Juan de León y Castillo que fue aprobado por Ley en 1882. La grúa fue montada en Las Palmas y entregada el 14 de octubre de 1885 por un importe de 4.363 libras.</p>		
Observaciones	Se encuentra en uso y perfectamente adaptado al mismo.		
Recomendaciones	Reforzar el carácter iconográfico.		

▲ Fuente: elaboración propia.



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

La/El Secretario/a
 General del Pleno

Marquesina.			
Localización	Muelle de Santa Catalina.		
Uso	Monumento.		
Estado general	Bueno		
Estado	Estructura		Bueno.
	Paramentos y revestimientos		Bueno.
	Cubierta	Bueno.	
Características singulares	<p>Reconstrucción de una pieza arquitectónica de principios de siglo XX que daba vistosidad al Muelle Santa Catalina cuando éste era el único muelle comercial que disponía el puerto y uno de los corredores más transitado y bullicioso de la ciudad.</p> <p>La antigua Marquesina del embarcadero, proyectada en 1916 por D. Jaime Ramonell y Obrador, poseía una superficie de 12 x 8 m2 y se localizaba en la escala sur del Muelle de Santa Catalina. Su construcción fue motivada debido a que el número de pasajeros que conducían los buques que hicieron escala en este puerto durante el año 1913 era de 220.696 con un contingente de tripulantes de 247.229 haciendo un total de 467.925 personas.</p> <p>Este hito arquitectónico proporcionaba que el viajero desembarcara cómodamente y bien acondicionado para dar un paseo por la isla, como para descansar de la vida de a bordo o para otros asuntos, por otro lado servía de orientación a los viajeros, espera de carruajes y guardar algún tiempo a la espera de atraque de las falúas,</p>		
Observaciones	Se encuentra en sin uso.		
Recomendaciones	<p>Reforzar el carácter iconográfico.</p> <p>Promover su uso</p> <p>Reforzar el turismo.</p> <p>Reforzar los transportes intermodales.</p>		

▲ Fuente: elaboración propia.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



1.3.4 Tipología y localización de impactos ambientales preexistentes

Como se indicó en el apartado 1 de la Memoria de este Informe de Sostenibilidad Ambiental, se considera la autovía que circunda todo el ámbito de actuación por su parte exterior, como el principal impacto preexistente. Su trazado está fuera de la zona de servicio del puerto y por tanto, no es parte integrante de este Plan Especial, no obstante, por su proximidad y estar incluida dentro el ámbito de actuación diferenciada OAS 06, consideramos oportuno hacer esta apreciación.

Las **afecciones preexistentes** están relacionadas con las alteraciones de las características naturales producidas en el interior del ámbito de desarrollo del Plan Especial, por la instalación del puerto y su actividad que han modificado las características naturales del entorno del mismo a lo largo de la historia. Por lo cual los impactos existentes son aquellos derivados de las propias infraestructuras portuarias y de los usos y actividades que se concentran en la Zona de Servicio terrestre del Puerto.

Por tanto, en el interior del entorno portuario no existen mayores afecciones ambientales que las derivadas de la propia operatividad del puerto (tráfico naval, tráfico rodado e instalaciones). Consideramos que el impacto ambiental de origen portuario de mayor consecuencia es la emisión de gases a la atmósfera producida por la combustión en los motores de los barcos. Afecciones que con las nuevas tecnologías y sistemas de control anticontaminación se han reducido a cantidades poco apreciables. No obstante estas afecciones en parte serán minimizadas con el desarrollo de este Plan Especial en que se da prioridad a usos de menor impacto para todo el muelle Sanapú. Y especialmente, mediante la generación en el puerto de más terminales ro-ro que puedan acoger el tráfico que en la actualidad se efectúa en este muelle.

El resto de impactos existentes son de carácter visual. Instalaciones y edificaciones que afectan al paisaje.

A desatacar:

- **Las instalaciones del C.C. "El Muelle"** (F. 26). Su voluminosidad afecta a la visión a ras de tierra del paisaje portuario, interrumpiendo la panorámica original de muelles y barcos.
- **Las instalaciones de la Naviera Armas**. (F.27) Zona de maniobras de vehículos pesados y depósito de contenedores.
- **Explanada sin uso**: (F. 28) explanada sin pavimentación producto del derribo del edificio "Sovhispan" (instalaciones de la consignataria hispano-soviética) situado en el muelle Sanapú. En la actualidad es utilizada como zona de aparcamiento en precario.





▲ Figura 26, Instalaciones del C.C. "El Muelle".



▲ Figura. 27, Instalaciones de la Naviera Armas

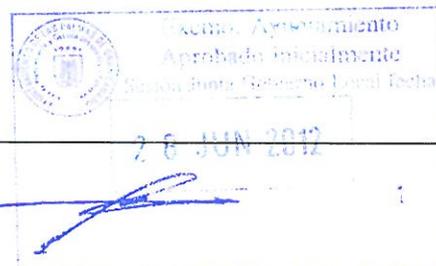
Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/Ea Secretaria/o
General del Pleno



SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS





▲ Figura 28, Explanada sin uso.

- **Las obras de rehabilitación de naves y acondicionamiento de explanadas.** (F.29) Obras que afectarán temporalmente a la zona de actuación pero mejora la calidad paisajística del entorno una vez finalizadas.



▲ Figura 29, Obras de rehabilitación.

- **Estación transformadora:** (F. 30) estructura de dos plantas que formaba parte del edificio Sovhispan y que sigue siendo utilizada como estación transformadora y redistribución de energía eléctrica.



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



La/El Secretario/a
General del Pleno

63

1
[Handwritten signature]



▲ Figura 30. Estación transformadora.

- **Parking desmontable:** (F. 31) instalaciones de un aparcamiento de estructura metálica desmontable situado frente el C.C. "El Muelle" en la zona de acceso peatonal al puerto por el Muelle Santa Catalina.



▲ Figura 31, Parking desmontable.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La El Secretario
General del Pleno

▪ **Cierre perimetral del puerto:** (F. 32) la estructura construida para el cierre perimetral del puerto, pudiera formar parte de esta relación de impactos preexistentes, pero el ajardinamiento que cubre buena parte de su estructura

atenúan su afección negativa sobre el paisaje, por tanto su mención corresponde a una simple indicación.



▲ Figura 32, Cierre perimetral del puerto.

1.4 Objetivos y criterios ambientales del plan

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

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

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

No obstante y desde esta consideración, los objetivos principales de este Plan Especial se orientan al desarrollo de una ordenación territorial que facilite la integración de forma adecuada, de cada una de las áreas funcionales del puerto en el entorno en el que se

encuentra, ya que se tiene en cuenta su apreciación popular como valor patrimonial histórico.

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

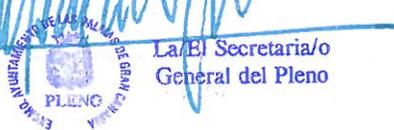
Un conjunto de actuaciones que además de reducir las actuales afecciones podrán contribuir a la mejora del paisaje y de las relaciones afectivas puerto y ciudad.

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

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

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



La/El Secretario/a
General del Pleno

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



1.5 Diagnóstico ambiental del ámbito a ordenar

El ámbito a ordenar, como se ha expuesto en numerosas ocasiones a lo largo del presente documento se constituye por un espacio plenamente antropizado, siendo las superficies terrestres productos de rellenos emergidos o terrenos ganados al mar.

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

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

De los datos expuestos en los párrafos anteriores se puede extraer la conclusión que la **Capacidad de Acogida** por el territorio de la ordenación propuesta es Alta, debido a que la ordenación se desarrolla sobre terrenos intervenidos y ganados al mar. En cualquier caso no se constata la existencia de elementos de cierta significancia dentro del ámbito definido para el Plan Especial, que deberán ser conservados (a excepción de los ejemplares de palmeras canarias de origen ornamental) y que no presentan impedimento alguno para el desarrollo de las determinaciones establecidas por este instrumento de ordenación.

1.5.1 Situación actual del medio. Evolución probable

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

Estas actuaciones se reflejarán en el desarrollo de las acciones orientadas a mejorar la ordenación de las explanadas y parcelas; del viario interior, accesos y paseos peatonales que generará una menor concentración de tráfico. Y de otra parte en la ordenación específica para la zona de interrelación puerto-ciudad donde se contempla la instalación

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecl

de usos relacionados con el comercio portuario, administración, actividades terciarias, y otras actividades y usos complementarios. Definiendo dotaciones y equipamientos y unas condiciones concretas para la edificación a desarrollar, que dará lugar a una adecuada integración de las mismas en el ámbito.

Como conclusión, se puede decir que la situación ambiental actual y la futura en el medio no diferirán demasiado, pues no se van a incluir usos distintos a los actuales, así como tampoco se van a producir afecciones importantes sobre el medio, pues únicamente se ordenarán los usos de forma que respondan de modo más adecuado a las necesidades actuales de la zona de servicio del puerto.

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

1.5.2 Diagnóstico paisajístico

De conformidad con los criterios y razonamientos expresados en este documento se ha considerado clasificar la calidad paisajística del ámbito de actuación en 3 categorías; Media – Baja; Media y Media Alta.

- Media – Baja; para todo el área (a)
- Media: para las subáreas (b1 y b3)
- Media – Alta: para la subárea (b2)

1.5.3 Planos de Diagnóstico

A continuación se adjunta al Informe de Sostenibilidad Ambiental los siguientes planos:

- Diagnóstico Ambiental.
- Calidad Paisajística.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno



1.6 Evaluación ambiental de las determinaciones del plan

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

En definitiva, la responsabilidad ambiental de los planes especiales de ordenación de puertos se limita a la incidencia sobre el medioambiente que pueda tener la ordenación pormenorizada urbanística para los terrenos incluidos en la zona de servicio previamente definida por el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, y por el Plan Director, en caso de que las ampliaciones afecten a los límites exteriores del puerto.

Urbanización y efectos paisajísticos de la edificación en la zona terrestre son las principales incidencias que puede añadir un Plan Especial a los habituales impactos que un puerto ocasiona al medio físico. Que en el caso de este informe de sostenibilidad ambiental se limita al espacio concreto de la zona de servicio del puerto dentro del ámbito del OAS 06. Un territorio construido a partir de obras de relleno para la ejecución de muelles, explanadas anexas y frentes de escolleras.

No obstante, en la medida en que algunas propuestas pueden afectar ligeramente a la conformación del medio físico (p.e. calidad del aire) y sobre todo al paisaje, consideramos conveniente y oportuno, realizar un análisis del espacio en su conjunto.

1.6.1 Identificación de los parámetros ambientales afectados

1.6.1.1 Afecciones por la aplicación de las determinaciones del Plan

Atendiendo a los criterios para determinar la posible significación de los efectos sobre el medio ambiente que se regulan en el Anexo II de la Ley 9/2006, de Evaluación de determinados planes y programas sobre el medio ambiente, puede sintetizarse la caracterización de la incidencia ambiental del Plan Especial en los siguientes aspectos:

- La medida en que la ordenación urbanística del Plan establece un marco para proyectos y otras actividades.



El presente Plan tiene por objeto ordenar y regular el conjunto de las determinaciones en materia de ordenación de usos pormenorizados, actividades, ordenación urbanística y de actuaciones susceptibles de desarrollarse sobre las respectivas unidades territoriales y parcelas afectadas en lo referente a la superficie, edificabilidad, altura, densidad, tipología, relación con los valores medioambientales y paisajísticos, etc...Dicha regulación integra básicamente una calificación del suelo de dominio público portuario que constituye este Plan Especial, de acuerdo a las características específicas de cada parcela, criterios ambientales y objetivos de la ordenación urbanística para cada zona.

Dada su específica definición, esta regulación presenta un componente fundamentalmente normativo o de rango jurídico respecto al cual debe compatibilizarse o ajustarse los respectivos proyectos públicos y privados que en el marco de las competencias portuarias en materia de usos y municipales en ordenación urbanística les sea de aplicación. De modo esquemático, puede concretarse esta función normativa en los siguientes capítulos documentales del Plan:

- Normas de la Ordenación Estructural (Determinaciones de aplicación general, ordenación urbanística del territorio y medidas ambientales de carácter estructural).
- Normas de la Ordenación Pormenorizada para áreas singulares (Determinaciones relativas al uso pormenorizado del suelo, determinaciones para parcelas calificadas como espacios libres, dotacionales y equipamientos, determinaciones zonales, determinaciones específicas de uso y edificación).
- Conjunto cartográfico de planos de información, ordenación, y de diagnóstico ambiental y paisajístico.

