

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Marco normativo de la Evaluación Ambiental Estratégica

La presente Memoria Ambiental corresponde al **"PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO LAS PALMAS DENTRO DEL ÁMBITO DE LA OAS 06"**, promovido por la Autoridad Portuaria de Las Palmas, con ámbito de desarrollo en el término municipal de Las Palmas de Gran Canaria, y tiene por objeto continuar la tramitación ambiental correspondiente a dicho Plan Especial dentro del marco de aplicación de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

La Memoria Ambiental tiene carácter preceptivo y vinculante, y se ha redactado al amparo del contenido de las siguientes disposiciones legales:

- Directiva 2001/42 CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.
- Ley Estatal 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. (B.O.E. nº 102, de 29 de abril de 2006)
- Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo (BOC 2006/104, de miércoles 31 de mayo) y posteriormente modificado por el Decreto 30/2007, de 5 de febrero (BOC 2007/034, de jueves 15 de febrero).

La Memoria Ambiental viene definida en el artículo 12 de la Ley 9/2006 de la siguiente manera:

"Finalizada la fase de consultas, se elaborará una memoria ambiental con el objeto de valorar la integración de los aspectos ambientales en la propuesta de plan o programa, en la que se analizarán el proceso de evaluación, el informe de sostenibilidad ambiental y su calidad, y se evaluará el resultado de las consultas realizadas y como se han tomado en consideración y se analizará la previsión de los impactos significativos de la aplicación del plan o programa.

La memoria ambiental contendrá las determinaciones finales que deban incorporarse a la propuesta del plan o programa.

La memoria ambiental es preceptiva y se tendrá en cuenta en el plan o programa antes de su aprobación definitiva. Será realizada en el ámbito de la Administración General del Estado, de acuerdo con lo establecido en el artículo 22 y, en el ámbito de las Comunidades Autónomas, por el órgano u órganos que éstas determinen, y, en todo caso, con el acuerdo del órgano ambiental."

Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



El Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado mediante Decreto 55/2006, de 9 de mayo, incluyó el procedimiento de evaluación ambiental de planes propugnado por la directiva europea y la normativa estatal. Dicho procedimiento ha sido modificado por el Decreto 30/2007, de 5 de febrero, quedando con la siguiente redacción en su Artículo 27.1.c:

"Agotados los plazos de participación o de información pública, y de consulta, se elaborará por el promotor la propuesta de Memoria Ambiental que, junto con el resto del documento, será sometida a la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias. Este órgano, en el plazo máximo de dos meses, emitirá acuerdo, con las modificaciones que estime oportunas sobre las propuestas del promotor, en su caso. Cuando este órgano intervenga, además, en virtud de sus competencias territoriales o urbanísticas, se emitirá igualmente un único acuerdo de carácter integrador que constará de dos apartados. El primero, referido a la Memoria Ambiental y el segundo contendrá informe preceptivo y no vinculante sobre las cuestiones sustantivas territoriales y urbanísticas. El transcurso del plazo de dos meses sin notificar acuerdo, salvo que el previsto para emitir informe sea mayor, en cuyo caso se estará a dicho plazo, supondrá la aceptación de la modificación de la Memoria Ambiental en los mismos términos en que resultó propuesta."

A diferencia del Informe de Sostenibilidad Ambiental, cuyo contenido oportunamente modulado por el correspondiente Documento de Referencia -en este caso 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-, aparece descrito en el Anexo I de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre la Propuesta de Memoria Ambiental no existe una referencia detallada del contenido a abordar y el modo de afrontar su redacción, habiendo sido los contenidos a los que el presente documento se ha ajustado para su desarrollo los aspectos exigidos en el artículo 12 de la mencionada Ley, siendo los siguientes:

- Análisis del proceso de evaluación del Plan Especial.
- Valoración del Informe de Sostenibilidad Ambiental y su calidad.
- Análisis del resultado de las consultas realizadas y de cómo han sido tomadas en consideración.
- Análisis de la previsión de los impactos significativos derivados de las aplicaciones del Plan Especial.
- Determinaciones finales que deben ser incorporarse a la propuesta de Plan Especial.

1.2 Antecedentes administrativos de la tramitación

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

1.2.1 Formulación del Plan Especial

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en sesión celebrada el 8 de marzo de 2012, acordó:

- Formular el "*Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida en el Ámbito OAS-06*" e iniciar el expediente de tramitación.
- Remitir al Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria el documento de formulación del Plan Especial.
- Solicitar todos aquellos informes sectoriales previos a la Aprobación Inicial del Plan en virtud de normativa sectorial, lo cual supondrá la suspensión del plazo de tramitación del procedimiento, en virtud de lo previsto en el artículo 42.2 del TR-LOTCENC, según la redacción dada por la Ley 6/2009, de 6 de mayo.

1.2.2 Solicitud de los informes sectoriales

La Autoridad Portuaria de Las Palmas solicitó los informes sectoriales de Costas, Carreteras y Patrimonio Histórico, previos a la aprobación inicial del documento de Plan Especial de Ordenación. Concretamente se solicitaron los siguientes:

- Solicitud de informe sectorial a la Demarcación de Costas de Canarias, en aplicación del artículo 117 de la Ley 22/1998, de 28 de julio, de Costas. Registro de entrada de la solicitud en la Demarcación el 9 de marzo de 2012.
- Solicitud de informe sectorial a la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico y Cultural, del Cabildo de Gran Canaria, en aplicación del artículo 8 de la Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias. Registro de entrada de la solicitud en el Cabildo el 9 de marzo de 2012.
- Solicitud de informe sectorial de carreteras a la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias y a la Consejería de Obras Públicas, Infraestructuras y Aguas del Cabildo de Gran Canaria. Registro de entrada de la solicitud en el Cabildo y el Gobierno de Canarias el 9 de marzo de 2012.

1.2.3 Contenido de los informes sectoriales

Los informes sectoriales previos a la aprobación inicial recibidos en la Autoridad Portuaria de Las Palmas, una vez realizada la solicitud de los mismos a las administraciones con competencias en la materia, fueron los siguientes:

- Informe sectorial de carreteras, de la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación del Gobierno de Canarias, recibido el 25 de abril de 2012 con registro de entrada nº 2473.

Excmo. Ayuntamiento
de Las Palmas de G.C.
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



El carácter del informe se condiciona a que se cumplan las siguientes determinaciones:

- a) Que en los documentos de planos de ordenación figure la Línea Límite de Edificación con respecto la GC-1.
 - b) Que en el artículo 34 de la normativa figure que los proyectos de colindantes con la GC-1 deberán ser autorizados por el Cabildo de Gran Canaria.
 - c) Que una vez subsanado lo anterior se vuelva a emitir un nuevo informe por parte de la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación, considerando el informe emitido como vinculante con el plan especial.
- Informe sectorial de patrimonio histórico, de la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico y Cultural, del Cabildo de Gran Canaria, recibido el 18 de mayo de 2012 con registro de entrada nº 2901.

En el informe se realizan las siguientes consideraciones:

- a) Que en la normativa del Plan Especial se mencione el artículo 70 sobre hallazgos casuales de la Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias.
- b) Considera muy positiva que se haya incluido entre los usos propuestos del Plan Especial el uso cultural en las áreas de normativas NTD y AN3-TO y propone como recomendación que se estudie la viabilidad de instalar un espacio museístico sobre la vinculación de Gran Canaria y el mar.

1.2.4 Consideración de los informes sectoriales

- Respecto el Informe sectorial de carreteras:

Como simple nota informativa inicial, hay que destacar que el emplazamiento y situación del puerto es anterior (casi un siglo antes) a la construcción de la GC-1, y que, en concreto, entre Santa Catalina y Belén María, los terrenos sobre los que asientan los tramos VI y VII de la Avenida Marítima (actual GC-1) fueron cedidos en la década de los 80 por la Autoridad Portuaria para que se pudiera construir la misma. O sea, se produjo entonces una mutación demanial de un puerto, que ya existía desde hacía mucho tiempo y cuyas **facultades competenciales quedaron inalteradas en el resto del dominio público portuario no desafectado**, incluidas las servidumbres de protección del demanio marítimo terrestre que prevé la legislación de Costas sobre otros espacios circundantes.

También es preciso aclarar que todas las superficies terrestres a ordenar mediante este plan especial de ordenación pertenecen al **dominio público portuario estatal**, y que como tal se integran, con sus peculiaridades, dentro de los que **conforman el dominio público marítimo-terrestre**, (véase al respecto el artículo 4.11 de la Ley 22/1988 de

Costas y el artículo 67.1 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante). Además, el **dominio público marítimo-terrestre** (dentro del que se integra el dominio público portuario) se encuentra **especialmente protegido como tal por el artículo 132.2 de la Constitución Española**, refiriéndose el artículo 7 de la Ley de Costas al mismo como **inalienable, imprescriptible e inembargable**. El Capítulo II de esta Ley, integrado en el Título I **Bienes de Dominio Público Marítimo Terrestre**, se titula de manera rotunda y clarificadora como **"INDISPONIBILIDAD"**

Por otro lado, la sentencia del Tribunal Constitucional 46/2007 sobre la Ley Directrices de Illes Balears (FJ 10) no ha admitido el informe vinculante autonómico sobre las competencias estatales (aeropuerto de Formentera). ya que "...al no asegurar la debida ponderación de los intereses eventualmente afectados por la concurrencia competencial sobre el mismo espacio físico e imponer la subordinación de unos a otros, el carácter vinculante del informe...es contrario al orden constitucional de competencias".

Visto los anteriores argumentos, se ha considerado por parte de la Autoridad Portuaria que puede haberse producido alguna errata involuntaria en la emisión del mencionado informe, por lo que ha solicitado la reconsideración de su contenido ante la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación del Gobierno de Canarias, previéndose una oportuna aclaración.

- Respecto el Informe sectorial de patrimonio histórico:

Se ha aceptado la propuesta del Cabildo, y se ha añadido un nuevo párrafo en el artículo 11 *-Proyectos de edificación y construcción-* de la normativa del plan especial, con el siguiente contenido:

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

Sobre la viabilidad de instalar un espacio museístico sobre la vinculación de Gran Canaria y el mar en los ámbitos ordenados a través del plan especial, se considera que la Autoridad Portuaria de Las Palmas ha cumplido con dicho objetivo, ya que precisamente en las áreas de normativas NTD y AN3-TO se ha dispuesto de una ordenación urbanística que ha incluido el uso cultural entre los permitidos. La viabilidad económica de dicha instalación, la oportunidad de su construcción o bien el impulso de dicha iniciativa debe suceder a posteriori de la aprobación definitiva del plan especial, estando en manos de las administraciones públicas con competencias en la gestión y promoción del patrimonio histórico la búsqueda de soluciones o medios que posibiliten la implantación de un equipamiento museístico de ese tipo, prestando la Autoridad Portuaria de Las Palmas toda la colaboración que sea posible dentro las competencias que también tiene encomendadas.

25 SEP 2013

1.2.5 Aprobación Inicial

La Junta de Gobierno Local del Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, en sesión ordinaria celebrada el 28 de junio de 2012, acordó la Aprobación Inicial del "*Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida en el Ámbito OAS-06*", así como someter el Plan Especial al trámite de información pública y al de consultas de las Administraciones Públicas, y el Informe de Sostenibilidad Ambiental al trámite de participación pública.

El acuerdo de la Junta de Gobierno Local establecía los siguientes condicionantes que tenían que ser subsanados para el siguiente trámite de aprobación:

- a. Establecer, en el artículo 35 de la Normativa, determinaciones de ubicación y formalización, en el caso de materializar la edificabilidad prevista para el Área de Normativa AN3-TO en un edificio de 50 m. de altura.
- b. Completar la información justificativa de la viabilidad económica de las alternativas y de las medidas ambientales consideradas en la ordenación dentro del apartado 5º Estudio Económico Financiero del Informe de Sostenibilidad Ambiental, tal y como se regula en el anexo I de la citada Ley 9/2006.

1.2.6 Trámite de información pública y consultas

De conformidad con lo establecido en el artículo 11.2 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, y en los artículos 27.1.a) y 28.7 del Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, respectivamente, el documento de Aprobación Inicial y el Informe de Sostenibilidad Ambiental del "*Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida en el Ámbito OAS-06*" se sometió a los trámites de información pública y al de consultas de las Administraciones Públicas.

Con fecha 27 de julio de 2012 se publica anuncio en el periódico La Provincia con el texto íntegro del acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad por el que se aprueba inicialmente el documento, informando que se somete a información pública el documento por un periodo de dos (2) meses.

Además, con fecha 30 de julio de 2012 se publica anuncio en el Boletín Oficial de La Provincia (número 97), con el texto íntegro del acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad por el que se aprueba inicialmente el documento, informando que se somete a información pública el documento por un periodo de dos (2) meses.

La información relativa al expediente se expuso a disposición de los interesados en el Servicio de Urbanismo del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, en las oficinas de la Autoridad Portuaria de Las Palmas y en la web oficial de la entidad, www.palmasport.es.

2 ANÁLISIS DEL PROCESO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN

El artículo 7 de la ley 9/2006 regula las etapas del proceso de evaluación ambiental de un plan, siendo la última de ellas la redacción y posterior aprobación por parte de la COTMAC de la Memoria Ambiental.

El marco legal de referencia seguido para la tramitación del Plan Especial Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas dentro del ámbito de la OAS 06, es el Artículo 84 del Decreto 55/2006, de 9 mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias.

2.1 Trámite de información pública, participación y consultas

El trámite administrativo establecido en la Ley 9/2006, específicamente en su artículo 10 "Consultas", señala lo siguiente:

"1. La fase consultas sobre la versión preliminar del plan o programa, que incluye el informe de sostenibilidad ambiental, implica las siguientes actuaciones:

- a) Puesta a disposición del público.*
- b) Consulta a las Administraciones públicas afectadas y al público interesado, que dispondrán de un plazo mínimo de 45 días para examinarlo y formular observaciones" [...].*

Como se indicó anteriormente, el 27 de julio de 2012 se publica anuncio en el periódico La Provincia informando que se somete a información pública el documento por un periodo de dos (2) meses, siendo además publicado anuncio en el Boletín Oficial de La Provincia (número 97) con fecha 30 de julio de 2012.

La información relativa al expediente se expuso a disposición de los interesados en el Servicio de Urbanismo del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, en las oficinas de la Autoridad Portuaria de Las Palmas y en la web oficial de la entidad, www.palmasport.es.

Las Administraciones Públicas, Organismos y entidades consultadas durante el periodo de información pública han sido las siguientes:

Administración, Organismo o Entidad	Acuse de recibo
Demarcación de Costas de Canarias Dirección General Sostenibilidad de la Costa y del Mar MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE	31/Julio/2012 Excmo. Ayuntamiento Aprobado definitivamente Pleno Municipal Sesión de fecha
Consejería de Sanidad GOBIERNO DE CANARIAS	31/Julio/2012
Viceconsejería de Turismo	31/Julio/2012

Administración, Organismo o Entidad	Acuse de recibo
GOBIERNO DE CANARIAS	
Consejería de Empleo, Industria y Comercio GOBIERNO DE CANARIAS.	01/Agosto/2012
Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Aguas GOBIERNO DE CANARIAS	01/Agosto/2012
Consejería de Economía, Hacienda y Seguridad GOBIERNO DE CANARIAS	01/Agosto/2012
Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad GOBIERNO DE CANARIAS	01/Agosto/2012
Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza	01/Agosto/2012
ADENA – WWF CANARIAS	01/Agosto/2012
MINISTERIO DE FOMENTO	01/Agosto/2012
DIRECCIÓN TÉCNICA ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO	01/Agosto/2012
MINISTERIO DE DEFENSA	01/Agosto/2012
Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial GOBIERNO DE CANARIAS	02/Agosto/2012
Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria	02/Agosto/2012
Servicio Insular de Planeamiento Consejería de Gobierno de Política Territorial, Arquitectura y Paisaje CABILDO DE GRAN CANARIA	02/Agosto/2012
BEN MAGEC – ECOLOGISTAS EN ACCIÓN	10/Agosto/2012
Dirección General de Ordenación del Territorio Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial GOBIERNO DE CANARIAS	13/Agosto/2012

2.2 Informes y alegaciones recibidas

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

Administración, Organismo o Entidad	Fecha de recepción	En plazo/Fuera de plazo
Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial GOBIERNO DE CANARIAS	09/Agosto/2012	En plazo
OPERACIONES PORTUARIAS CANARIAS, S.A. (OPCSA)	16/Agosto/2012	En plazo
Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria	26/Septiembre/2012	En plazo
Consejería de Sanidad	03/Octubre/2012	Fuera de plazo

Administración, Organismo o Entidad	Fecha de recepción	En plazo/Fuera de plazo
GOBIERNO DE CANARIAS		
D ^a . M. Carmen Delgado Santana	13/septiembre/2012	En plazo
D. José Julio Araña Ramírez	13/septiembre/2012	En plazo
D. Juan Carlos García Almeida	18/septiembre/2012	En plazo
D. Felipe O. Ros Brandon	12/septiembre/2012	En plazo
Servicio Insular de Planeamiento Consejería de Gobierno de Política Territorial, Arquitectura y Paisaje CABILDO DE GRAN CANARIA	8/octubre/2012	Fuera de plazo
ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO	8/octubre/2012	Fuera de plazo
PUERTO CIUDAD DE LAS PALMAS, S.A.	1/ octubre/2012	En plazo
Subdirección General de Dominio Público Marítimo-Terrestre Dirección General Sostenibilidad de la Costa y del Mar MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE	16/octubre/2012	Fuera de plazo

Se han recibido 12 informes, de los cuales cuatro han sido fuera de plazo. Se consideran todos.

Del total de informes recibidos, seis (6) han sido remitidos por administraciones públicas; dos (2) estatales y cuatro (4) de administraciones autonómicas y locales (Gobierno de Canarias, Cabildo de Gran Canaria y Ayuntamiento de LP).

Del resto de escritos recibidos, cuatro (4) responden a un mismo informe, del grupo de alegaciones particulares; y dos (2) a empresas privadas que tienen concesiones administrativas en el dominio público portuario del Puerto de Las Palmas.

Agotados los trámites de participación pública y de consulta, emitidos los informes relativos a las alegaciones formuladas al Plan Especial y al Informe de Sostenibilidad Ambiental, e incorporados los contenidos oportunos y subsanadas las deficiencias en la documentación sometida a información pública, en particular aquellas con implicación ambiental, se formula por el promotor la Propuesta de Memoria Ambiental de acuerdo a lo señalado en el Art. 12 de la Ley 9/2006 y en cumplimiento además de lo dispuesto en el artículo 27 "Procedimiento de evaluación ambiental" del Decreto 30/2007, de 5 de febrero (BOC 2007/034, de jueves 15 de febrero), por el que se aprueba la modificación del Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo, para que sea tomada en consideración por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias para su aprobación.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

3 ANÁLISIS Y VALORACIÓN DEL ISA

El Informe de Sostenibilidad Ambiental del "Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto incluida en el Ámbito de la OAS 06" fue redactado en cumplimiento 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 para el desarrollo de contenidos 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 (BOC nº 031, de 12 de febrero de 2007).

La estructura formal del referido Informe de Sostenibilidad Ambiental se ajusta a las directrices marcadas por el Documento de Referencia indicado, habiéndose elaborado un documento independiente que incorpora y actualiza el contenido del Informe de Sostenibilidad Ambiental presentado en la Aprobación Inicial, en el que se han añadido los aspectos contemplados, tanto en las alegaciones como las sugerencias de los distintos informes sectoriales evacuados en el periodo de participación pública del citado documento, y que cumple con el alcance de contenidos exigido.