De este modo, los respectivas actuaciones que conlleve la ejecución de este Plan Especial, deben ajustarse a dichas determinaciones, de manera que se garantiza un adecuado cumplimiento, entre otros aspectos, de los objetivos de conservación de los valores medioambientales, el paisaje y de patrimonio histórico; así como de mejora de la calidad ambiental implícita en el territorio de todo el ámbito de actuación.

- La medida en que el Plan Especial influye en otros planes o programas, incluidos los que están jerarquizados.

Entendiéndose coherente con las determinaciones del planeamiento sectorial portuario, de los instrumentos legislativos de ámbito competencial supramunicipal en materia de ordenación del territorio, del planeamiento municipal y de tratamiento sectorial de los diferentes aspectos medioambientales, el presente Plan Especial adquiere carácter de figura de planeamiento singular y de detalle, en tanto armoniza la ordenación de usos pormenorizados con los instrumentos de planeamiento superior e instrumentos legales que le son de aplicación.

- La pertinencia de la ordenación urbanística para la integración de las consideraciones ambientales.

Constituye uno de los aspectos fundamentales que caracterizan el Plan Especial, en tanto instrumento urbanístico que ajusta la ordenación prevista en el puerto que se remite a su respectivo instrumento de ordenación general.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado el instrumento
Pleno Municipal de fecha de 25 de Septiembre de 2013

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA
Aldo Secretario/a
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS
General del Pleno

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

En la medida en que la conservación y adecuada gestión de los valores geológicos, geomorfológicos, edafológicas, de biodiversidad, calidad visual del paisaje y el patrimonio histórico se entiende como uno de los parámetros básicos en las pautas de desarrollo sostenible de un territorio se justifica la pertinencia de la ordenación urbanística mediante el complejo volumen documental del Plan, incluyendo su evaluación ambiental, el acompañamiento de la participación pública y consulta interadministrativa durante su procedimiento y el correcto desarrollo de sus determinaciones.

- Los problemas ambientales significativos relacionados con el Plan Especial.

El ajuste de la ordenación urbanística tiene como resultado un impacto poco significativo previsto en su conjunto; circunstancia que condiciona la conclusión sobre este apartado. Los problemas ambientales se entienden concretados en una proporción muy limitada del espacio portuario, allí donde el Plan de Utilización del Puerto de Las Palmas establecía el desarrollo de los usos náuticos deportivos, sin que la presente propuesta de ordenación introduzca ampliaciones en este sentido.

En este sentido, la transformación preexistente del territorio viene acompañada de una situación heredada de afección a entornos marítimo-terrestres como consecuencia de los rellenos en todo enfrente de Levante de la ciudad, los vertidos de aguas contaminadas al mar; y en etapas más recientes, la construcción de la Avenida Marítima y la propia instalación y actividad del puerto deportivo que han alterado irreversiblemente espacios de precedente interés paisajístico o natural, etc..

Al margen de este apartado de mayor relevancia en este sentido, en el presente documento se sintetizan los problemas ambientales significativos relacionados con el Plan Especial, pormenorizándose, a efectos de mayor comprensión.

- La pertinencia del Plan Especial para la implantación de la legislación comunitaria y nacional.

De nuevo, la posible coincidencia del espacio portuario con hábitats de interés comunitario, especies de flora y fauna silvestre protegidas o con grados de amenaza, por un lado; o con inmuebles con definido valor arquitectónico e histórico, por otro, constituye el apartado fundamental que relaciona los aspectos ambientales implicados respecto a los instrumentos legislativos. En este sentido, se concluye la plena coherencia con la legislación nacional en materia de biodiversidad, patrimonio histórico y con las directrices formuladas desde la Unión Europea en esta temática.

Igualmente, las consideraciones desde ambas escalas administrativo-jurídicas en materia de medio ambiente urbano (movilidad, paisaje urbano, servicios básicos, etc.) se entienden respondidas adecuadamente con la ordenación urbanística promovida y las características u ordenación vigente.

El procedimiento de consulta interadministrativa de la formulación del Plan Especial complementa el control sobre la coherencia con dichas determinaciones de ámbito local, comunitario y nacional, mediante la valoración complementaria de los servicios públicos consultados.



A continuación se evaluará qué factores ambientales van a verse afectados y en qué grado, por la ejecución de cada una de las acciones previstas por el desarrollo del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida dentro del ámbito del OAS 06.

Antes de ello, cabe señalar que la valoración de los impactos tiene carácter cualitativo, ya que resulta muy difícil, si no imposible, medirlos cuantitativamente, y su valoración se realiza sin tener en cuenta en este capítulo la reducción, eliminación o compensación que se pueda producir por la aplicación de medidas protectoras y correctoras.

Para la caracterización de las consecuencias ambientales se utilizan por un lado los efectos recogidos en el Real Decreto 1131/1988, de 28 de junio, de evaluación ambiental, así como, los efectos recogidos en el Anexo II de la Ley 9/2006 sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medioambiente.

Real Decreto 1131/1988
Intensidad o magnitud (notable y mínimo)
Signo (positivo o negativo)
Incidencia (directa o indirecta)
Extensión-acumulación (simple, sinérgico o acumulativo)
Duración (permanente o temporal)
Reversibilidad (reversible o irreversible)
Recuperación (recuperable o irrecuperable)
Manifestación temporal (continuo, periódico o irregular)
Frecuencia (continuo o discontinuo)

En la descripción de las cualidades del efecto se tendrán en cuenta la extensión, naturaleza, intensidad, efecto, sinergia, persistencia, reversibilidad, recuperabilidad, etc. A continuación se incluye la definición de cada uno de los efectos, según lo recogido en el Real Decreto 1131/1988 y Anexo II Ley 9/2006.

Definiciones recogidas en el Real Decreto 1131/1988	
Intensidad o magnitud	Efecto notable. Aquel que se manifiesta como una modificación del medio ambiente, de los recursos naturales, o de sus procesos fundamentales de funcionamiento, que produzca o pueda producir en el futuro repercusiones apreciables en los mismos; se excluyen por tanto los efectos mínimos.
	Efecto mínimo. Aquel que puede demostrarse que no es notable

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

La/El Secretario/a
General del Pleno

Aprobado definitivamente
Sociedad Juan Carlos I, s.l. fecha
28 JUN 2012

Signo	<u>Efecto positivo</u> . Aquel admitido como tal, tanto por la comunidad técnica y científica como por la población en general, en el contexto de un análisis completo de los costes y beneficios genéricos y de las externalidades de la actuación contemplada.
	<u>Efecto negativo</u> . Aquel que se traduce en pérdida de valor natural, estético-cultural, paisajístico, de productividad ecológica, o en aumento de los perjuicios derivados de la contaminación, de la erosión o colmatación y demás riesgos ambientales en discordancia con la estructura ecológico-geográfica, el carácter y la personalidad de una localidad determinada.
Incidencia	<u>Efecto directo</u> . Aquel que tiene una incidencia inmediata en algún aspecto ambiental.
	<u>Efecto indirecto o secundario</u> . Aquel que supone incidencia inmediata respecto a la interdependencia, o, en general, respecto a la relación de un sector ambiental con otro.
Extensión-acumulación (simple, sinérgico o acumulativo)	<u>Efecto simple</u> . Aquel que se manifiesta sobre un solo componente ambiental, o cuyo modo de acción es individualizado, sin consecuencias en la inducción de nuevos efectos, ni en la de su acumulación, ni en la de su sinergia.
	<u>Efecto acumulativo</u> . Aquel que al prolongarse en el tiempo la acción del agente inductor, incrementa progresivamente su gravedad, al carecerse de mecanismos de eliminación con efectividad temporal similar a la del incremento del agente causante del daño.
	<u>Efecto sinérgico</u> . Aquel que se produce cuando el efecto conjunto de la presencia simultánea de varios agentes supone una incidencia ambiental mayor que el efecto suma de las incidencias individuales contempladas aisladamente. Asimismo, se incluye en este tipo aquel efecto cuyo modo de acción induce en el tiempo la aparición de otros nuevos.
Duración (permanente o temporal)	<u>Efecto permanente</u> . Aquel que supone una alteración indefinida en el tiempo de factores de acción predominante en la estructura o en la función de los sistemas de relaciones ecológicas o ambientales presentes en el lugar.
	<u>Efecto temporal</u> . Aquel que supone alteración no permanente en el tiempo, con un plazo temporal de manifestación que puede estimarse o determinarse.
Reversibilidad (reversible o irreversible)	<u>Efecto reversible</u> . Aquel en el que la alteración que supone puede ser asimilada por el entorno de forma medible, a medio plazo, debido al funcionamiento de los procesos naturales de la sucesión ecológica, y de los mecanismos de autodepuración del medio.
	<u>Efecto irreversible</u> . Aquel que supone la imposibilidad, o la <i>dificultad extrema</i> , de retornar a la situación anterior a la acción que lo produce.
Recuperación	<u>Efecto recuperable</u> . Aquel en que la alteración que supone puede eliminarse, bien por la acción natural, bien por la acción humana, y, asimismo, aquel en que la alteración que supone puede ser reemplazable.
	<u>Efecto irrecuperable</u> . Aquel en que la alteración o pérdida que supone es imposible de reparar o restaurar, tanto por la acción natural como por la humana.





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

Manifestación temporal	Efecto <u>periódico</u> . Aquel que se manifiesta con un modo de acción intermitente y continúa en el tiempo.
	Efecto de <u>aparición irregular</u> . Aquel que se manifiesta de forma imprevisible en el tiempo y cuyas alteraciones es preciso evaluar en función de una probabilidad de ocurrencia, sobre todo en aquellas circunstancias no periódicas ni continuas, pero de gravedad excepcional.
Frecuencia	Efecto <u>continúo</u> . Aquel que se manifiesta con una alteración constante en el tiempo, acumulada o no.
	Efecto <u>discontinuo</u> . Aquel que se manifiesta a través de alteraciones irregulares.

Se verá a continuación, a qué factores y en qué grado afectan cada una de estas acciones al medio ambiente. Debiéndose tener en cuenta que este Plan Especial de Ordenación no establece un marco para la autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental, sino que ordena urbanísticamente las superficies derivadas de los proyectos autorizados (tanto por el órgano ambiental como por el órgano sustantivo) a desarrollar dentro del ámbito terrestre adscrito a la zona de servicio del puerto de Las Palmas.

La valoración del impacto ambiental se describe empleando los calificativos del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el reglamento para la ejecución del Decreto Legislativo 1306/1986, de 24 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, siendo las magnitudes las siguientes: CRÍTICO, SEVERO, MODERADO Y COMPATIBLE.

En este apartado se contemplan todas las interacciones derivadas de la asignación de Usos y Zonificación definidos para el ámbito a estudio cuyas actuaciones se han agrupado en función de su incidencia medioambiental.

A continuación describiremos los efectos sobre los distintos aspectos por el desarrollo de este plan.

1.6.1.1.1 Afección sobre Espacios Naturales Protegidos

Tal y como se constata en las fichas de los espacios protegidos que se muestran en el apartado b) del punto (3.) de este documento, los Espacios Naturales Protegidos se localizan a distancias significativas, por lo cual se considera que la afección será:

Impacto Ambiental:

COMPATIBLE

La/Bi Secretarí/a General del Pleno

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

28 JUN 2012

1.6.1.1.2 Efectos sobre la flora y la fauna (terrestre)

La asignación y ordenación de los usos a desarrollar afectan exclusivamente a la Zona de Servicio, superficie constituida básicamente por terrenos ganados al mar mediante la generación de rellenos, y por tanto, no se trata de áreas naturales. En estos terrenos antropizados a lo largo del tiempo se han ido instalando diversos usos relacionados con la actividad desarrollada en el entorno (portuaria básicamente).

En el sector únicamente destaca la presencia de ejemplares vegetales en las zonas ajardinadas, además de animales oportunistas que habitualmente se han adaptado a ambientes urbanos.