Se aborda a continuación el análisis del cumplimiento de las directrices ordenadas al Informe de Sostenibilidad Ambiental desde el referido Documento de Referencia, dado que constituyen el marco de control adecuado para verificar y evaluar su calidad:

3.1 Información urbanística y ambiental

La Información urbanística y ambiental se recoge en apartado 1.3 del ISA, en el que se incluye la siguiente documentación:

- Información Urbanística, contenidos, objetivos y criterios del plan y relación con otros planes conexos. En el que se plantea dotar a la zona de servicio de una ordenación que optimice la explotación de los usos portuarios. Lograr la máxima integración puerto-ciudad.
- Caracterización y delimitación espacial de las variables ambientales. En el que aclara que 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.
- Características geomorfológicas y topográficas del terreno, donde se expone que la casi totalidad de la zona de servicio del puerto se encuentra a cota del mar, siendo toda ella una plataforma horizontal producto de terrenos que progresivamente se han

ido ganando al mar a levante del Istmo de Guanarteme, no existiendo actualmente suelos y terrenos que se puedan ver afectados por las determinaciones de este Plan.

- d) Características paisajísticas del lugar, en el que se habla de la importancia del puerto como uno de los elementos principales que ha conformado el paisaje de esta ciudad. Siendo la actividad portuaria un foco de la atención ciudadana. Especificando que el paisaje que predomina es el antrópico, no existiendo zonas en las cuales las características originarias del terreno (paisaje natural) permanezcan.
- e) Inventario y localización de los elementos naturales y culturales existentes en el ámbito de ordenación, haciendo especial mención a las especies sometidas a algún tipo de protección y a los elementos culturales catalogados o que disfrutan de algún régimen especial de protección, así como de aquellos que sean merecedores de protección en el contexto del ámbito sometido a ordenación.
- f) Tipología y localización de impactos ambientales preexistentes, en el que se detalla que 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).
- g) Los objetivos y criterios ambientales del plan se indican en el apartado 1.4 del ISA. En el que se considera que al no existir dentro del ámbito territorial de este plan elementos patrimoniales naturales y culturales protegidos o catalogados de interés (más allá de los ejemplares de palmera canaria plantados y la Grúa Titán como pieza representativa de la construcción del puerto) 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.

3.2 Diagnóstico ambiental

El diagnóstico ambiental del ámbito de ordenación se aborda en el apartado 1.5 y en el Plano nº 1 del ISA, analizando la situación actual del medio y la evolución probable. Reconociéndose que si bien la ordenación proyectada implica una serie de actuaciones, éstas no suponen un cambio significativo sobre los parámetros ambientales de la zona de estudio. Mientras que por el contrario, con el desarrollo de este Plan Especial se mejorarán los parámetros paisajísticos del entorno y producirá una mejor integración de la zona de encuentro entre el área urbana y el propio puerto. Basándose en esta conclusión en que no se van a incluir usos distintos a los actuales, así como tampoco se van a producir afecciones importantes sobre el medio, ya que únicamente se ordenarán los usos de forma que respondan -de modo más adecuado- a las necesidades actuales de la zona de servicio del puerto.

Toda esta información se detalla en el Informe de Sostenibilidad Ambiental en los contenidos de los correspondientes apartados; textos e imágenes



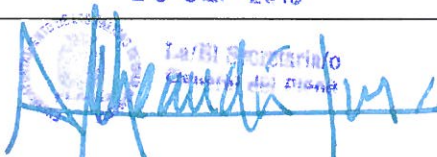
3.3 Evaluación de las repercusiones ambientales

La evaluación de las repercusiones ambientales de las determinaciones del plan se desarrolla en el apartado 1.6 del ISA, con la siguiente estructura:

- a) Identificación de los parámetros ambientales afectados y de los procesos que podrán inducirse como consecuencia de la aplicación de las determinaciones del plan.
- b) Caracterización de los efectos ambientales derivados de la aplicación de las determinaciones del plan.
- c) Descripción y justificación de las alternativas contempladas, incluyendo la alternativa cero. Expresión de sus efectos diferenciales sobre el medio ambiente y justificación detallada de la solución adoptada. En el documento se incluyen planos descriptivos de las alternativas estudiadas.
- d) Descripción y justificación del conjunto de medidas ambientales protectoras, correctoras y compensatorias, y su valoración económica.
- e) Descripción de los recursos naturales cuya eliminación o utilización se considera necesaria para la ejecución del planeamiento.

En cualquier caso es importante resaltar que la idoneidad del ISA viene avalada por la fase de información pública, participación ciudadana y consultas evacuada en cumplimiento del Artículo 84 del Decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimiento de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, durante la cual se han recabado informes y alegaciones de organismos públicos, entidades y elegantes particulares.

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



4 RESULTADOS DE LAS CONSULTAS Y PARTICIPACIÓN. CONSIDERACIÓN EN LA TOMA DE DECISIONES

En este apartado se hace un análisis pormenorizado de la toma en consideración de los informes recibidos en la etapa de consulta pública, indicando los ajustes que derivado de las consideraciones formuladas se consideran convenientes resaltar.

4.1 Síntesis de los informes y alegaciones recibidas

En el trámite de consulta a otras Administraciones Públicas Territoriales afectadas y de información pública al que fue sometido por plazo de dos (2) meses el Informe de Sostenibilidad Ambiental del *Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto incluida en el Ámbito de la OAS 06*, se recibieron informes y alegaciones de diferentes organismos, instituciones, empresas y alegantes particulares. Se muestran en la tabla siguiente.

código	Administración, Organismo o Entidad	Incidencia sobre el PE	Incidencia sobre el ISA
I.1	Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial GOBIERNO DE CANARIAS	Límites físicos y competencias	Ninguna
I.2	OPERACIONES PORTUARIAS CANARIAS, S.A. (OPCSA)	Corrección cartográfica	Ninguna
I.3	Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria	ninguna	Ninguna
I.4	Consejería de Sanidad GOBIERNO DE CANARIAS	ninguna	Ninguna
I.5	D ^a . M. Carmen Delgado Santana	Propuesta de estudios de viabilidad	Ninguna
I.6	D. José Julio Araña Ramírez	Ídem	Ninguna
I.7	D. Juan Carlos García Almeida	Ídem	Ninguna
I.8	D. Felipe O. Ros Brandon	Ídem	Ninguna
I.9	Servicio Insular de Planeamiento Consejería de Gobierno de Política Territorial, Arquitectura y Paisaje CABILDO DE GRAN CANARIA	Propuestas de ordenación para evitar afecciones paisajísticas	Ninguna
I.10	ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO	Incompatibilidad de usos pormenorizados	Ninguna
I.11	PUERTO CIUDAD DE LAS PALMAS, S.A.	Ordenación: normativas y viales	Ninguna
I.12	Subdirección General de Dominio Público Marítimo-Terrestre Dirección General Sostenibilidad de la Costa y del Mar MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE	Ninguna	Ninguna

En ninguno de los informes se hacen observaciones sobre aspectos ambientales. En tres (3) de los informes (I.3, I.4 y I.12) no se plantean ninguna objeción al desarrollo del Plan Especial. En otra (I.2) tan sólo observaciones sobre la corrección cartográfica en superficies fuera del ámbito del Plan Especial. Los alegantes I.5, I.6, I.7 y I.8, plantean la misma relación de observaciones. Por lo general enfocadas a la propuesta de realización de estudios de viabilidad económica y realidad comercial y hotelera de la zona. El resto de informes versa sobre distintos aspectos relacionados con la ordenación y aplicación de normativas: competencias y límites físicos (I.1); corredores visuales y espacios libres (I.9); incompatibilidad de usos con el planeamiento portuario superior (I.10) y sobre cuestiones de aplicación de la normativa urbanística (I.11).

Contenidos temáticos de los informes.

Una vez clasificados los informes por orden de R. E., se elaboró una contestación para cada informe con los razonamientos y criterios técnicos y jurídicos correspondientes. En estas contestaciones, las propuestas de resolución se han agrupado en estimación total; estimación parcial y desestimación

En el epígrafe siguiente se expone cómo han sido tomadas en consideración las observaciones y consideraciones realizadas en cada uno de los escritos recibidos.

4.2 Sugerencias recibidas y cómo se han tenido en cuenta

4.2.1 Alegación I.1.: Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación

Durante el periodo de información pública del documento de plan especial de ordenación se remite a la Autoridad Portuaria de Las Palmas escrito de la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación del Gobierno de Canarias. En dicho escrito se adjunta informe evacuado por el Servicio Jurídico de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial, de fecha 3 de julio de 2012, respecto el informe recibido el 25 de abril de 2012 por la misma Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación del Gobierno de Canarias

SÍNTESIS:

Básicamente el informe del Servicio Jurídico de la Consejería se reitera en lo ya informado por la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación, que recordemos constaba de los siguientes apartados:

- a) Que en los documentos de planos de ordenación figure la Línea Límite de Edificación con respecto la GC-1, así como sus zonas de protección.

- b) Que en el artículo 34 de la normativa figure que los proyectos de colindantes con la GC-1 deberán ser autorizados por el Cabildo de Gran Canaria.
- c) Que una vez subsanado lo anterior se vuelva a emitir un nuevo informe por parte de la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación, considerando el informe emitido como vinculante con el plan especial.

RESPUESTA MOTIVADA

a) limitación y servidumbres viarias sobre el ámbito del Plan Especial.