Dentro de los elementos vegetales conformados básicamente por elementos ornamentales destacan las palmeras canarias (*Phoenix canariensis*), estas especies serán conservadas en la ordenación futura. El resto de los ejemplares vegetales que se desarrollan en el entorno no presentan valor vegetal alguno ya que se trata de especies ornamentales sin valor. En cualquier caso, por lo expuesto se concluye que las afecciones sobre el medio natural terrestre son mínimas por no decir nulas, valorándose como sigue.

Impacto Ambiental:	COMPATIBLE
--------------------	------------

1.6.1.1.3 Efectos sobre la calidad del aire

Las actuaciones y usos a desarrollar no generarán afecciones sobre la calidad del aire distintas y superiores a las existentes actualmente. Si bien es cierto que las propuestas sobre las mejoras para la fluidez del tráfico y la potenciación de los corredores o paseos peatonales para esta zona del puerto, reducirá las afecciones sobre la calidad del aire.

Algunas de las áreas funcionales que define este Plan Especial podrán desarrollar edificaciones destinadas a mejorar los servicios que se prestan en cada una de ellas, y que durante el desarrollo de estas obras podrán darse ligeras afecciones sobre la calidad del aire, no obstante estas no diferirán de las propias de un entorno urbano.

Por otro lado, las afecciones que sobre este factor se pueden generar por el potencial incremento del tráfico de cruceros son muy bajas, ya que el incremento de este tráfico no va a ser tan alto y concentrado como para que se produzcan efectos negativos notables sobre todo si se tiene en cuenta que el área se localiza en un entorno abierto, donde los vientos casi constantes ayudan a dispersar los contaminantes atmosféricos. Mientras que

el tráfico naval desarrollado por la naviera Armas en el Muelle Sanapú, no prevé aumento, y se estudia su traslado al puerto exterior.

Con todo esto resulta que:

Valoración del efecto:	Mínimo
	Negativo.
	Directo.
	Periódico.
	Discontinuo.
Impacto Ambiental:	COMPATIBLE

1.6.1.1.4 d) Efectos sobre la Geología

No se prevé la ejecución de movimientos de tierra que afecten al medio terrestre, al desarrollarse la totalidad de la ordenación sobre terrenos ganados al mar, no siendo necesaria la afección sobre este factor para lograr los objetivos de ordenación planteados en este Plan Especial.

Impacto Ambiental:	COMPATIBLE
--------------------	------------

1.6.1.1.5 e) Efectos sobre la Geomorfología

El desarrollo y consecución del Plan Especial no implica ningún tipo de afección sobre elementos destacables de la morfología de la zona, ya que como se ha expuesto en numerosas ocasiones las actividades se desarrollan sobre terrenos ganados al mar.

Impacto Ambiental:	COMPATIBLE
--------------------	------------

1.6.1.1.6 Efectos sobre la Hidrogeología

No se afectará en ningún elemento hidrológico por el desarrollo de este Plan Especial.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno

Impacto Ambiental:	COMPATIBLE
--------------------	------------



1.6.1.1.7 Efectos sobre el Paisaje

El desarrollo de este Plan Especial no generará importantes afecciones sobre este aspecto ya que las superficies ordenadas por este instrumento corresponden a suelos urbanos consolidados por la urbanización y que forman parte íntegramente de la trama urbana de la ciudad.

Por lo tanto, los usos que desde el Plan Especial se recogen así como las actuaciones que se pueden desarrollar en el entorno, no generarán importantes afecciones sobre este aspecto, puesto que básicamente se trata de actuaciones destinadas a dar servicios (comerciales, equipamientos, etc.). Además, todas las edificaciones que se ejecuten han de cumplir con las determinaciones establecidas en este Plan Especial, y las mismas no supondrán la presencia de nuevos elementos artificiales en una zona ya intervenida. No obstante, en todas las edificaciones y demás actuaciones que se desarrollen dentro del Plan Especial se velará por la integración paisajística de las mismas y se cuidará su calidad estética al objeto de lograr una adecuada interrelación entre los usos portuarios y la ciudad.

Valoración del efecto:	mínimo
	Positiva
	Directo
	Simple
Impacto Ambiental:	COMPATIBLE

1.6.1.1.8 Efectos sobre la utilización de los recursos naturales

Al igual que en los apartados anteriores es importante mencionar que el desarrollo de este plan no conlleva la ejecución de obras de ampliación portuaria ni otras obras que supongan un gran consumo de materiales. Las obras que se ejecuten traerán consigo la utilización de áridos para la fabricación de hormigones, el agua correspondiente, y el resto de materiales propios de este tipo de obras, que no supondrán un incremento significativo en la utilización de recursos naturales ni a escala local ni insular.

Valoración del efecto:	Mínimo
	Negativo
	Simple
	Irreversible.
Impacto Ambiental:	COMPATIBLE

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

28 JUN 2012

La/El Secretario/a
General del Pleno

1.6.1.2 Variaciones de los factores socioeconómicos y culturales

1.6.1.2.1 Efectos sobre empleo y economía local

El desarrollo del Plan Especial puede producir un aumento del empleo, ya que aumenta la capacidad de servicio del puerto, especialmente en lo que respecta al desarrollo de la oferta de actividades comerciales complementarias y compatibles con las propias portuarias.

Valorándose también la posible afección con signo positivo sobre el sector turístico (actividades comerciales relacionadas con la visita de cruceros) ya que los últimos años el tráfico de cruceros en este puerto ha aumentado considerablemente y con la ordenación propuesta se mejoran las actuales instalaciones.

Valoración del efecto:	Notable
	Positivo.
	Directo e indirecto
	Sinérgico
	Permanente (y temporal en relación a la temporada de visitas de cruceros)
	Irregular
Impacto Ambiental:	COMPATIBLE

1.6.1.2.2 Efectos sobre la intersección con infraestructuras preexistentes

La mejorará en la disponibilidad de espacios, usos y accesos a las distintas parcelas o terminales portuarias; así como la conectividad general y movilidad del área portuaria. Por tanto, el desarrollo de las actuaciones para dar cumplimiento a las determinaciones que establece este Plan Especial, podrá generar puntualmente durante su ejecución ligeras molestias e inconvenientes sobre los usuarios, e interferencias sobre el tráfico rodado. No obstante, una vez desarrollado, la estructura viaria y la movilidad mejorarán notablemente.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

26 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno

Valoración del efecto:	Notable
	Positivo (negativo en fase de ejecución)
	Indirecto (directo en fase de ejecución)
	Sinérgico

	Permanente (Temporal en fase de ejecución)
	Reversible (con respecto a fase de ejecución)
Impacto Ambiental:	COMPATIBLE

1.6.1.2.3 Efectos sobre los cambios en los usos de la zona

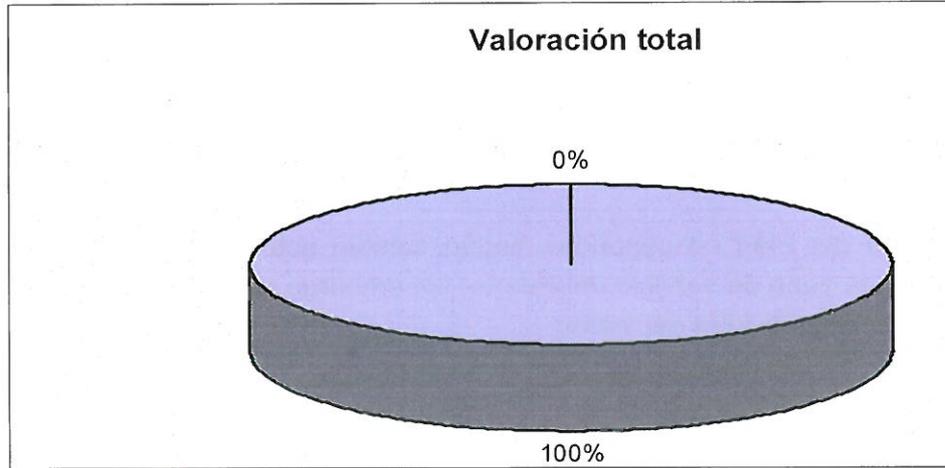
El desarrollo del Plan no supondrá ningún cambio sobre los usos básicos portuarios asignados a la zona de servicio del Puerto, sin embargo reordenará los mismos al objeto de una mejor operatividad del sector.

Por el contrario, el desarrollo del Plan supone la potenciación de los usos que se desarrollan en la actualidad, especialmente en lo referido a la viabilidad de actividades de carácter urbano (comercial, terciario etc.) que sea compatibles con la operatividad y explotación portuaria.

Valoración del efecto:	Mínimo
	Positivo
	Sinérgico
	Directo
	Reversible
	Irregular
Impacto Ambiental:	COMPATIBLE



VALORACIÓN DE LA AFECCIÓN.



MEDIO ABIÓTICO, BIÓTICO Y PAISAJÍSTICO.

FACTORES AMBIENTALES	VALORACIÓN
MEDIO TERRESTRE	COMPATIBLE
CALIDAD DEL AIRE	COMPATIBLE
GEOLOGÍA	COMPATIBLE
GEOMORFOLOGÍA	COMPATIBLE
HIDROGEOLOGÍA	COMPATIBLE
PAISAJE	COMPATIBLE
RECURSOS NATURALES	COMPATIBLE

MEDIO SOCIOECONÓMICO Y CULTURAL.

FACTORES AMBIENTALES	VALORACIÓN
EMPLEO Y ECONOMÍA LOCAL	COMPATIBLE POSITIVO
INTERSECCIÓN CON INFRAESTRUCTURAS PREEXISTENTES	COMPATIBLE
CAMBIO DE USOS	COMPATIBLE

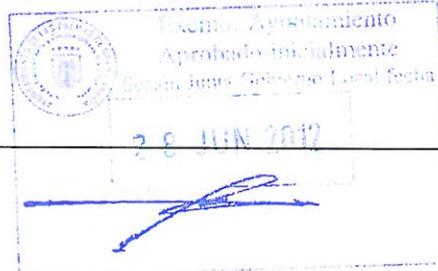
Excmo. Ayuntamiento

Aprobado definitivamente

Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

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



1.6.2 Conclusión

Se han analizado los impactos de efectos que pudieran producirse por el desarrollo del **Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas**, llevándose a cabo esta evaluación mediante la agrupación de los factores del Medio afectado en dos grupos coherentes y compatibles, que son Variaciones de las características abióticas, bióticas y paisajísticas y variaciones de los factores socioeconómicos y culturales.

Los resultados indican una total compatibilidad por parte de este Plan Especial de Ordenación a los elementos naturales existentes en el ámbito que ordena, así como la producción de efectos positivos en cuanto a los factores socioeconómicos y culturales existentes.

1.6.2.1 Estimación de la evolución del consumo de agua y energía eléctrica, repercusiones sobre el transporte y de la generación de residuos

Para el estudio del incremento del consumo de agua en esta zona, habría que diferenciar entre la fase de obras y la fase de funcionamiento.

Respecto al recurso agua, durante la Fase de Obra (se incluyen en esta todas aquellas obras necesarias para lograr la ordenación prevista, especialmente ejecución de edificaciones, mejora de viarios, pavimentación de explanadas, etc.) será empleado principalmente en el fraguado del hormigón, en los aseos del personal de las obras y en los riegos correctores. En principio, este consumo tiene un carácter de mínimo volumen, por la escasa dimensión de las posibles obras. El volumen estimado para el riego de las zonas potencialmente generadoras de polvo (acondicionamiento de explanadas del muelle Sanapú, viarios, edificaciones a realizar, etc.) es variable en función de las labores que se estén desarrollando, no obstante se estima una media de 7 m³/día.

El consumo de agua durante la Fase Operativa estará íntimamente ligado a los trabajadores e instalaciones del puerto. Las cantidades empleadas durante esta fase cuya duración es indeterminada en el tiempo son difíciles de estimar. También habría que incluir el agua empleada en el mantenimiento de zonas verdes, zonas destinadas al ocio, etc., que se contemplan para esta área. En cualquier caso no se prevé un aumento considerable del consumo actual.