Todas las superficies terrestres a ordenar mediante este plan especial de ordenación pertenecen al dominio público portuario estatal, y como tal se integran, con sus peculiaridades, dentro de los que conforman el dominio público marítimo-terrestre, (véase al respecto el artículo 4.11 de la Ley 22/1988 de Costas y el artículo 67.1 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante). Además, el dominio público marítimo-terrestre (dentro del que se integra el dominio público portuario) se encuentra especialmente protegido como tal por el artículo 132.2 de la Constitución Española, refiriéndose el artículo 7 de la Ley de Costas al mismo como inalienable, imprescriptible e inembargable. El Capítulo II. de ésta Ley, integrado en el Título I *Bienes de Dominio Público Marítimo Terrestre*, se titula de manera rotunda y clarificadora como "**INDISPONIBILIDAD**", estableciendo lo siguiente:

- en su artículo 8.1 que "A los efectos del artículo anterior, no se admitirán más derechos que los de uso y aprovechamiento adquiridos de acuerdo con la presente Ley",
- en el Artículo 9.1 que "No podrán existir terrenos de propiedad distinta de la demanial del Estado en ninguna de las pertenencias del dominio público marítimo-terrestre";
- en el 9.2 que "Serán nulos de pleno derecho los actos administrativos que infrinjan lo dispuesto en el apartado anterior".
- y en 10.3 que "No se admitirán interdictos contra las resoluciones dictadas por la Administración del Estado en ejercicio de las competencias configuradas en la presente Ley y de acuerdo con el procedimiento establecido"

El ámbito territorial del plan especial formulado se encuentra incluido dentro del definido y delimitado por el "Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Las Palmas, que incluye Salinetas y Arinaga" aprobado definitivamente por el Ministerio de Fomento por Orden de 1 de Agosto de 2001, y publicado en el BOE del 21 de agosto de 2001. Informamos que en el expediente de tramitación del citado documento, así como en los posteriores expedientes de modificación de dicho Plan de Utilización, que han sido tramitados, no consta alegaciones o informes en contra por parte del Servicio de Carreteras del Gobierno de Canarias.

Dicha delimitación del dominio público portuario, actualmente vigente desde la aprobación de la Orden Ministerial de 1 de agosto de 2001, proviene de otra anterior

denominada "Proyecto Reformado de la zona de servicio del Puerto de La Luz y Las Palmas", que se aprobó mediante Orden Ministerial el 11 de marzo de 1987, mediante la cual se desagregó de la zona de servicio del Puerto de La Luz y Las Palmas, "los terrenos a ocupar por la autovía (actual GC-1) y sus enlaces (...), ya que aunque la existencia de este vial es muy importante para el puerto, ya que supone una notable mejora en los accesos al mismo, es, sobre todo, una autovía urbana que atenderá fundamentalmente el tráfico de la ciudad". O sea, el trazado de la GC-1, en sus tramos VI y VII se desarrolla sobre terrenos que pertenecían a la zona de servicio terrestre del puerto de La Luz y Las Palmas hasta el año 1987.

Por lo tanto, la delimitación de la zona de servicio terrestre del puerto ya existía con anterioridad a la ejecución de la propia GC-1 (casi un siglo antes), y precisamente su ejecución (de la GC-1) se realizó en terrenos segregados de la zona de servicio para la mejora del sistema viario urbano de Las Palmas de Gran Canaria, y por supuesto, del propio Puerto de Las Palmas. O sea, se produjo entonces una mutación demanial de un puerto, que ya existía desde hacía mucho tiempo y cuyas facultades competenciales quedaron inalteradas en el resto del dominio público portuario no desafectado, incluidas las servidumbres de protección del demanio marítimo terrestre que prevé la legislación de Costas sobre otros espacios circundantes.

Consecuentemente, hay que concluir que existe una "Indisponibilidad" del dominio público marítimo terrestre, y por ende el portuario, para la Administración Autonómica, de forma que no puede afectar al mismo con sus condicionantes competenciales: no puede haber servidumbres desde el dominio público autonómico proyectadas sobre el demanio portuario que supongan restricciones o impedimentos a la gestión y correcta explotación portuaria por parte de la Administración del Estado, por razones constitucionales de interés general y de especial protección del mismo.

b) Proyectos colindantes con la GC - 1

El informe de Carreteras del Gobierno de Canarias solicita que en la Normativa del Plan Especial se incluya un apartado en el que se exprese la obligatoriedad de que los proyectos de construcción y urbanización que desarrollen actuaciones colindantes con la GC-1 se sometan a autorización previa por parte del Cabildo de Gran Canaria, en base a sus competencias en materia de explotación, uso y defensa y régimen sancionador de las carreteras de interés regional. Expone como ejemplo del incumplimiento en dicha materia la ausencia de solicitud de autorización o de convenio entre ambas Administraciones en relación con el vallado o cerramiento de la instalación portuaria que separa ambas infraestructuras.

Tales pretensiones del Gobierno de Canarias no se pueden admitir, y además se ha utilizado un ejemplo incorrecto.

El actual vallado de cerramiento de la zona de servicio terrestre del puerto, revestido con piedra natural, y que vino a sustituir al antiguo vallado que se demolió y trasladó por la ejecución de las obras de la GC-1, se realizó durante la década de los años 80, como elemento físico de delimitación del dominio público portuario, siendo el Gobierno de

Canarias perfecto conocedor del tipo de obra y emplazamiento del mismo, ya que la cimentación de dicho muro, precisamente, fue ejecutada por Carreteras durante la ejecución de la GC-1.

Muestra de lo anterior es que en el archivo de la Autoridad Portuaria de Las Palmas consta escrito de junio de 1987 del Consejero de Obras Públicas del Gobierno de Canarias a la Junta del Puerto, en el cual se decía: *"Dada la puesta en servicio del Ramal Muelle Santa Catalina – Plaza Belén María de la autovía Marítima Tramos VI y VII, que **discurre paralelamente a la valla de cerramiento del Puerto de la que se ha ejecutado el muro de cimentación por ésta Consejería**, y faltando la construcción de la valla propiamente dicha por ese Organismo, se le comunica la necesidad urgente de su ejecución por el peligro que puede suponer su estado actual."* Además, reafirmando el conocimiento del emplazamiento, la tipología y la funcionalidad del muro por parte del Gobierno de Canarias se volvió a recibir escrito en marzo de 1989 del Servicio de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Canarias dirigida a la Junta del Puerto, en el que recuerdan el compromiso adquirido por este organismo de ejecutar la valla de cerramiento, y en el que dicen que **por parte de Carreteras ya se ha ejecutado totalmente la cimentación de la nueva valla a ejecutar** (en diciembre de 1988).

Por lo tanto, en su día existió mutuo acuerdo entre las Administraciones del Gobierno de Canarias y la entonces Junta del Puerto para el trazado, ubicación y ejecución del vallado de cierre de la zona de servicio actual. Y se considera lógico que además se consideraran concensuados en dicho contexto el acuerdo de cooperación entre las Administraciones a la hora de delimitar la nueva infraestructura viaria a ejecutar (incluido los márgenes de la misma) y la zona de servicio del puerto, siendo ambos terrenos de dominio público (viario y portuario) que pasarían a estar separados por el muro o vallado actual.

Desde el punto de vista histórico no hay que olvidarse que la GC-1 está desarrollada desde San Cristóbal a La Isleta en rellenos ganados al mar, que conformaron en su momento dominio público marítimo terrestre, gran parte de los mismos fueron del Puerto de La Luz e integraron como tal el dominio público portuario desde finales del siglo XIX. Pues bien, dejando de un lado los aspectos jurídico-administrativos antes apuntados, no debe olvidarse que el puerto está donde está casi un siglo antes de la construcción de la GC-1, y que, en concreto, entre Santa Catalina y Belén María, los terrenos sobre los que asientan los tramos VI y VII de la Avenida Marítima fueron cedidos en la década de los 80 por la Autoridad Portuaria para que se pudiera construir la misma; es decir, se produjo entonces una mutación demanial de un puerto, que ya existía desde hacía mucho tiempo y cuyas facultades competenciales quedaron inalteradas en el resto del dominio público portuario no desafectado, incluidas las servidumbres de protección del demanio marítimo terrestre que prevé la legislación de Costas. Es esa la razón de la existencia de la valla que tanto sorprende al autor del informe, construida para mayor seguridad y protección del preexistente y prevalente dominio público portuario.

Por último, una vez comentado el ejemplo de presunta invasión de dominio público viario planteado por el Gobierno de Canarias, cabe repetir lo afirmado en el punto anterior: la

"indisponibilidad" del dominio público marítimo terrestre (y por ende el portuario) implica que la Administración Autonómica no puede afectar al mismo con sus condicionantes competenciales: no puede haber servidumbres desde el dominio público autonómico (viario) proyectadas sobre el demanio portuario que supongan restricciones o impedimentos a la gestión y correcta explotación portuaria por parte de la Administración del Estado, por razones constitucionales de interés general y de especial protección del mismo.

c) Informe de la Viceconsejería vinculante sobre el Plan Especial

La Viceconsejería pretende otorgarle al informe un carácter vinculante ante el propio plan especial de la zona de servicio terrestre del Puerto de Las Palmas, proclamando la obligatoriedad de tener en cuenta sus consideraciones en el plan especial que se apruebe definitivamente. Se rechaza tal pretensión.

Al respecto señalar (entre otros) la sentencia del Tribunal Constitucional 46/2007 sobre la Ley Directrices de Illes Balears (FJ 10) no ha admitido el informe vinculante autonómico sobre las competencias estatales (aeropuerto de Formentera). ya que "...al no asegurar la debida ponderación de los intereses eventualmente afectados por la concurrencia competencial sobre el mismo espacio físico e imponer la subordinación de unos a otros, el carácter vinculante del informe...es contrario al orden constitucional de competencias".

Reitera el TC que "...en el supuesto de que exista contradicción entre la planificación territorial autonómica y las decisiones adoptadas por el Estado en el ejercicio de esas competencias, y ensayados sin éxito los mecanismos de colaboración y cooperación, será que los instrumentos de ordenación territorial deberán tener en cuenta y aceptar las decisiones estatales. Ese es el criterio establecido en la disposición adicional segunda de la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas, así como en la legislación sectorial estatal relativa a los diversos tipos y clases de obras públicas estatales como...las obras en zona marítimo-terrestre, las obras portuarias,...". Por tanto, no puede pretenderse que los informes de la Administración autonómica sean vinculantes para la Administración estatal, pues ello sería tanto como supeditar el ejercicio de la competencia exclusiva del Estado sobre puertos a la competencia sobre ordenación del territorio y urbanismo de las entidades territoriales afectadas, lo que, por las razones ya reiteradas, no resulta constitucionalmente legítimo. Estamos, en definitiva, ante uno de los supuestos en los que la competencia exclusiva estatal permite condicionar legítimamente la competencia autonómica sobre ordenación del territorio y urbanismo.

No se plantean afecciones ambientales

Estimación Total ()

Estimación Parcial ()

Desestimación (X)

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

4.2.2 Alegación I.2.: OPERACIONES PORTUARIAS CANARIAS, S.A.

La entidad OPCSA presenta alegaciones mediante escrito presentado en la Autoridad Portuaria de Las Palmas el 16 de agosto de 2012, con RE: 4808.

SÍNTESIS:

En dicho escrito se expone que se ha observado que el plano de información I.05, relativo a la ocupación de dominio público, dispone una ocupación incorrecta de las parcelas de Terminales de Contenedores en el Muelle de León y Castillo, explotadas por OPCSA.

RESPUESTA MOTIVADA:

Al respecto se aclara que la observación responde a una apreciación visual de la representación cartográfica del plano I.05, que no corresponde con la realidad actual de ocupación y régimen de explotación de la parcela correspondiente a OPCSA. Se debe por tanto esta incorrección a una representación cartográfica realizada sobre una situación planimétrica de la ocupación portuaria durante el transcurso de la elaboración del documento, sin que dicho plano tenga ningún valor real sino meramente informativo. No obstante se procederá a la modificación de dicho plano.

Los planos de información que se aportan son meramente orientativos de la realidad portuaria, una realidad dinámica, sujeta a los cambios que la alteran.

Por otro lado, aclaramos que los terrenos donde se encuentra la parcela en explotación por OPCSA, objeto de la alegación, están fuera del ámbito terrestre del *Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida en el Ámbito OAS-06* por lo que su modificación no afecta en absoluto al resultado del mismo.

No se plantean afecciones ambientales

Estimación Total () **Estimación Parcial (X)** Desestimación ()

4.2.3 Alegación I.3.: Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria

Mediante escrito presentado ante la Autoridad Portuaria de Las Palmas el 26 de septiembre de 2012 muestra su conformidad respecto el plan especial de ordenación.

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

SÍNTESIS:

El informe técnico manifiesta que no existen infraestructuras propias del Cabildo (Servicio Hidráulico) dentro del ámbito de actuación del PE, y que tampoco el desarrollo del Plan producirá afecciones sobre terrenos de dominio público hidráulico. No planteando ningún tipo de alegación.

RESPUESTA MOTIVADA:

De conformidad con lo manifestado por el Servicio Hidráulico del Cabildo.

No se plantean afecciones ambientales

Estimación Total (X) Estimación Parcial () Desestimación ()

4.2.4 Alegación I.4.: Consejería de Sanidad

La Consejería de Sanidad del Gobierno de Canarias presenta escrito ante la Autoridad Portuaria de Las Palmas con fecha 3 de octubre de 2012 (RE: 5768).

SÍNTESIS:

Solicita que se estudie si las futuras actuaciones pueden tener algún impacto a los accesos del Centro de Salud del Puerto (distrito Puerto – Isleta) y su servicio de urgencias. Muestran el interés por disponer de alguna parcela dentro del puerto (área Muelle Santa Catalina) para instalaciones de un centro de salud destinado a atender a la población del área urbana cercana.

RESPUESTA MOTIVADA:

El Centro de Salud del Puerto y sus accesos viarios se encuentran fuera del ámbito de este Plan Especial por lo que no se esperan alteraciones derivadas del mismo. En el mismo sentido se pronuncia el Servicio de Carreteras que, en su informe, no menciona posibles afecciones a estos accesos.

Y con respecto al interés de disponer de una parcela para instalaciones de centro de salud, el Plan Especial establece el Uso Dotacional, en todas sus categorías, en todas sus Áreas de Normativa. No obstante, la instalación de un centro de salud en la zona de servicio del puerto estará sujeta, como el resto de concesiones administrativas y autorizaciones temporales, a los procedimientos previstos 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, y a los tipos de usos permitidos en el dominio público portuario.

No se plantean afecciones ambientales

Estimación Total () Estimación Parcial (X) Desestimación ()

4.2.5 Alegación I.5/6/7/8.: D. Felipe O. Ros Brandon y tres más

Los escritos recibidos en el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria por parte de D. Felipe O. Ros Brandon, D^a. M. Carmen Delgado Santana, D. José Julio Araña Ramírez y D. Juan Carlos García Almeida se han agrupado, ya que exponen los mismos argumentos y alegaciones.

SÍNTESIS:

Solicitan lo siguiente:

- a) Información y análisis de la realidad económica actual en las cuestiones sobre las que se articula la alternativa 3.
- b) Usuarios del CC El Muelle, oferta comercial actual y situación de la amortización de dicha infraestructura.
- c) Situación de la oferta del entorno; comercial, hotelera y restauración de la zona urbana del área Santa Catalina – Isleta.
- d) Viabilidad económica de las actividades propuestas.
- e) Que se describan las demandas reales respecto a las actividades portuarias que se pretenden trasladar.
- f) Que se opte por una alternativa más rentable y viable con respecto a la potenciación del ámbito territorial del PE, como zona para el tránsito de todo tipo de pasajeros que entren o salgan del puerto de Las Palmas.
- g) Que el PE cumpla con las determinaciones legales de optimizar las infraestructuras existentes y protección de los recursos naturales, reservando la zona de La Esfinge hasta que la ocupación de las zonas ya desarrolladas lo exijan.
- h) Que la OAS 06, se desarrolle conforme a la alternativa 1, acentuando las actuaciones al tráfico de pasajeros en cuanto a recepción y accesibilidad a la ciudad.

Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013

RESPUESTA MOTIVADA:

Como respuesta queremos insistir en que el Plan Especial se redacta con el objetivo de establecer usos pormenorizados al ámbito territorial correspondiente y las determinaciones urbanísticas que sobre cada parcela se asigne, teniendo en cuenta las características concretas de cada una de ellas: ubicación, entorno, actividades e instalaciones preexistentes (tanto portuarias como aquellas de carácter urbano), etc. No entrando en estudios fuera de sus competencias y objetivos. Queremos decir con esto que las propuestas sobre estudios económicos y de oferta comercial y hotelera tanto del C.C. El Muelle como de toda el área Puerto-Isleta, no corresponde con los objetivos y finalidad del PE. Tampoco sobre planes de restauración urbana fuera del ámbito territorial de la zona de servicio terrestre del puerto dentro de la OAS-06.

Por otro lado, aclaramos que los usos, entre los que se encuentran entre otros, el comercial, hotelero o restauración que se proponen el Plan Especial emanan del planeamiento de orden jerárquico superior (Plan General y Plan Insular de Ordenación). El Plan Especial asegura la posibilidad de desarrollarlos en el ámbito de la Zona de Servicio pero su instalación, evidentemente, estará sujeta a la demanda de cada sector en la zona.

Tampoco pueden atenderse desde este PE las demandas sobre la rehabilitación o restauración urbana fuera del ámbito del Plan Especial, ya que se encuentran fuera de la zona de servicio terrestre del puerto, fuera del ámbito de ordenación, y la Autoridad Portuaria de Las Palmas no tiene competencias al respecto. Son temas que deben ser planteados, por ejemplo, a través de algún órgano donde estén representados todos los agentes sociales públicos y privados con competencias e intereses en el área urbana del entorno inmediato del puerto.

Sobre la viabilidad económica de las alternativas, sí se ve necesario aclarar este asunto, como también lo indica el informe técnico del Ayuntamiento en los condicionantes al que somete la aprobación definitiva de este Plan Especial. Por consiguiente, en el punto 5. del ISA se corrige este aspecto.

En cuanto a las indicaciones e), f), g) y h); es oportuno informar que no es función del presente PE la ordenación de todos los tráfico portuarios. Insistimos que el *Plan Especial de la zona de servicio del puerto incluida dentro del ámbito de la OAS-06*, sólo ordena urbanísticamente los terrenos correspondientes a su ámbito: distribución de usos, delimitación de parcelas, viales y espacios libres, asignación de determinaciones urbanísticas, etc. Siempre de acuerdo con aquellos criterios y recomendaciones ambientales y paisajísticas definidos por el Informe de Sostenibilidad Ambiental.

No depende del Plan Especial desarrollar la política estratégica de concentrar todo el tráfico de pasajeros (cruceros turísticos y transporte interinsular) en su ámbito, aunque existan infraestructuras e instalaciones apropiadas para ello (Muelle de Santa Catalina y Muelle Sanapú). La ubicación de una terminal de transporte interinsular para la compañía Armas en la nueva Dársena de La Esfinge, es una actuación promovida por la propia naviera con la finalidad de optimizar los costes de desplazamiento. Acortar la distancia

entre el punto de salida y llegada entre Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife, lo que no solo beneficia a la propia naviera sino también a sus clientes. Esta actuación, además, podría concentrar las dos terminales con las cuales opera esta naviera (Sanapú y Cambulloneros) en la dársena de la Esfinge, liberando espacios para otros usos.

Desde el punto de vista ambiental y paisajístico hay que diferenciar entre los impactos que origina la estancia de cruceros (estancia puntual y temporal) y la de tráfico interinsular (regular). La llegada de cruceros además de ser una imagen portuaria con buena acogida, supone unos beneficios para la economía local e insular inducidos por los gastos de los turistas en su estancia en la Isla. Por el contrario no generan los impactos que ocasiona el trasiego de vehículos y carga rodada del tráfico interinsular, además del estacionamiento de los contenedores en la terminal de carga del muelle. Especialmente cuando ésta terminal está localizada a escasos metros de una zona urbana residencial – turística. Por tanto, consideramos que desde la óptica de estos parámetros, esta medida entronca con los objetivos de mejoras ambientales y paisajísticas, y con el encaje puerto-ciudad.

Por último, el desarrollo del Plan Especial garantiza los accesos a la ciudad de los pasajeros de aquellos buques que atraquen en cualquiera de los muelles ubicados dentro de su ámbito. Así mismo facilita su movilidad a pie, o en aquellos modos de transporte que pongan a su disposición las propias navieras, operadores turísticos, agentes urbanos....