De modo general, el incremento del consumo de energía eléctrica durante la fase operativa es directamente proporcional al incremento de actividad del puerto, por lo cual

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013
81
LA/EL Secretario/a
General del Pleno

Aprobado inicialmente
28 JUN 2012

se puede decir que no va a existir un incremento sustancial durante la operatividad del Puerto. Sin embargo, durante las obras el consumo puede llegar a ser algo mayor puesto que se continuará desarrollando la actividad portuaria y se estarán ejecutando obras al mismo tiempo por tanto se demandará más energía (siendo importante mencionar que las obras a desarrollar para la consecución de los objetivos de este Plan Especial son mínimas).

La posible afección que supondrá el tráfico rodado en la zona, resulta difícilmente cuantificable. Con el desarrollo de las determinaciones de este Plan Especial se logrará mejorar sustancialmente la red viaria interna y accesos, facilitando la circulación. Por otro lado se potenciará los recorridos peatonales. Por ello no se prevé mayores afecciones de las existentes.

Por último, la cantidad de residuos que se espera que generen en la zona por el desarrollo de este Plan Especial, dependerá de numerosos factores entre los cuales el más importante y definitorio será el de los tipos de usos y actividades que puedan realizarse en el conjunto de áreas de toda la zona del ámbito de actuación de este plan. Puesto que tanto la naturaleza como la cantidad de residuos variará según la volumen y tipo de actividad. En cualquier caso, al no desarrollarse ningún tipo de industria o actividad generadora de residuos peligrosos, la cantidad y tipo de residuos no producirán riesgos y afecciones ambientales significativas o impactantes. No obstante todos los residuos deberán ser gestionados adecuadamente por gestores autorizados.

En cualquiera de los casos comentados el incremento de consumo, tanto energético como de agua o la generación de residuos, no resulta significativo, al no distar de los valores de consumos y producciones habituales de un entorno portuario caracterizado por su compatibilidad con el medio urbano circundantes.

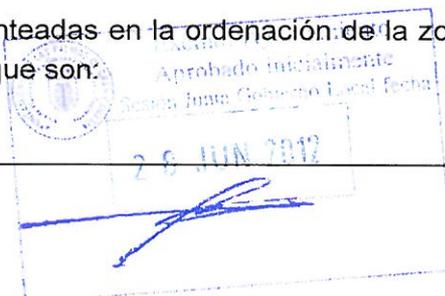
1.6.3 Descripción y análisis de las alternativas contempladas

A continuación se incluye una descripción de cada una de las alternativas de ordenación que se han planteado y que tras numerosas discusiones y aportaciones por parte del equipo han dado lugar a la alternativa evaluada en este documento. Las alternativas que a continuación se describen están todas ellas en congruencia con los distintos instrumentos de planeamiento que afectan a este espacio, tanto sectoriales como generales (descritos en apartados anteriores).

De modo general las alternativas planteadas en la ordenación de la zona de servicio del Puerto, se pueden resumir en cinco, que son:

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

La Autoridad Portuaria de Las Palmas
General del Pleno



1.6.3.1 ALTERNATIVA 0. No tramitar el plan especial de ordenación

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

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

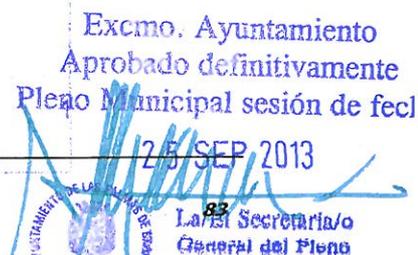
Así, ante la ausencia de Plan Especial, el art. 81.2 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, para el otorgamiento de concesiones administrativas, nos remite al Plan de Utilización o Delimitación de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

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

Los usos permitidos serían, por lo tanto:

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

Estos usos deben ser entendidos desde la definición contenida en el propio documento del PUEP o, en su caso, en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.



1.6.3.2 ALTERNATIVA 1.- Determinaciones del Plan Especial de la Zona de Servicio del Puerto de La Luz y Las Palmas

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

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

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

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

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno



1.6.3.3 ALTERNATIVA 2.- Incorporación de actividades compatibles con el uso ciudadano

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

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

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

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



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



85
La/Bi Secretario/a
General del Pleno

1.6.3.4 ALTERNATIVA 3.- Desarrollo del Frente Portuario del Puerto de Las Palmas

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

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

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

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

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

Así mismo, se han ajustado las determinaciones urbanísticas a parámetros que respondan al desarrollo deseado consumiendo menos del 50 % de los aprovechamientos que establece el Plan General de Ordenación para todo el ámbito.

De esta manera, los usos y determinaciones propuestos son:

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

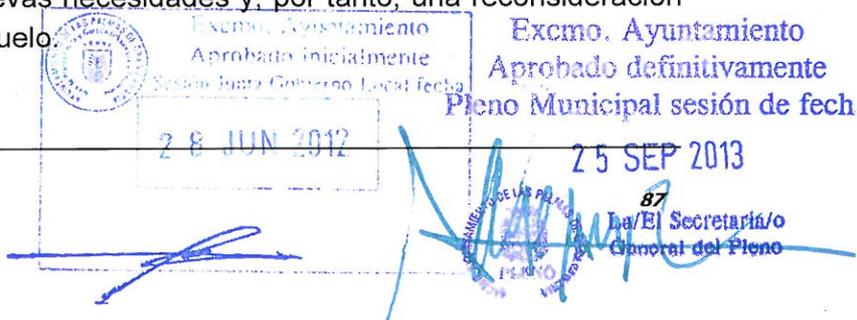
- Al espacio anterior se le incorpora, con mismos usos y determinaciones) la franja situada entre la Avda. de los Consignatarios y la Autovía Marítima, con la finalidad de atender los usos actuales y permitir futuras soluciones al Frente Portuario.
- Los usos Terciario, Dotacional/Equipamientos y Red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

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

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

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

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



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

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

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



La/El Secretario/a
General del Pleno





1.6.3.5 ALTERNATIVA SELECCIONADA.

Se ha seleccionado la "Alternativa 3" descrita en el apartado anterior y en el punto 8.1.5 del Documento de Ordenación donde se aportan planos de todas las alternativas.

Como ya se expuso, esta alternativa responde fielmente al objetivo del Plan Especial establecido por el Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria para el ámbito del OAS-06.

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

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

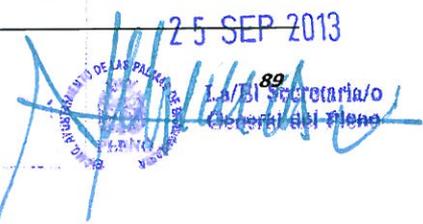
La elección de la alternativa final (alternativa 3) deriva de un largo proceso de adaptación a los distintos planes y proyectos que se han ido desarrollando en el sector. De modo que la alternativa 3 (desarrollada en este Plan Especial) recoge todas las determinaciones definidas previamente, y por tanto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

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



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



1.6.3.6 Planos Alternativas.

A.01.- ALTERNATIVA CERO. PUEP LAS PALMAS.

A.02.- ALTERNATIVA 1.

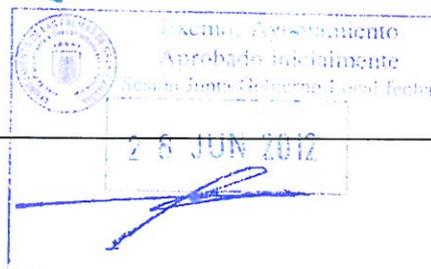
A.03.- ALTERNATIVA 2.

A.04.- ALTERNATIVA 3.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno



1.6.4 Medidas ambientales protectoras, correctoras y compensatorias

Se van a proponer medidas encaminadas a reducir, eliminar o compensar los efectos ambientales negativos así como las posibles alternativas a las condiciones iniciales de este Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida en el ámbito OAS-06, no obstante como se ha expuesto en párrafos anteriores no se espera que se produzcan afecciones significativas sobre el medio, sin embargo las posibles pueden ser minimizadas en mayor medida adoptando una serie de medidas destinadas a ello.

1.6.4.1 Ubicación

El desarrollo del Plan en el que se incluyen las actuales infraestructuras portuarias, se considera en sí misma una de las principales medidas protectoras ya que evita la ocupación de áreas no intervenidas, lo cual reduce significativamente el coste ambiental asociado.

1.6.4.2 Condicionantes constructivos

El desarrollo del Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicio del Puerto se plantea sobre las superficies ya generadas o una vez ejecutadas las ampliaciones previstas y aprobadas (prolongación de la línea de atraque del muelle Santa Catalina, actuación recogida en el "*Plan director de actuaciones terrestres e interiores del Puerto de Las Palmas*" ya sometido a tramitación ambiental, con resolución de 26 de marzo de 2001).

1.6.4.3 Campañas informativas

Se realizarán charlas informativas dirigidas a los responsables de la dirección técnica de las obras, encargados y vigilantes responsables de la realización correcta de las obras (modificaciones del viario y otras destinadas a la consecución de la ordenación prevista), en las que se expondrán y explicará el comportamiento ambiental a seguir para que a su vez trasmitan a todos los operarios. Se hará especial hincapié en evitar la generación de cualquier tipo de emisión de ruido, de polvo, vertidos o residuos. Estas campañas informativas estarán acompañadas por paneles informativos con el objeto de indicar y recordar a los operarios la obligación de tener en cuenta los objetivos ambientales sobre los cuales se les ha informado.

Escudo Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Sesión Junta Gobierno Local fecha
28 JUN 2012
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013
91
La/EI Secretaria/o General del Pleno

1.6.4.4 Protección del ámbito exterior

Aunque no se prevén afecciones significativas al ámbito exterior de la superficie ordenada, se observará posibles afecciones a éste, siendo objeto de control a lo largo de todo el tiempo que duren las obras destinadas a la consecución de los objetivos definidos en el Plan Especial.

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

1.6.4.5 Protección de los elementos culturales existentes

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

1.6.4.6 Acceso a la zona de obras durante la ejecución de obras

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

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

Por último, con respecto al tránsito de maquinaria y camiones que intervendrán en las labores y en el transporte de los materiales necesarios para la realización de las obras previstas, hay que indicar que se cuidará especialmente que la entrada y salida de estos vehículos se realice de forma gradual, tanto en la circulación por el interior del puerto como al salir del mismo.

1.6.4.7 Conservación de ejemplares de Phoenix canariensis (palmera canaria)

I/a/El Secretario/a
General del Pleno

En el interior del ámbito de actuación aparecen varios ejemplares de *Phoenix canariensis* (palmera canaria), que se ubican en lo largo de la acera colindante con la explanada del Muelle Sanapú y muelle Wilson (Avenida de los Consignatarios) habiendo sido estos

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

1.6.4.8 Emisiones, ruidos y vibraciones

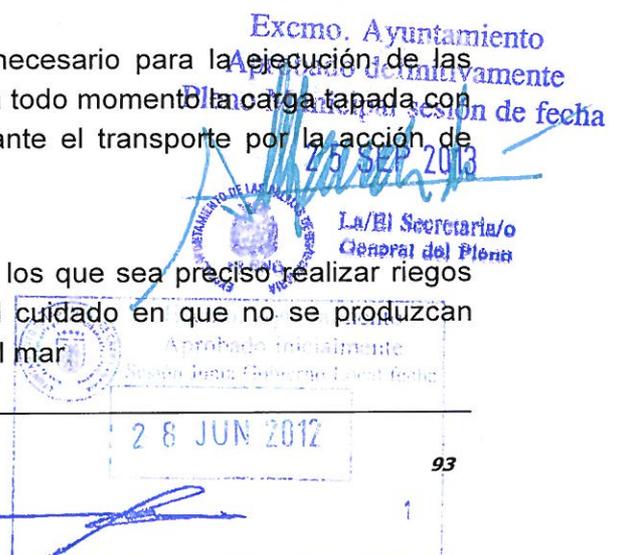
Las emisiones habituales de carácter significativo que se producen en la zona de servicio del puerto dentro del ámbito de actuación tienen su origen en las distintas actividades realizadas por la comunidad portuaria, como las actividades de carga y descarga (tráfico Ro - RO en las instalaciones de la naviera Armas en el Muelle Sanapú) el uso de maquinaria de mantenimiento, la combustión en los motores de buques, y tráfico rodado en general. A parte de éstas, pueden generarse otras de forma ocasional y periódica consecuencia de algún tipo de obras o contingencia. Por tanto a estas emisiones habituales habrá que sumar aquellas derivadas de la ejecución de las obras y actuaciones necesarias para la consecución de la ordenación prevista en el Plan Especial. No se prevé supongan cambio sustancial en cuanto a tipo y volúmenes.