No se plantean afecciones ambientales

Estimación Total () Estimación Parcial (X) Desestimación ()

4.2.6 Alegación I.9.: Consejería Política Territorial, Arquitectura y Paisaje

La Consejería de Gobierno de Política Territorial, Arquitectura y Paisaje del Cabildo de Gran Canaria presenta informe el 8 de octubre de 2012 sobre el documento de Plan Especial ante la presente Autoridad Portuaria.

SÍNTESIS:

El Servicio de Planeamiento de la Consejería de Política Territorial, Arquitectura y Paisaje otorga el CARÁCTER de CONDICIONADO al documento del Plan Especial respecto a su compatibilidad con el PIO-GC que para su consideración de FAVORABLE deberá adecuarse a los condicionantes establecidos en el apartado 4.2 de su informe.

Los condicionantes a los que hace referencia el informe son los siguientes:

- 1) El Plan Especial propone ocupaciones máximas del 50% - y de hasta el 60% en las zonas limítrofes con la GC-1 (...) El Plan Insular recalca la necesidad de promover y facilitar la continuidad visual y la accesibilidad entre el mar y la ciudad proponiendo,

en cualquier caso, evitar la configuración de pantallas arquitectónicas que impidan la visión al mar desde la ciudad, así como crear «...un espacio suficientemente diáfano para el uso y disfrute del ciudadano». Por lo que señala la necesidad de reducir la ocupación máxima, especialmente de la zona afectada por el sub-área B de la ordenanza NTD, con el fin de facilitar la materialización del objetivo de crear «...un espacio suficientemente diáfano para el uso y disfrute del ciudadano»

- 2) El Plan Especial deberá disponer de manera vinculante la no ocupación con edificación de elementos lineales transversales al mar y coincidentes con las calles más significativas del tejido urbano de manera que se garantice la permeabilidad visual entre el mar y la ciudad.
- 3) con el fin de garantizar la consecución de una conexión estructural potente ente el Parque Santa Catalina y el Puerto, el Plan Especial deberá garantizar la no ocupación con edificación del área más próxima al acceso al recinto portuario en las inmediaciones del citado Parque.
- 4) Recomienda para el espacio entre la GC - 1 (fuera del recinto portuario) y los muelles de Sanapú y Wilson limitar espacialmente (en zonas concretas) las actividades derivadas del uso logístico y de almacenaje para impedir de esta forma la generalización de estas actividades por toda el área de normativa.
- 5) Estima que el Plan Especial objeto de este informe deberá remitir a que sea el citado PTP-2 el que, en el ejercicio de sus competencias, establezca la proporción relativa de cada uno de los usos, determinación que deberá ser asumida por el Plan Especial.

RESPUESTA MOTIVADA:

- 1) Se acepta la alegación y se corrige el Art. 34 Área de Normativa NTD: Náutico, Terciario y Dotacional excluyendo, en la sub-área B, de los cálculos de ocupación los espacios ocupados por viales principales. De tal manera, se mantiene la ocupación del 50 % pero se refiere exclusivamente al espacio que pueda estar ocupado por edificación.
- 2) En efecto el Plan Insular entre sus objetivos plantea la permeabilidad visual entre ambos lados del istmo. Así, en el ámbito que nos afecta, señala como transversales más significativas las constituidas por las calles Lanzarote y Gran Canaria. No obstante, consideramos que no se aporta una definición clara sobre esta propuesta. Por otra parte, consideramos que no encaja con esta propuesta que el Plan Territorial Parcial de Ordenación del Frente Portuario de Las Palmas de Gran Canaria deje fuera de su ámbito territorial el tejido urbano que constituye la pantalla edificatoria que se asienta en el Istmo, barrera que obstaculiza la permeabilidad visual entre la playa (concretamente desde la calle Hierro a la calle Tenerife) y el puerto.
Conforme a esta realidad, en la actualidad se estudian alternativas para minimizar los problemas existente en cuanto a accesibilidad y permeabilidad visual.

No obstante lo anterior, el Plan Especial incluirá en el art. 34 del Área de normativa NTD una referencia expresa a que los proyectos de urbanización que desarrollen la zona deberán tener en cuenta este aspecto con carácter prioritario.

Se acepta la alegación.

- 3) Estimamos que el Plan Especial ha garantizado la no ocupación con edificación del enlace entre el Parque de Santa Catalina y el Puerto a través de la Plaza de Canarias que se ha incluido en el sub área de normativa NTD-B cuya ocupación máxima permitida se ha limitado sobre rasante al 9% y una edificabilidad de 0,09 m²/m². Estos aprovechamientos son prácticamente los existentes en la actualidad y se consideran los mínimos necesarios que garanticen un óptimo funcionamiento de este espacio.

No obstante lo anterior, se propone la incorporación de un nuevo terreno de espacio libre de edificación al norte del acceso por Santa Catalina para reforzar la accesibilidad peatonal y la conectividad de la Zona de Servicio con el espacio libre existente en las inmediaciones de las Calles Luis Morote y Alfredo L. Jones.

Se acepta la alegación.

- 4) Entendemos que el Plan Especial atiende ya esta recomendación y ha limitado los usos logísticos y de almacenaje al Subárea NTD-B. Sin embargo, no se debe olvidar que el espacio que se pretende ordenar forma parte de la Zona de Servicio del Puerto donde se pueden desarrollar todas aquellas actividades relacionadas con los usos asignados. Que en este caso serán los correspondientes a los usos del área de Normativa NTD, Náutico, Terciario y Dotacional.

Aclaremos que los cambios producidos en este espacio no suponen la pérdida de función portuaria del mismo. Y que la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en ejercicio de sus competencias, tales como "...la gestión del dominio público, la optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y recursos que tenga asignados" (Art. 25 TR-LPyMM), debe salvaguardar la capacidad para la explotación del dominio público incluso, con independencia de la entrada en vigor del PTP-2

No obstante, informamos que algunas de estas actividades se vienen desarrollando en las correspondientes parcelas dentro del ámbito territorial señalado. Y que aquellas de mayores afecciones e incidencias tienen con el entorno inmediato (tráfico RO-RO) está debidamente acotadas. Por lo demás consideramos que el resto de actividades que pueden efectuarse al amparo del P. E. son del todo compatible con "actividades más propias de espacios urbanos, como son las de usos culturales, recreativos, o de ocio..." y de igual forma "con la estrategia que en el futuro disponga el PTP -2."

Se acepta parcialmente la alegación.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

- 5) El Plan Especial ha tenido en cuenta en su ordenación la variedad de usos que el PTP-2 demanda para toda su extensión. Sin embargo, no es posible atender la proporción que el Plan Territorial pueda esperar en tanto en cuanto el propio Plan Insular no lo establece de forma específica para este ámbito más reducido. En cualquier caso, como decimos, el Plan Especial que se propone afecta solo a una parte del total del ámbito del Plan Territorial y, por lo tanto, parece excesivo pretender que, por si mismo, resuelva todos sus objetivos.

Por otra parte, nos reiteramos en que "los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística (...) no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima" (Art. 56.1 del TR-LPyMM, y que dicho sistema general portuario debe ser ordenado urbanísticamente mediante un plan especial o instrumento equivalente.

Además el plan especial (o instrumento equivalente) deberá ser formulado, porque así lo indica el TR-LPEyMM, por la Autoridad Portuaria, no pudiendo, por tanto, ser aceptado como válido que con posterioridad a la aprobación definitiva del presente instrumento de ordenación se permita que otro instrumento de ordenación de superior ámbito territorial delimite, especifique o modifique las determinaciones contempladas en el presente documento.

Por lo tanto, no se acepta la alegación.

Se desestima esta alegación.

Se concentran las alegaciones en temas paisajísticos y de ordenación.

Estimación Total () Estimación Parcial (X) Desestimación ()

4.2.7 Alegación I.10.: Ente Público Puertos del Estado

Mediante escrito presentado ante la Autoridad Portuaria de Las Palmas el 8 de octubre de 2012, Puertos del Estado traslada una serie de consideraciones al documento del Plan Especial de Ordenación.

SÍNTESIS:

- Que existen ciertas incompatibilidades (en cuanto a asignación de usos) entre el Plan Especial de Ordenación de la Zona de servicio del puerto dentro de la OAS 06, con el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (vigente) mientras que –en líneas generales- sí es compatible con la propuesta recogida en la tramitación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (del Puerto de Las Palmas) que

actualmente se encuentra en tramitación. Por ello solicita que se refleje expresamente que la normativa del documento está condicionada a la aprobación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Las Palmas por parte del Ministerio de Fomento.

- Indica también que el Plan Especial de Ordenación deberá restringir la admisibilidad de Usos Vinculados a la interacción Puerto Ciudad, de acuerdo con el artículo 72 del Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina mercante. No estimando admisible considerar usuario del puerto, tal y como recoge el Art. 30 de la Normativa del Plan Especial, a cualquier ciudadano que se encuentre de visita en espacios cuyo acceso no esté restringido.

RESPUESTA MOTIVADA:

Respecto la primera observación entendemos que la solicitud del Ente Público Puertos del Estado está suficientemente garantizada en el artículo 6.2 de la Normativa del Plan Especial, que establece *"no podrán otorgarse concesiones para usos diferentes de los establecidos en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (o en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios) y en el Plan Especial para la correspondiente parcela"*.

No obstante, en ese mismo artículo se incluirá la apreciación para aquellos casos en que la normativa del Plan sea manifiestamente incompatible con el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios vigente en la actualidad, o la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios que se encuentra en tramitación.

En lo que respecta a la segunda observación, si bien, en el caso particular del Puerto de Las Palmas y, especialmente, en el ámbito de este Plan Especial, la Zona de Servicio ha sido tradicionalmente abierta a la presencia ciudadana, que la sienten como una parte más de la ciudad, el Art. 30 será corregido atendiendo las indicaciones de Puertos del Estado.

Se aceptan, pues, tales indicaciones.

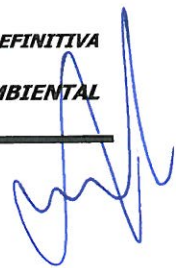
No se plantean afecciones ambientales

Estimación Total (X)

Estimación Parcial ()

Desestimación ()

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



4.2.8 Alegación I.11.: PUERTO CIUDAD DE LAS PALMAS, S.A

La sociedad "Puerto Ciudad de Las Palmas, S. A." presenta escrito de alegaciones ante el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, mediante Correos, el 1 de octubre de 2012.

SÍNTESIS:

Basa sus alegaciones en una serie de aspectos que se pueden resumir en los siguientes:

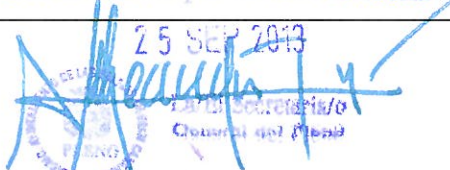
- a) La concesión administrativa otorgada al Grupo Riofisa, constituida posteriormente como la sociedad Mercantil Puerto Ciudad Las Palmas, S.A., preveía, en el Pliego de Condiciones Particulares Económico Administrativas, los parámetros urbanísticos aplicables a las parcelas objeto de concesión.
- b) Entiende el concesionario que la modificación de parámetros urbanísticos podría incidir directa y muy negativamente sobre sus intereses ya que podría suponer el agotamiento prematuro del aprovechamiento urbanístico que considera derivado de un acuerdo concesional.
- c) Considera insuficiente la justificación por la que se declara agotada la edificabilidad en el Edificio del Centro Comercial El Muelle, así como el traslado del nuevo aprovechamiento urbanístico a las eventuales edificaciones que surjan o a ampliaciones o modificaciones del edificio de la Fundación.
- d) Alega que la indefinición de la Red Viaria les impide una adecuada defensa ante una configuración que podría afectar a sus intereses.

RESPUESTA MOTIVADA:

Respecto los parámetros urbanísticos

La concesión administrativa otorgada al Grupo Riofisa, constituida posteriormente como la sociedad mercantil "Puerto Ciudad Las Palmas, S. A.", es el resultado de un concurso para la concesión del "Área de Actividades Terciarias El Muelle", en el muelle de Santa Catalina.

El Pliego de Condiciones Particulares al que se hace referencia, es el que corresponde al Concurso y en él se establece, en su punto primero, las condiciones urbanísticas máximas que rigen el concurso para la adjudicación del concurso para la construcción y explotación de una concesión administrativa. Estas condiciones urbanísticas, se establecen como limitación a las propuestas que se presenten en el concurso y, como no podía ser de otra forma, coinciden con las que en aquel momento se establecían en el Plan Especial de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas para la parcela denominada AC-1.



Sobre estas condiciones urbanísticas, según el Pliego de Bases del Concurso, los participantes debían presentar proyectos básicos completos y orientativos y la descripción con cuadro de superficies y planos de sus propuestas. Es esta propuesta la que fue valorada en el Concurso y sobre la que se efectuó la adjudicación de la Concesión.

Con posterioridad el adjudicatario debía realizar las obras de construcción de conformidad con un Proyecto Constructivo que sería aprobado por la Autoridad Portuaria y acorde con la ordenación urbanística pertinente.

Es decir, las determinaciones urbanísticas a las que hace referencia el Pliego de Condiciones Particulares del Concurso son las condiciones de referencia bajo las que se podría desarrollar el Proyecto que finalmente sería objeto de concesión.

Entendemos, por lo tanto, que las únicas condiciones constructivas que comprometen a la Autoridad Portuaria en el caso de cualquier concesión administrativa son las aprobadas en el otorgamiento de acuerdo al proyecto constructivo presentado y aprobado en cada momento, y no a los potenciales aprovechamientos que cada parcela pudiera tener con antelación.

Respecto la modificación de los aprovechamientos

Hay que recordar que las determinaciones urbanísticas del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas quedaron sin efecto para el ámbito ocupado por el OAS-06 tras la aprobación del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, en diciembre del año 2000. Por lo tanto, nos encontramos con que, en la actualidad, el ámbito de la zona de servicio del puerto incluida en el OAS-06 del PGO de Las Palmas de Gran Canaria se encuentra sin ordenación y que esta deberá llevarse a cabo mediante un Plan Especial de Ordenación como el que en estos momentos se tramita. Por ello, no se puede argumentar que sea el Plan Especial el que modifique los parámetros urbanísticos bajo los que, en su momento, se concedió la concesión administrativa ya que estos fueron modificados ya por el Plan General de Ordenación del año 2000 en el momento en que los dejó sin efecto.

Así mismo, de acuerdo con la Sentencia de 7 de noviembre de 1988, Tribunal Supremo. Sala de lo Contencioso:

"Por otro lado, el Plan es una norma jurídica, precisamente de rango reglamentario, lo que implica que la Administración está habilitada para su alteración arts. 47 y siguientes del Texto Refundido actuando el denominado «ius variandi».

Y en ambos sentidos -trazado del marco físico de la convivencia y modificabilidad cuando el interés público lo demanda el Plan se formula, en principio, al margen de los intereses de los propietarios de los terrenos afectados, el urbanismo es una función pública, la ciudad -más ampliamente, el territorio, en el sentido que aquí importa, art. 1." del Texto Refundido - es de todos y por tanto las decisiones relativas a sus características corresponden a los ciudadanos en general a través de los trámites que abren una vía a su participación y de las decisiones adoptadas por sus elegidos representantes.

La decisión que es el Plan se adopta pues en atención al interés público con independencia de cuales sean las aspiraciones o expectativas de los propietarios de terrenos, aunque aquéllas hayan de ser contemplados después: si en un primer momento el «dibujo» del plan representa una desigualdad después el ordenamiento urbanístico arbitrará técnicas para su compensación”.

Por otro lado, el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas en el ámbito del OAS-06, por su parte, establece determinaciones para Áreas de Normativa y no para parcelas en concreto (como lo hiciera el extinto P.E.O. de la Zona de Servicio de Puerto de la Luz) y, mucho menos, para concesiones administrativas de forma individualizada. Por lo tanto, no cabe realizar cálculos de edificabilidad sobre determinadas edificaciones o concesiones administrativas sino que estos aprovechamientos deben establecerse en el ámbito de cada Área de Normativa. En este caso, este Plan Especial de Ordenación ha tenido muy en cuenta respetar las condiciones urbanísticas de las edificaciones pre-existentes.

Respecto la edificabilidad en el CC El Muelle

La memoria del Plan Especial de Ordenación no motiva suficientemente la decisión, en concreto, de no destinar los nuevos aprovechamientos surgidos de las determinaciones del Plan Especial de Ordenación para el Área de Normativa AN3-TO a ampliaciones del edificio que constituye el Centro Comercial El Muelle. Y es que el Plan no puede ni debe entrar a valorar las afecciones concretas sobre cada una de las concesiones administrativas que se disponen en la Zona de Servicio.

Sin embargo, el Plan Especial sí que indica una serie de objetivos concretos que justifican las decisiones tomadas en cada una de las Áreas de Normativa.

En particular, uno de los objetivos del Plan Especial es, de acuerdo al punto 1.2 de la Memoria de Ordenación “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.”

Estos objetivos chocan frontalmente con aumentar el volumen del edificio ocupado por la entidad “Puerto Ciudad de Las Palmas, S.A” cuyo impacto visual, en cualquiera de los sentidos, es relevante.

En efecto, del análisis de la Memoria Ambiental del Plan Especial, atendiendo a la demanda de permeabilidad transversal entre la ciudad y el mar expresada por el Plan Insular y el Plan General, se desprende que resulta conveniente no aumentar el volumen del edificio del Centro Comercial de forma que estos incrementos supongan nuevos obstáculos visuales.

Por contra, también de acuerdo al mandato del Planeamiento con superior jerarquía, pretende el Plan que una parte importante de la actividad y, por lo tanto, los

aprovechamientos y, sobre todo, las edificaciones en altura, se sitúen en el Área de Normativa AN3-TO de forma que el resto del ámbito del Plan permanezca menos saturado cediendo espacio al uso ciudadano, en forma de espacios libres y/o dotaciones.

La combinación de los dos condicionantes anteriores da lugar a un modelo de desarrollo como el que se establece en el Plan donde las nuevas edificaciones deben permitir la permeabilidad visual transversal entre la ciudad y el mar. Esta liberación de espacios permite la construcción en altura que, si existe, deberá establecerse en las proximidades del Centro Comercial procurando la integración de ambos volúmenes.

En este mismo sentido, y en respuesta a las indicaciones realizadas por el propio Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, el "Artículo 35: Área de Normativa AN3-TO: Terciario y Oficinas" se ha completado estableciendo las condiciones de volumen y forma para edificaciones de 50 m. de altura.

Respecto la red viaria

Si bien el Plan Especial se reserva la posibilidad de modificar el trazado y diseño de los viarios principales, secundarios y acceso a muelles, en el caso de los "principales" establece que *"aseguran las conexiones con el exterior y garantizan la comunicación entre las distintas áreas de la Zona de Servicio y por lo tanto su existencia se considera vinculante"*.

En este caso, se califican como "principales" los viarios que limitan al sur (Acceso al Muelle de Santa Catalina) y oeste (Avda. de los Consignatarios) del Centro Comercial y, por lo tanto, su existencia está garantizada por el propio Plan.

Junto a ellos, un tramo de la C/. La Veloce constituyen los accesos, peatonales y rodados, al Centro Comercial. En el caso de la C/. La Veloce se da el caso de que forma parte de la propia concesión administrativa otorgada a la entidad "Puerto Ciudad de Las Palmas, S. A.". Por lo tanto, la accesibilidad al Centro Comercial no se ve amenazada por las determinaciones de este Plan Especial.

Consideraciones ambientales

Las propuestas de ordenación para el área de normativa AN3-TO, donde se encuentra la parcela en concesión del CC "El Muelle" además de otros terrenos, se deben orientar a la compatibilidad de la normativa urbanística con criterios de mejora paisajísticas, como así queda reflejado en los objetivos del Plan Especial.