1.6.4.8.1 Emisiones de polvo y partículas a la atmósfera

Las actuaciones encaminadas a la ejecución de las edificaciones y viales definidos por este Plan Especial, deberán ser controlados adecuadamente, aunque no se prevé que los niveles de emisiones que puedan ocasionarse supongan valores apreciables, en cualquier caso se deben establecer medidas destinadas a la minimización de las emisiones que se puedan producir, debiéndose realizar los riegos que se estimen necesarios, los cuales podrán ser llevados a cabo con agua de mar.

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

Para todas las medidas correctoras mencionadas en los que sea preciso realizar riegos correctores o lavado del material se tendrá especial cuidado en que no se produzcan escorrentías que pudieran generar afecciones sobre el mar



1.6.4.8.2 Emisiones de gases y otros contaminantes atmosféricos

Estas emisiones se generarán principalmente por el uso de combustibles fósiles en motores de combustión interna, que tendrán su origen en el motor de los barcos (emisión habitual) y en la maquinaria necesaria para la ejecución de alguna obra. Generalmente estos vehículos utilizan gasoil como fuente energética, siendo las emisiones gaseosas generadas las propias de cualquier vehículo homologado de estas características, entre las que destacan el dióxido de azufre (SO₂), los hidrocarburos, el monóxido de carbono (CO) y los óxidos de nitrógeno (NO_x). Ya se ha comentado que la incidencia ambiental de estas emisiones es despreciable por el carácter de las obras y el efecto del viento.

La mejor medida correctora es la de mantener la maquinaria en perfecto estado de funcionamiento, realizando periódicamente labores de mantenimiento a los sistemas de depuración de gases (catalizadores). Con ello se evitará el funcionamiento de elementos desgastados que puedan provocar un anormal funcionamiento de la maquinaria, con el consiguiente aumento de emisiones a la atmósfera. No obstante, insistimos en que las obras a llevar a cabo para la consecución de las determinaciones definidas por este Plan Especial presentan poca importancia.

1.6.4.8.3 Ruidos y vibraciones

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

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

1.6.4.9 - Vertidos y residuos

1.6.4.9.1 Vertidos

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

- Los cambios de aceites y/o abastecimiento de combustible se llevarán a cabo en talleres autorizados, debido a la escasa envergadura de las obras que define este Plan Especial.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado inicialmente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 JUN 2012
Llave Secretaria/o
Consejal del Pleno

29 JUN 2012

- Los vertidos accidentales de sustancias peligrosas que se produzcan en el medio terrestre serán inertizados (arenas, zeolitas, etc.), retirados y almacenados hasta que sean retirados por gestor autorizado, que los trasladará a destino oportuno.
- En el área de estudio no se permitirá el lavado de los camiones, especialmente el de los camiones hormigoneras.

1.6.4.9.2 Residuos

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

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

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

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



1.6.4.10 Afecciones a otros usos

Hay que tener en cuenta que el uso diario del puerto no se puede ver interrumpido durante las obras a desarrollar para la consecución de los objetivos del Plan Especial. Todo esto supone que se deba realizar un plan de etapas en el que se establezca el orden de las diferentes actuaciones a realizar, de modo que no supongan un impedimento para el desarrollo de las actividades normales del puerto.

1.6.4.11 Medidas de integración paisajísticas

1.6.4.11.1 Sobre los espacios verdes

Se velará por el adecuado mantenimiento de las zonas verdes (Plaza de Canarias), realizando las podas y reposiciones de marras precisas, retirando los restos vegetales de podas y residuos que puedan ser depositados por algunos usuarios (papeles, plásticos, etc.), efectuando tratamientos fitosanitarios si fuera necesario, abonos, etc. También se realizará un mantenimiento a los ejemplares de palmera canaria (*Phoenix canariensis*) que se encuentran en la zona.

En aquellos espacios donde se vea conveniente ampliar o crear nuevas zonas verdes, se hará conforme a criterios de idoneidad y siguiendo los procedimientos pertinentes.

1.6.4.11.2 Sobre las edificaciones

Las ordenanzas específicas para el sector serán las que determinarán las características definitivas de la edificación. Además se cumplirá con las determinaciones recogidas en las normas urbanísticas de este Plan Especial.

1.6.4.12 Iluminación

Las luminarias han de cumplir con las siguientes consideraciones:

- Las luminarias tendrán lámparas de vapor de sodio a baja presión de color anaranjado, evitándose la utilización de lámparas de vapor de mercurio de vapor de color corregido ni de halogenuros metálicos.
- Las instalaciones del alumbrado deberán disponer de dispositivos para controlar el flujo luminoso o bien de doble lámpara por luminaria, con el objeto de poder reducir el flujo luminoso a partir de las doce de la noche, sin detrimento de la uniformidad.

Excmo. Ayuntamiento

Aprobado definitivamente

Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

En el Ayuntamiento
General del Pleno

Excmo. Ayuntamiento
Autoridad Portuaria de Las Palmas
Sesión Junta Gobierno Local fecha

28 JUN 2012

- La iluminación deberá estar constituida por luminarias bajas y que proyecten el haz luminoso sobre el suelo, con el objeto de no iluminar el medio marino, y por lo tanto minimizar las posibles afecciones. En la medida de lo posible, las luminarias irán empotradas en muros y paredes.

1.6.4.13 Acondicionamiento final del ámbito

Una vez finalizadas las obras, se procederá a realizar un acondicionamiento final de todo el ámbito, consistente en la recogida de los restos de obras o residuos que pudieran quedar en la zona, así como rematar cada una de las acciones incluidas en el Plan. Cualquier desperfecto que pudiera sufrir será restituido inmediatamente, manteniendo las consideraciones estéticas que se definieron en el Plan.

Las áreas peatonales que se han de desarrollar en el interior del puerto han de conservarse adecuadamente, al igual que el mobiliario urbano instalado (luminarias, pérgolas, bancos, papeleras, etc.). En caso de observarse desperfectos serán reparados o sustituidos por nuevos elementos, así como se conservarán en perfecto estado las edificaciones que se instalen en esta área.

Se velará por el buen estado de la vegetación ornamental y zonas verdes que puedan resultar afectadas.



Excma. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



1.6.4.14 Valoración económica de las principales medidas correctoras

1.- RETIRADA DE LOS RESIDUOS.

P.A.J. Traslado a vertedero autorizado de los residuos generados durante las labores destinadas a la consecución de las determinaciones del Plan Especial.

	Ud.	Medición	Ud. Obra (€)	Total (€)
P.A.J	1		7.500,00	7.500,00
TOTAL PARTIDA 1				7.500,00 €

2- SEÑALIZACIÓN.

Ud. Instalación de señalización vertical para limite de velocidad y salida de camiones.

	Ud.	Medición	Ud. Obra (€)	Total (€)
Señal circular D=600	Ud	4	47,75	191,12
Soporte metálico para señal	Ud	4	15,43	61,74
TOTAL PARTIDA 2				252,86 €

3.- CONTROL DE LAS EMISIONES DE POLVO.

P.A.J. Riego en la superficies de trabajo, pistas internas, acopios de material, etc.

	Ud.	Medición	Ud. Obra (€)	Total (€)
P.A.J	1		3.000,00	3.000,00
TOTAL PARTIDA 3				3.000,00 €

PRESUPUESTO TOTAL.....10.752, 86 €

El presupuesto de las Medidas Correctoras, Protectoras y compensatorias asciende a la referida cantidad de **DIEZ MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y DOS, CON OCHENTA Y SEIS CÉNTIMOS DE EURO (10.752,86 €)**.

1.6.4.15 Conclusión: valoración- evaluación

Tras la consideración de las Medidas Correctoras y Protectoras pertinentes para paliar, en la medida de lo posible, los impactos generados durante el desarrollo de las determinaciones contenidas en este plan especial, se ha realizado una nueva valoración

29 JUN 2012

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

para evaluar los impactos residuales, es decir, aquellos impactos ambientales cuyo efecto no se puede minimizar y que se pueden asumir como el coste ambiental que el desarrollo de este Plan supone. Con esta nueva consideración se llega a la siguiente conclusión:

La **Evaluación Global** resulta igualmente **Compatible** para un total de 11 potenciales impactos, valorados todos ellos como Compatibles. Si bien es cierto que las actuaciones previstas en el Plan Especial no generaban incidencias negativas en el medio, se logra con la aplicación de estas medidas correctoras un mejor desarrollo de tales actuaciones, lográndose que el desarrollo del Plan Especial no suponga afección alguna sobre el medio, y genere una sustancial mejora en lo referido a la integración puerto-ciudad.

1.6.5 Descripción de los recursos naturales eliminados o utilizados

Los recursos naturales que pueden verse afectados por su empleo en la ejecución y funcionamiento de este Plan Especial están constituidos principalmente por: agua, áridos y tierra vegetal.

1.6.5.1 Agua

Fase de obra (ejecución de viarios y edificaciones): Se emplea principalmente en la fabricación y fraguado del hormigón, en el consumo del personal de la obra (aseos, abastecimiento, etc.) y en la reducción de las emisiones de polvo que se producen durante las obras (edificaciones, mejora de la red viaria interior, etc.).

El volumen de agua estimado en la fabricación de hormigones resulta complicado, no obstante, se estima que la relación agua cemento debe encontrarse en torno a 1/0.25, puesto que a menor volumen de agua utilizada mayor resistencia presenta el hormigón.

El volumen de agua estimado para el riego de las zonas potencialmente generadoras de polvo (explanadas) durante el período de pavimentación es de 7 m³/día.

Sobre el consumo medio diario del total del personal de la obra es difícil estimar su cantidad, ya que ésta estará en función de la unidad de obra y número de operarios. Consideramos inferior a 70 l/día.

Por lo cual en función de cada una de las actuaciones a desarrollar se plantean consumos diferentes.



Fase Operativa: Se emplea principalmente en abastecer a los trabajadores y visitantes del puerto y en menor medida, en el riego de las zonas ajardinadas previstas por la ordenación del Plan, sin embargo, se espera que su consumo sea mínimo ya que se utilizan especies vegetales adaptadas a las condiciones ambientales de la zona.

1.6.5.2 Recursos geológicos (áridos)

Fase de obras: Durante el desarrollo de las obras necesarias para la consecución de las determinaciones de este Plan Especial se emplearán materiales áridos para la ejecución de las edificaciones y viarios asociados al desarrollo de la ordenación prevista, sus consumos serán los estrictamente necesarios y todos ellos provendrán de actividades autorizadas.

Fase operativa: no se estima que sea necesario utilizar estos recursos durante la operatividad de la instalación.

1.6.5.3 Tierra vegetal

Fase de obras: Como se ha expuesto únicamente se empleará este recurso en aquellos caso que se crea conveniente ampliar o crear nuevas zonas verdes o áreas ajardinadas. En el caso que fuera necesario algún tipo de replantación, la tierra vegetal deberá ser recuperada e introducidas en las nuevas áreas ajardinadas que se generen.

Fase operativa: durante esta fase la tierra vegetal ha de mantenerse en perfecto estado ya que sirve de soporte a la vegetación implantada en la zona.

De modo general se puede decir que el desarrollo de la ordenación apenas requerirá recursos naturales para su desarrollo.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno



1.7 Resumen y medidas de seguimiento

1.7.1 Razones de la selección de las alternativas previstas

Como se desprende del apartado 1.6.3 la alternativa elegida resulta de un largo proceso en el cual se ha intentado dar respuesta a todas las determinaciones establecidas en instrumentos de ordenación de rango superior que se han ido aprobando e igualmente recoge las determinaciones dadas proyectos aprobados.

De modo que la ordenación que se propone cumple con todos los instrumentos de planeamiento existentes e integra las nuevas determinaciones que se dan para el ámbito por la Adaptación del Plan General de Ordenación a las Directrices y por el Documento de Delimitación los Espacios y Usos Portuarios, ambos en tramitación.

Además con la ordenación a estudio se logra compatibilizar los usos portuarios con las de carácter urbano a través de las actuaciones de integración Puerto-Ciudad, donde se podrán desarrollar actividades que fomenten la interrelación del puerto con la ciudad (comerciales y socioculturales.) de modo que el puerto se perciba como un "valor" sociocultural en el litoral capitalino, además de su importancia sociolaboral y económica.

Igualmente con la propuesta desarrollada en el Plan Especial a estudio se establece una mejor estructura viaria interna y mejora los accesos existentes. Plantea una red de conexiones terrestres flexible con un vial principal que asegurando las conexiones terrestres básicas, deja flexibilidad en cuanto a su trazado y resto de los viarios que dan acceso a los muelles. Y de igual forma, a alguna zona específica, lo que hace que se puedan modificar en función de las necesidades. Igual consideración de flexibilidad presenta los equipamientos.

La sectorización de la Zona de Servicios en lo que se han denominado Áreas Funcionales ha optimizando la eficiencia funcional y permite desarrollar políticas específicas de desarrollo en cada uno de los sectores.

1.7.2 Programa de Vigilancia Ambiental

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

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

28 JUN 2012
1

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

Con el establecimiento de este Plan de Seguimiento y Control se pretende comprobar la realización de las Medidas Protectoras y Correctoras propuestas, proporcionar información inmediata acerca de los valores críticos fijados para los indicadores de impactos preseleccionados, proporcionar información a usar en la verificación de los impactos predichos y por último, proporcionar información acerca de la calidad de las Medidas Correctoras adoptadas.

El Programa de Vigilancia Ambiental se redacta según la estructura que establece la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, donde se han de diferenciar las siguientes etapas:

- **Etapas de Verificación:** se comprobará que se han adoptado las medidas correctoras propuestas.
- **Etapas de Seguimiento y Control:** se comprobará el funcionamiento de las medidas correctoras en relación con los impactos previstos, para lo que se especificarán las relaciones causa-efecto detectadas, los indicadores de impacto a controlar y las campañas de medida a realizar, determinándose la frecuencia de estas últimas, la metodología a seguir y la frecuencia de los informes.
- **Etapas de Redefinición del Programa de Vigilancia Ambiental:** se asegurará la adopción de nuevas medidas correctoras y/o modificación de las previstas en función de los resultados del seguimiento de los impactos residuales, de aquellos que se hayan detectado con datos de dudosa fiabilidad y de los impactos no previstos que aparezcan, en la fase operativa. Pudiéndose modificar la periodicidad, incluso eliminar la necesidad de efectuar las mediciones propuestas en función de los resultados que se vayan obteniendo, se hayan adoptado o no medidas correctoras.

▪ **Etapas de Situaciones Episódicas:** se especificará cualquier situación aleatoria no prevista, que exigiese la adopción de nuevas medidas correctoras protectoras.

▪ **Etapas de Emisión y Remisión de Informes:** se especificará la periodicidad de la emisión de los informes y su remisión al Órgano Sustantivo y Ambiental actuante.

Excmo. Ayuntamiento

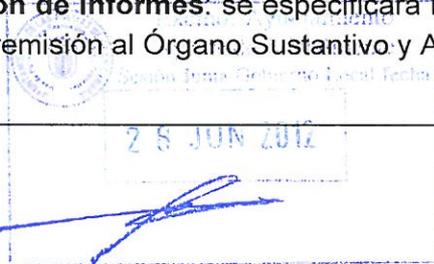
Aprobado definitivamente

Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



La/El Secretario/a
de la Comisión de Vigilancia Ambiental



1.7.2.1 Indicadores de impactos y parámetros objeto de control

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

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

1.7.2.2 Programa de recolección de datos

1.7.2.2.1 Etapa de Verificación

En esta etapa se verificará que se han adoptado todas las medidas correctoras establecidas.

Para ello se elaborarán unas planillas o "listas de chequeo" destinadas a realizar la labor de campo y con la finalidad de facilitar al técnico ambiental la realización de esta etapa de verificación. Las listas se dispondrán en tres columnas, en la primera de ellas se indicará la medida correctora, en la segunda se indicará si cumple, no cumple o cumple parcialmente la medida correctora, y en la tercera se anotarán las observaciones que el técnico que lleve a cabo el seguimiento ambiental considere pertinentes en cada caso. A continuación ponemos un ejemplo de lo que se pretende:

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



EJEMPLO DE "LISTA DE CHEQUEO".

ETAPA DE VERIFICACIÓN		
MEDIDA CORRECTORA	CUMPLIMIENTO	OBSERVACIONES
Aplicación de riesgos correctores en las pistas y explanadas de mayor tránsito	Cumple	
Correcta gestión de los residuos	Cumple parcialmente	No ha acondicionado la zona de almacenamiento temporal de los residuos peligrosos

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

- **Frecuencia verificación:** única, antes del inicio de las obras.
- **Frecuencia informe:** único, antes del inicio de las obras.

2.- *Protección del ámbito exterior:* Constatación mediante observación directa, por técnico ambiental, de la existencia de posibles afecciones.

- **Frecuencia verificación:** semanal (mientras duren las obras)
- **Frecuencia informe:** mensual (mientras duren las obras)

3.- *Protección de los elementos culturales:* Se constatará mediante observación directa el estado de las piezas singulares existentes.

- **Frecuencia verificación:** durante las obras, cuando se estime posibles afecciones.
- **Frecuencia informe:** mensual (hasta que finalicen las obras)

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

- **Frecuencia verificación:** semanal (mientras duren las obras)
- **Frecuencia informe:** mensual (mientras duren las obras)

5.- *Emisiones.*

EXCMO. AYUNTAMIENTO
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal de fecha
25 SEP 2013
El/la Secretario/a
General del Pleno

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

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

- **Frecuencia verificación:** semanal (mientras duren las obras).
- **Frecuencia informe:** mensual (mientras duren las obras).

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

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

- **Frecuencia verificación:** mensual (mientras duren las obras)
- **Frecuencia informe:** mensual (mientras duren las obras)

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

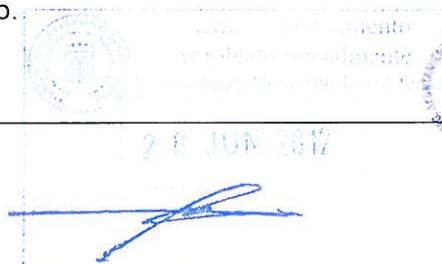
- Correcto mantenimiento periódico de la maquinaria involucrada en la obras.
- Evitar la concentración y el funcionamiento innecesario de vehículos y maquinaria involucrada en la obras.

- **Frecuencia verificación:** mensual (mientras duren las obras)
- **Frecuencia informe:** mensual (mientras duren las obras)

6.- Residuos y vertidos.

6.1.- Residuos: Verificación mediante observación directa de la correcta aplicación de las medidas correctoras, comprobando:

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



Primo Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013

La/El Secretaria/o
General del Pleno

- **Frecuencia verificación:** mensual (mientras duren las obras)
- **Frecuencia informe:** mensual (mientras duren las obras)

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

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

- **Frecuencia verificación:** semanal.
- **Frecuencia informe:** mensual.

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

- **Frecuencia verificación:** mensual.
- **Frecuencia informe:** mensual.

8.- Medidas de integración paisajística: Verificación, mediante observación directa, que en las zonas verdes existentes o en su caso otras a desarrollar, se procede conforme a las indicaciones descritas en las medidas correctoras.

- **Frecuencia verificación:** cuando se estime posibles afecciones o, antes del inicio de las plantaciones.
- **Frecuencia informe:** cuando proceda según contingencias.

9.- Iluminación: Verificación, mediante observación directa, de la adopción las medidas correctoras.

- **Frecuencia verificación:** única (al finalizar las obras).
- **Frecuencia informe:** único (al finalizar las obras).

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

- **Frecuencia verificación:** única (al finalizar las obras)
- **Frecuencia informe:** único(al finalizar las obras)

11.- Vertidos: Comprobación por técnico ambiental de que se disponen de los medios necesarios para actuar ante vertidos imprevistos.

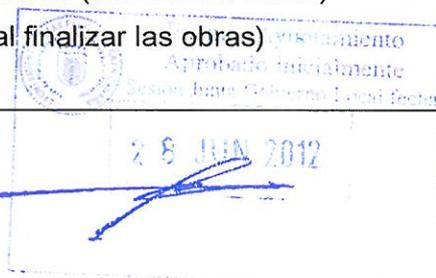
- **Frecuencia verificación:** semanal (durante las obras)
- **Frecuencia informe:** única (al finalizar las obras)

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

25 SEP 2013

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

La/EI Secretario/a
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



12.- *Mantenimiento, limpieza y conservación de infraestructuras portuarias:* Verificación mediante observación directa del correcto mantenimiento y limpieza del área adscrita al Plan Especial, evitando la formación de áreas marginales. Conservación del mobiliario urbano, y de todas aquellas instalaciones que se desarrollen en este sector.

- **Frecuencia verificación:** única (al finalizar las obras)
- **Frecuencia informe:** único (al finalizar las obras)

1.7.2.2.2 Etapa Seguimiento y Control

1.- *Realización de los estudios previos necesarios para definir la situación previa del ámbito.*

- **Metodología:** Seguimiento y control del desarrollo adecuado de los estudios solicitados, por personal capacitado.
- **Lugar de medición:** ámbito del Plan Especial
- **Frecuencia de las labores de seguimiento y control:** durante la elaboración de los estudios.
- **Frecuencia del informe:** único.

2.- *Campaña informativa.*

- **Metodología:** Seguimiento de la efectividad de las campañas informativas destinadas a los responsables técnicos y operarios involucrados, observando el comportamiento ambiental de los mismos, el estado general del ámbito, la presencia de residuos, vertidos, etc.
- **Lugar de medición:** ámbito de la obra.
- **Frecuencia de las labores de seguimiento y control:** semanal (mientras duren las obras)
- **Frecuencia del informe:** único (al final de las obras)

3.- *Protección del ámbito exterior.*

- **Metodología:** Seguimiento y control visual de las posibles afecciones, especialmente la incidencia de las emisiones de gases contaminantes.
- **Lugar de medición:** entorno colindante.
- **Frecuencia de las labores de seguimiento y control:** mensual (mientras duren las obras) y mediciones anuales.
- **Frecuencia del informe:** mensual (mientras duren las obras)

Pleno Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretaria/o
General del Pleno



4.- Protección de los elementos culturales existentes.

- **Metodología:** Seguimiento y control del mantenimiento de los dos piezas consideradas como parte del patrimonio histórico portuario: la grúa Titán y la Marquesina (ésta de carácter representativo)
- **Lugar de medición:** zonas en las que se ubican los piezas: escollera junto al paseo rodonal (vía de emergencia) y jardines de la Plaza de Canarias. .
- **Frecuencia de las labores de seguimiento y control:** siempre que se estimen posibles afecciones (obras o eventos) y periódicamente según lo establecido por el servicio de mantenimiento de la Autoridad Portuaria de Las Palmas
- **Frecuencia del informe:** cuando se estime oportuno.

5.- Control de los espacios libres, paseos y jardines

- **Metodología:** Seguimiento y control mediante observación directa por personal capacitado del estado de conservación de estos espacios.
- **Lugares de medición:** lugares donde se encuentran ubicados.
- **Frecuencia de las labores de seguimiento y control:** según la periodicidad habitual establecida por el servicio de mantenimiento y siempre que se estime oportuno.
- **Frecuencia del informe:** siempre que se estime oportuno.

6.- Emisiones.

6.1.- Emisiones de polvo (Control de las inmisiones de polvo).

- **Metodología:** Las labores de seguimiento y control consisten en la detección visual de polvo en el ámbito de obra así como en las hojas de las plantas del entorno, que en caso de ser ostensibles se incrementará la humectación de los focos emisores.
- **Lugares de medición:** la ubicación definitiva de los puntos de medición se definirán por el ente encargado de realizar las mediciones.
- **Frecuencia de las labores de seguimiento y control:** cuando se estime necesario.
- **Frecuencia del informe:** cuando proceda.

6.2.- Gases (Control de los gases contaminantes emitidos por los tubos de escape de la maquinaria de obra).

- **Metodología:** Seguimiento y control a las inspecciones técnicas de la maquinaria de obra.
- **Lugar de medición:** Todo el ámbito.

Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria
Aprobado por el Pleno Municipal sesión de fecha 25 SEP 2012
La/El Secretario/a General del Pleno

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado inicialmente
por el Sr. Juan Carlos López Peña
25 JUN 2012

- **Frecuencia de las labores de seguimiento y control:** semanal (durante las obras).
- **Frecuencia del informe:** mensual (durante las obras).

6.3.- Ruidos (Control de los niveles sonoros).

Metodología: Se realizará un seguimiento y control de los niveles de ruido mediante observación directa. Siempre que se estime oportuno estos controles y mediciones se realizará mediante sonómetro convencional homologado y calibrado en aquellos puntos que se estimen más idóneos. Se adoptarán medidas en caso de que se superen los niveles de afección a zonas habitadas cercanas

- **Lugares de medición:** dentro del ámbito de estudio.
- **Frecuencia de las labores de seguimiento y control:** semanal durante el seguimiento de la ejecución de obras.
- **Frecuencia del informe:** cuando proceda.

7.- Residuos y vertidos

7.1.- Residuos

- **Metodología:** Labores de seguimiento y control mediante observación directa por parte de un técnico ambiental, verificando la ausencia de residuos y vertidos dentro y fuera del ámbito de actuación, control de los certificados de entrega a gestor autorizado de los residuos generados, sobre todo cuando éstos sea peligrosos, comprobando el estado de conservación de los recipientes destinados a albergarlos.
- **Lugar de medición:** ámbito de actuación.
- **Frecuencia de las labores de seguimiento y control:** mensual (mientras se ejecuten obras)
- **Frecuencia del informe:** mensual (durante ejecución de obras)

8.- Medidas de integración paisajística

- **Metodología:** Seguimiento de la evolución del paisaje urbano portuario según el desarrollo de las actuaciones previstas.
- **Lugar de medición:** ámbito de la OAS 06 y entorno
- **Frecuencia de las labores de seguimiento y control:** según se desarrollen las actuaciones.
- **Frecuencia del informe:** cuando proceda.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretaría/o
General del Pleno



9.- Iluminación

- **Metodología:** Seguimiento y control del cumplimiento de la utilización de la luminaria indicada
- **Lugar de medición:** ámbito de ordenación.
- **Frecuencia de las labores de seguimiento y control:** única al finalizar las actuaciones.
- **Frecuencia del informe:** única al finalizar las actuaciones.

10.- Acondicionamiento final del ámbito

- **Metodología:** Observación por parte de un técnico ambiental competente de la correcta realización de las labores de acondicionamiento final. Controlando el estado final de las actuaciones que se desarrollan.
- **Lugares de medición:** ámbito portuario ordenado.
- **Frecuencia de las labores de seguimiento y control:** única al finalizar la ordenación prevista.
- **Frecuencia del informe:** única al finalizar las actuaciones de la ordenación.

1.7.2.2.3 Etapa de redefinición del PVA

Tal y como se expuso anteriormente, el objetivo de esta Etapa es el de contemplar la inclusión de nuevas medidas correctoras o la de su modificación, así como la posible exclusión de las ya previstas. Todo estos, estará en función de los resultados obtenidos en las campañas de seguimiento y control realizadas.

1.7.2.2.4 Etapa de Emisión y Remisión de informes.

En los apartados anteriores, para cada uno de los factores ambientales objeto de seguimiento ambiental, y en cada una de las etapas de VERIFICACIÓN y de SEGUIMIENTO Y CONTROL, además de la correspondiente frecuencia de aplicación, se incluye la frecuencia de emisión y remisión de los informes.

1.7.3 Resumen no técnico de la información

Este documento tiene por objeto 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, 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.

El Plan Especial de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida en el ámbito de la OAS 06 tiene como objetivo ordenar de forma detallada los usos que se desarrollan en el interior de la superficie terrestre que abarca dicho Plan al objeto de dotar a la zona de servicio de una ordenación que optimice la eficiencia funcional de sus terminales y una distribución racional de usos pormenorizados. Permitiendo de esta forma el desarrollo de actividades conforme a tal distribución de usos. Otra de las finalidades dentro de la ordenación propuesta es mejorar su estructura viaria y accesos. Así como actuaciones en la orientación de mejorar la calidad paisajística y ambiental de la zona, y potenciar medidas de integración puerto-ciudad.

Es importante resaltar que la Zona de Servicio del puerto a ordenar no se encuentra dentro de ningún Espacio Natural Protegido (ni los de la Red Canaria ni de la Red Natura 2000) encontrándose los más próximos a distancias donde no se prevé posibles afecciones.

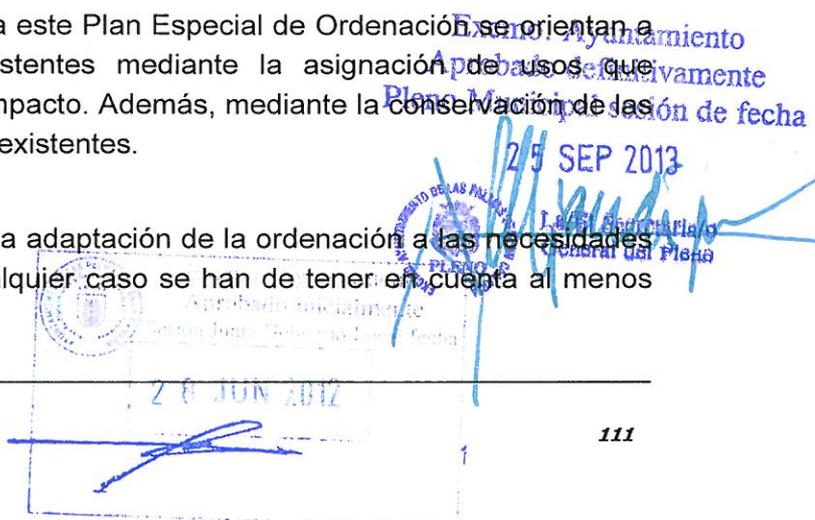
Este Plan Especial se desarrolla sobre terrenos ganados al mar, por lo cual sus características son las propias de terrenos antropizados, no existiendo elementos que los doten de valor en lo referido a las características naturales del terreno.

En cuanto al patrimonio cultural y paisajístico consideramos que -aunque el sector no presenta elementos patrimoniales culturales que lo doten de valor (únicamente son destacables las piezas de representación histórica instaladas en el entorno de la Plaza de Canarias: Marquesina y Grúa Titán) el muelle Santa Catalina representa en su conjunto un elemento de valor histórico y paisajístico.

También a tomar en consideración, que el ámbito de actuación limita con una zona de la ciudad que se caracteriza por una dinámica económica en función de las actividades comerciales y turísticas, algunas muy relacionadas con las actividades que en este sector del puerto se efectúan. En concreto con el tráfico de cruceros que ha aumentado su volumen en los últimos años, propiciado tanto por las características generales de la oferta turística, como por la calidad de los servicios portuarios que se prestan.

Los objetivos ambientales definidos para este Plan Especial de Ordenación se orientan a la disminución de las afecciones existentes mediante la asignación de usos que promuevan actividades de bajo o nulo impacto. Además, mediante la conservación de las superficies libres y espacios peatonales existentes.

Siendo uno de los principales objetivos la adaptación de la ordenación a las necesidades actuales de esta infraestructura. En cualquier caso se han de tener en cuenta al menos los siguientes:



- Garantizar la protección y conservación de los valores más significativos dentro del ámbito de estudio (en especial el mantenimiento de la zona de uso público dotándola de mejores características).
- Mantener aquellas áreas que por su singularidad presenten una mayor calidad ambiental y paisajística evitando su afección.
- Desarrollo de una ordenación adecuada intentando que la distribución de la edificación y las volumetrías propuestas para ella se distribuyan de forma que de su implantación resulte la menor afección posible sobre el paisaje.

Una vez expuestos los objetivos de la ordenación e indicados los valores existentes en el área a ordenar se puede decir que la capacidad de acogida del sector para la ordenación propuesta por este Plan Especial es alta, ya que no se afectarán a los escasos valores existentes. De modo general se establece que la sensibilidad ambiental del sector es baja.

De forma global se puede decir que el desarrollo de la ordenación propuesta no generará impactos significativos sobre el medio, pues se han evaluado las posibles consecuencias derivadas de la ejecución del mismo y la valoración de estos resulta ser compatible con el medio en el que se desarrolla, sin embargo se plantea el desarrollo de medidas correctoras al objeto de minimizar las posibles afecciones que se deriven. En cualquier caso se puede afirmar que la situación ambiental futura mejorará con respecto a la actual

En cuanto a la evolución del consumo de recursos (agua, áridos, etc.) se puede decir que no son apreciable y proporcionales –especialmente el agua- al incremento de la capacidad del puerto, por lo cual no se espera que se den incrementos significativos en lo que a estos recursos se refiere.

En cuanto a la elección de las alternativas es importante hacer mención al hecho de que la ordenación propuesta surge de la integración de los distintos instrumentos de ordenación superior a los que tiene que dar respuesta y de los proyectos aprobados previamente sobre este espacio, ordenándose únicamente las superficies terrestres del puerto.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente

Pleno Municipal sesión de fecha

A continuación se describen brevemente las medidas correctoras que se han previsto para el desarrollo de esta ordenación.

25 SEP 2013
28 JUN 2012
Sr/a Secretario/a
General del Pleno

Ubicación: La ejecución del Plan, se considera en sí misma una de las principales medidas protectoras ya que no propone o evita la ocupación de áreas no intervenidas, lo cual reduce significativamente el coste ambiental asociado.

Campañas informativas orientativas: en las que se expondrán y explicarán los procedimientos adecuados y medidas ambientales pertinentes.

Protección del ámbito exterior: El ámbito exterior a la superficie afectada deberá ser objeto de seguimiento conforme se proceda en las actuaciones previstas.

Protección de los elementos culturales existentes: mantenimiento de la Grúa Titán y Marquesina.

Tránsito de vehículos pesados y maquinaria: con respecto al tránsito de maquinaria y camiones que intervendrán en las labores y en el transporte de materiales necesarios para la realización de las obras previstas (edificaciones, viarios, etc.), hay que indicar que se cuidará especialmente que la entrada y salida de estos vehículos se realice respetando las medidas indicadas.

Emisiones, ruidos y vibraciones: Las emisiones de polvo ruidos y vibraciones que se generarán durante esta fase se prevé sean inapreciables, puesto que las actuaciones que se realizarán no presentan gran significancia (algunas edificaciones, viarios, etc.) debiendo estar las máquinas generadoras de este tipo de emisiones en perfecto estado de funcionamiento evitando emisiones no deseadas.

Residuos: estos deberán ser trasladados a vertedero autorizado o entregados a gestor autorizado en caso de que sean objeto de gestión diferenciada y éstos serán almacenados en recipientes adecuados hasta su entrega. Los residuos urbanos generados (una media de 0,6 Kg/día persona) se integrarán en la red municipal, previo almacenamiento en contenedores adecuados.

Afecciones a otros usos: Hay que tener en cuenta que el uso diario del puerto no se puede ver interrumpido durante la fase de obra. Todo esto supone que se deba realizar un plan de etapas en el que se establezca el orden de las diferentes actuaciones a realizar, de modo que no supongan un impedimento para el desarrollo de las actividades normales del puerto.

Medidas de integración paisajísticas. Durante la fase de explotación, las medidas preventivas deben ir encaminadas al mantenimiento en óptimas condiciones de las instalaciones y superficies portuarias, al control de las emisiones y vertidos generados por la actividad portuaria y, en definitiva, al cumplimiento de la normativa legal vigente. Aquellos aspectos que en este documento se enuncian y que no estén recogidos en el Programa de Gestión de Calidad Ambiental de la Autoridad Portuaria de Las Palmas,

deberán incorporarse a dicho programa para garantizar su adecuado funcionamiento y la minimización de los riesgos ambientales.

El **presupuesto** de las Medidas Correctoras, Protectoras y compensatorias asciende a la referida cantidad de **DIEZ MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y DOS EUROS CON OCHENTA Y SEIS CÉNTIMOS (10.752,86 €)**.

Una vez valoradas las afecciones que se pueden derivar del desarrollo de este Plan Especial y las medidas correctoras destinadas a la minimización de las mismas se desarrollará un **Programa de Vigilancia Ambiental**, cuya finalidad es la de comprobar la distribución y corrección de los impactos negativos previstos, y especialmente de los no previstos durante el Seguimiento Ambiental que se efectúe, asegurando así el desarrollo de nuevas medidas correctoras y/o compensatorias.

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

Con el establecimiento de este Plan de Seguimiento y Control se pretende comprobar la realización de las Medidas Protectoras y Correctoras propuestas, proporcionar información inmediata acerca de los valores críticos fijados para los indicadores de impactos preseleccionados, proporcionar información a usar en la verificación de los impactos predichos y por último, proporcionar información acerca de la calidad de las Medidas Correctoras adoptadas.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno



2 PLANOS DE INFORMACIÓN

Este Informe de Sostenibilidad Ambiental perteneciente al “**Plan Especial de Ordenación del Puerto de Las Palmas incluido en el ámbito OAS-06**” contiene los planos de información, los planos de ordenación y la información gráfica que se indica en 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.

En la relación siguiente se enumera la documentación gráfica y cartográfica que se aportan tanto en la Memoria del Plan Especial como en la Memoria del ISA.

Definición gráfica de los aspectos de la información urbanística.

Índice de planos que contiene el Documento de Información del PE

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

Definición de las alternativas planteadas

Índice de planos de alternativas que contiene el documento de información del PE

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

Índice de planos que contiene el Documento de Ordenación del PE

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



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

Expresión gráfica del diagnóstico ambiental.

(Incluida en el texto de este documento)

- DIAGNÓSTICO AMBIENTAL
- CALIDAD PAISAJÍSTICA

Toda esta información gráfica y cartográfica incluida en los documentos de Información y Ordenación de la memoria de este Plan Especial, se complementa con la información gráfica que se aporta en el texto del presente Informe de Sostenibilidad Ambiental incorporada al texto de este documento.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

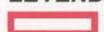
25 SEP 2013

El/la Secretario/a
General del Pleno



[Handwritten signature]



LEYENDA.
 Baja Sensibilidad Ambiental para todo el ámbito de actuación

Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha 25 FEB 2012

[Signature]
D. ESTEBAN DEL NERO BENÉTEZ
Secretario/a General del Pleno

 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 SECTOR OAS-06	Aprobado por el Pleno Municipal el día 28 JUN 2012	ESCALA: SIN ESCALA	PLANO Nº: 01
DESIGNACIÓN DEL PLANO: INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Diagnóstico Ambiental	FECHA: FEBRERO/09 2012		
INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS <i>[Signature]</i> D. JOSÉ RAMÓN GONZÁLEZ MORALES	INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS <i>[Signature]</i> D. ESTEBAN DEL NERO BENÉTEZ	DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA <i>[Signature]</i> D. JOSÉ MIGUEL PINTADO JOGA	



[Handwritten signature]

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
LEYENDA (CALIDAD PAISAJÍSTICA)
25 SEP 2013
El Secretario General del Pleno

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado inicialmente
Sesión Junta de Gobierno Local fecha
28 JUN 2012
10/06/09

 Puertos de Las Palmas <small>Autoridad Portuaria de Las Palmas - Subdirección y Área de Ordenación Portuaria</small>		
TÍTULO DEL PROYECTO: PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN EL SECTOR OAS-06	ESCALA: SIN ESCALA	PLANO N°: 01
DESIGNACIÓN DEL PLANO: INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Calidad Paisajística		FECHA: FEBRERO 2012
INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS <i>[Signature]</i> D. JOSÉ RAMÓN GONZÁLEZ MORALES	INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS <i>[Signature]</i> D. ESTEBAN DEL NERO BENEÍTEZ	DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA <i>[Signature]</i> D. JOSÉ MIGUEL PINTADO JOGA

3 DETERMINACIONES

Las determinaciones de carácter normativo expresadas se recogen en las Normas Urbanísticas del Volumen nº II del Presente Plan Especial de Ordenación del Puerto de Las Palmas en la zona de servicio dentro de la OAS 06.

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



La/El Secretario/a
General del Pleno

10/06/09

4 PLAN DE ETAPAS

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.

- Nuevo vial de acceso Santa Catalina – Avda Consignatarios.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



10/06/09

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

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.

4.1 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.

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:



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

La/El Secretario/a
General del Pleno

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.



Programa Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno

10/06/09 121

De esta manera se ha llegado a la siguiente programación:

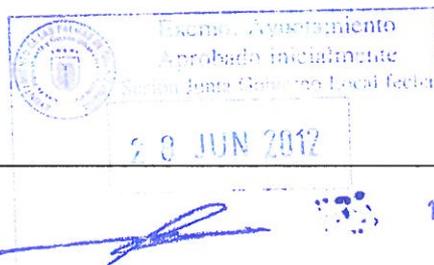
AÑOS (2013-2023)

- 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											■	■

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

El Secretario/a
General del Pleno



5 ESTUDIO ECONÓMICO Y FINANCIERO

Utilizando precios medios habituales, en 2011, 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:

EVALUACIÓN DEL COSTO DE LAS ACTUACIONES PROGRAMADAS

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 €
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 Secretario/a
General del Pleno



6 CRITERIOS E INDICADORES AMBIENTALES. SOSTENIBILIDAD

Según la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), un indicador es un "(...) *parámetro, o el valor resultante de un conjunto de parámetros, que ofrece información sobre un fenómeno, y que posee un significado más amplio que el estrictamente asociado a la configuración del parámetro*". Por su parte, la Agencia Europea de Medio Ambiente considera que un indicador es "(...) *un valor observado representativo de un fenómeno determinado. En general, los indicadores cuantifican la información mediante la agregación de múltiples y diferentes datos. La información resultante se encuentra pues sintetizada. En resumen, los indicadores simplifican una información que puede ayudar a revelar fenómenos complejos*".

En términos coloquiales, un indicador ambiental no es más que una estadística que ofrece información más allá del dato mismo, permitiendo un conocimiento más comprensivo de la realidad que se pretende analizar, según la escala de análisis. En definitiva, un indicador, es una medida de una parte observable de un fenómeno que permite valorar otra porción no observable del fenómeno. Se convierte pues, en una variable que, de manera sucinta y científicamente válida, debe indicar determinada información sobre una realidad que no se conoce de forma completa o directa.

Un indicador ambiental es una variable que mediante síntesis de información, pretende reflejar el estado del medio ambiente, o de algún aspecto del mismo, en un momento y en un espacio determinado, adquiriendo por ello un gran valor como herramienta en los procesos de evaluación y de toma de decisiones sobre los problemas ambientales. Para ello, un indicador ambiental, debe cumplir una serie de requisitos fundamentales:

- Ser instrumentos de comunicación.
- Estar basados en conocimientos científicos y en datos fiables.
- Contener una información que sea representativa.
- Ser capaz de señalar los cambios de tendencia.
- Proporcionar información de relevancia.
- Ser simple y claro.
- Ayudar a la toma de decisiones.
- Permitir comparaciones interterritoriales.

Los indicadores ambientales que se proponen son los siguientes. Cabe destacar la dificultad que entraña el obtener datos de buena calidad.

- Consumo de agua por habitante.
- Tasa de reciclaje de residuos urbanos.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

Lr/E. Secretaria/o
General del Pleno



- Consumo energético por tipo de fuente.

A continuación se detalla la hoja de metodología de los indicadores ambientales:

Consumo de agua por habitante

1. Denominación: Consumo de agua por habitante.

2. Definición: Cantidad de agua utilizada para consumo doméstico.

3. Relevancia ambiental: Disponer de una cantidad suficiente de agua para satisfacer las necesidades humanas básicas es un requisito indispensable para la vida, la salud y desarrollo. A medida que aumenta el desarrollo también aumenta la demanda de agua por habitante.

4.- Periodicidad de actuación: Anual.

5.- Metodología de cálculo:

Consumo de agua por habitante = Consumo doméstico de agua / Número de habitantes x 100.

6.- Unidad de medida:

Consumo doméstico de agua: litros / (habitante/día).

7.- Ámbito de aplicación: Plan Especial de Ordenación del Puerto de Las Palmas dentro del ámbito de la OAS 06.

8.1- Descripción de variables

8.2.- Número de variables: 2.

Denominación: Consumo doméstico de agua.

Unidades: litros/días.

Fuente: Compañía suministradora de agua.

Denominación: Número de habitantes.

Unidades: Número de habitantes.

Fuente: Padrón municipal.

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

La/El Secretario/a
General del Pleno



Tasa de reciclaje de residuos urbanos.

1. **Denominación:** Tasa de reciclaje de RU.

2. **Definición:** Cantidad de residuos urbanos que se reciclan en origen (cartón-papel, vidrio, plástico y materia orgánica) frente al total que quedan sin reciclar generados por los habitantes del Suelo Urbanizable Sectorizado Ordenado.

3. **Relevancia ambiental:** Determina el grado de sensibilización ambiental con respecto a la gestión en origen de los residuos urbanos objeto de reciclaje.

4.- **Periodicidad de actuación:** Anual.

5.- **Metodología de cálculo:**

Tasa de reciclaje = Kilos reciclados / Kilos total.

6.- **Unidad de medida:**

Tasa de reciclaje: Kilos.

7.- **Ámbito de aplicación:** Plan Especial de Ordenación del Puerto de Las Palmas dentro del ámbito de la OAS 06.

8.1- **Descripción de variables**

8.2.- **Número de variables:** 2.

Denominación: Kilos reciclados.

Unidades: Kilos.

Fuente: Compañías recicladoras de RU (Martínez Cano Canarias, S.A. y Gestora Canaria de Residuos, S.A.).

Denominación: Kilos de basura generados.

Unidades: Kilos.

Fuente: Compañía de recogida de basura municipal.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

El/la Secretario/a
General del Pleno



Consumo energético por tipo de fuente

1. Denominación: Consumo de energía.

2. Definición: Consumo de energía por tipo de fuente.

3. Relevancia ambiental: El consumo de energía procede de los combustibles fósiles es responsable de grandes presiones ambientales (calentamiento global, acidificación, oxidación fotoquímica, etc.), por lo que el seguimiento de este consumo son aspectos fundamentales para la planificación de las estrategias energéticas.

4.- Periodicidad de actuación: Anual.

5.- Metodología de cálculo:

- Consumo doméstico de electricidad por fuentes no renovables = Consumo de electricidad / Número de habitantes.

- Consumo doméstico de electricidad por fuentes renovables = Consumo de electricidad / Número de habitantes.

- Consumo doméstico de electricidad por fuentes no renovables / Consumo doméstico de electricidad por fuentes renovables.

6.- Unidad de medida: kW/h.

7.- Ámbito de aplicación: Plan Especial de Ordenación del Puerto de Las Palmas dentro del ámbito de la OAS 06.

8.1- Descripción de variables

8.2.- Número de variables:

Denominación: Consumo doméstico de electricidad por fuentes no renovables.

Unidades: kW/h.

Fuente: Compañías suministradora de energía (UNELCO).

Denominación: Número de habitantes.

Unidades: Número de habitantes.

Fuente: Padrón municipal.

Denominación: Consumo doméstico de electricidad por fuentes renovables.

Unidades: kW/h.

Fuente: Comunidad de propietarios.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/o
General del Pleno



7 CONCLUSIÓN FINAL

Como **CONCLUSIÓN FINAL**, una vez realizado el estudio del estado actual del territorio en cuanto a factores ambientales y paisajísticos que pudieran verse afectados por el desarrollo de este "**Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas dentro del ámbito de la OAS 06**" se considera que el desarrollo del mismo es compatible con el medio natural, el paisaje y el medio urbano, puesto que las afecciones que se van a dar son mínimas. Resultando en la mayor parte de los casos, positivas para el entorno, lográndose además, una integración más adecuada del puerto en la ciudad.

Por lo tanto, se concluye que el desarrollo de este "**Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluido en el ámbito de la OAS 06**" es compatible en cuanto a las características naturales y socioeconómicas del medio se refiere. Se considera, por tanto que el Impacto Ambiental previsto resultará **POCO SIGNIFICATIVO**.

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

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

D. Esteban Del Nero Benítez

25 SEP 2013

1.º/El Secretario/a
Consejo de Pleno

El Director de la Autoridad Portuaria

D. José Miguel Pintado Joga



10/06/09