"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." (ISA, 1.4 Objetivos y criterios ambientales del Plan)

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

También, debe responder de forma coherente a la demanda de permeabilidad transversal entre la ciudad y el mar expresada por el Plan Insular y el Plan General. Por tal motivo se considera conveniente limitar alturas y distribuir edificaciones de forma que los posibles incrementos edificatorios no supongan mayores obstáculos visuales. En este sentido se concreta la aplicación específica de las determinaciones de ubicación y forma conforme viene expresado en el apartado siguiente **Otras aportaciones**, concretamente en el condicionante a) indicado por el ayuntamiento.

Estimación Total () Estimación Parcial (X) Desestimación ()

4.2.9 Alegación I.12.: Dirección General Sostenibilidad de la Costa y del Mar

SÍNTESIS:

Mediante escrito presentado ante la Autoridad Portuaria de Las Palmas el 16 de octubre de 2012 muestra su conformidad respecto el plan especial de ordenación, y se ratifica en lo señalado en el informe del 25 de mayo de 2012.

RESPUESTA MOTIVADA:

De conformidad

No se plantean afecciones ambientales.

Estimación Total (X) Estimación Parcial () Desestimación ()

4.2.10 Otras aportaciones

Como ya se indicó en el apartado 2.1, de este documento, además de todos estos informes, el Servicio de Urbanismo del Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, en la aprobación inicial por parte de la Junta de Gobierno Local, del **"Plan Especial Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas dentro del ámbito de la OAS 06"** expuso los siguientes condicionantes que habrán que ser subsanados por el siguiente trámite de aprobación:

- Establecer, en el artículo 35 de la Normativa, determinaciones de ubicación y formalización, en el caso de materializarse la edificabilidad

prevista para el Área de Normativa AN3-TO en un edificio de 50 m. de altura.

- b. Completar la información justificativa de la viabilidad económica de las alternativas y de las medidas ambientales consideradas en la ordenación dentro del apartado 5º Estudio Económico Financiero del Informe de Sostenibilidad Ambiental, tal y como se regula en el anexo I de la citada Ley 9/2006.

En lo referente al condicionante a) en la presente Memoria Ambiental se aporta la información necesaria para solventar este condicionante.

Se propone introducir el siguiente texto dentro del contenido del artículo:

Altura máxima: 20 m. para nuevas edificaciones distintas de las existentes en el momento de la redacción de este Plan o reformas/rehabilitación de las existentes.

Excepción: Se admitirá una altura máxima de 50 mts. dentro de la denominada "área de movimiento para edificación de hasta 50m. de altura", siempre y cuando se cumplan las condiciones de volumen y forma para este tipo de edificación."

Condiciones de Volumen y Forma para edificaciones de hasta 50m de altura:

Estas condiciones de volumen y forma son de aplicación a aquellas edificaciones que se encuentran dentro del "área de movimiento para edificación de hasta 50m. de altura" y cuya altura máxima este comprendida entre 20 y 50m.

Estas condiciones son el resultado de la aplicación de los parámetros de ocupación, altura y edificabilidad correspondientes al Área Normativa AN3-TO.

Se prevé un modelo tipológico edificatorio de media/baja densidad en altura para liberar espacio y diversificar la propuesta. Buscando un resultado que garantice la integración con el lugar, la calidad estética y la permeabilidad visual se propone:

- $\geq 50\%$ del suelo será destinado a edificaciones de altura máxima de 20m.
- $\leq 50\%$ del suelo será destinado a edificaciones de altura máxima comprendida entre 20 y 50m.
- Se garantizará la existencia de un volumen edificatorio en altura que oculte el plano de fachada noroeste existente del centro comercial o equivalente;
- Se garantizará la permeabilidad visual en planta baja en al menos un 50% y un conexión transversal física en planta baja en prolongación de la calle La Veloce;
- Se evitarán los volúmenes seriados de mas de 20 m de altura;
- De lo anteriormente mencionado se deduce el siguiente esquema:

Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



Área de movimiento para edificación de hasta 50m. de altura.

Y en lo referido al condicionante b) se completará el apartado correspondiente del Informe de Sostenibilidad Ambiental (página 123) con la información solicitada, tal cual se requiere, matizando que las diferencias entre las distintas alternativas no estriban en transformaciones del territorio, obras o cambios sustanciales de usos o actividades, sino que las diferencias las marcan las distintas distribuciones de usos específicos de cada parcela y la normativa urbanística a aplicar a cada una de ella. Por tanto, no se considera necesario hacer una comparativa del coste económico de cada alternativa.

El texto del Estudio Económico Financiero del ISA quedaría de la siguiente forma:

Las diferencias entre las distintas alternativas no estriban en transformaciones del territorio, obras o cambios sustanciales de usos o actividades, las diferencias las marcan las distintas distribuciones de usos específicos de cada parcela y la normativa urbanística a aplicar a cada una de ella. Por otro lado, los costes económicos globales son derivados de posibles actuaciones que pueden ejecutarse de forma independiente al estudio y selección de alternativas. Y de igual forma no se prevé interferencias entre la ordenación resultante (de las alternativas propuestas, inclusive la alternativa 0) y las medidas correctoras programadas. Por tanto, no consideramos necesario hacer una comparativa del coste económico de cada alternativa.

Detallamos los costes globales de cada actuación y medidas correctoras programadas, que en total suman TRES MILLONES TRECIENTAS VEINTE Y OCHO MIL SETECIENTAS CINCUENTA Y DOS CON OCHENTA Y SEIS CÉNTIMOS DE EUROS (3.328.752,86 €).

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**.

El coste económico de la aplicación de las principales medidas ambientales protectoras, correctoras y compensatorias descritas en el punto 1.6.4, de este documento, y conforme con lo que se regula en el punto (g) del anexo I la ley 9 2006, es el siguiente,

EVALUACIÓN DEL COSTO DE LAS MEDIDAS CORRECTORAS PROGRAMADAS

Retirada de residuos.....	7.500,00 €
Señalización.....	252,86 €
Control de las emisiones de polvo.....	3.000,00 €
TOTAL COSTO PROGRAMA PLAN ESPECIAL:.....	10.752,86 €

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

4.3 Conclusiones

Al tratarse de observaciones de escasa entidad, las resoluciones de las propuestas estimadas contenidas en los informes recibidos no supondrán una modificación sustancial de los planteamientos y contenidos de la aprobación inicial del Plan Especial e informe de Sostenibilidad Ambiental.

A continuación se relacionan todos aquellos aspectos que, se considera, deberán ser introducidos en el documento de cara a la Aprobación Definitiva, ajustes orientados a asegurar la correcta adaptación ambiental del conjunto de actuaciones que articulan el Plan Especial de Ordenación.

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

En cuanto a contenidos ambientales

- El apartado 5., Estudio Económico Financiero, del Informe de Sostenibilidad Ambiental, se completará con la información justificativa de la viabilidad económica de las alternativas y de las medidas ambientales consideradas en la ordenación conforme ha quedado expresado en el apartado anterior.

En cuanto a la ordenación y normativa

- Se corregirá el Art. 34 Área de Normativa NTD: Náutico, Terciario y Dotacional excluyendo, en la sub-área B, los cómputos de ocupación de los espacios ocupados por viales principales. De tal manera, se mantiene la ocupación del 50 % pero tal ocupación se refiere aplicada exclusivamente sobre la superficie de la sub-área susceptible de ser ocupada por la edificación, o sea, una vez excluida la superficie ocupada por el trazado del viario principal.
- El Plan Especial incluirá en el art. 34 del Área de normativa NTD una referencia expresa a que los proyectos de urbanización que se ejecuten en la zona deberán tener en cuenta la permeabilidad visual (pasillos diáfanos trasversales al mar) con carácter prioritario.
- Se incorpora un nuevo espacio libre de edificación al norte del acceso por Santa Catalina con el objeto de reforzar la accesibilidad peatonal y la conectividad de la Zona de Servicio con el espacio libre existente en las inmediaciones de las Calles Luis Morote y Alfredo L. Jones.
- Se reflejará expresamente que en cuanto no se apruebe la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios que se encuentra en tramitación, aquellos casos en que la normativa del Plan sea manifiestamente incompatible con el Plan de Utilización de Espacios Portuarios (vigente en la actualidad) la normativa del documento queda condicionada.
- Se corrige el Art. 30 atendiendo las indicaciones de Puertos del Estado en lo concerniente a la consideración de usuarios.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



5 ANÁLISIS DE LA PREVISIÓN DE LOS IMPACTOS SIGNIFICATIVOS

En el Informe de Sostenibilidad presentado, en su apartado 1.6, en el que se habla sobre las consecuencias ambientales derivadas de las determinaciones del Plan Especial, se indica en primer lugar que los planes especiales no son el instrumento de ordenación o planificación mediante el cual se proponen o ejecutan nuevas infraestructuras. Y que la responsabilidad ambiental de los planes especiales de ordenación de los puertos estatales 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 definidos por el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios. Aclarando en este apartado, que sólo la urbanización y los 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. También se recuerda que el espacio terrestre que ordena este Plan Especial son productos de terrenos ganados al mar.

No obstante en ese apartado se han valorado los probables efectos significativos en el medio ambiente introducidos por el desarrollo de las determinaciones contenidas en el Plan Especial Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas dentro del ámbito de la OAS 06.

Se analizaron todos los impactos de efectos que pudieran producirse por el desarrollo del Plan Especial, tarea que precisó en primer lugar, de la identificación de los impactos y en segundo lugar la valoración de su magnitud, intensidad o temporalidad, etc. -aspectos todos ellos fundamentales para determinar la aptitud de la ordenación que se propone-. Por las características del ámbito que se ordena, los elementos del medio afectado se agruparon en dos grupos coherentes y compatibles, que son variaciones de las características abióticas, bióticas y paisajísticas, y variaciones de los factores socioeconómicos y culturales.

Hecho este análisis, se concluye que los resultados evidencian una total compatibilidad por parte del Plan Especial de Ordenación respecto a los parámetros y elementos naturales significativos existentes en el ámbito que ordena, así como que su desarrollo produce unos efectos positivos en cuanto a los factores socioeconómicos y culturales.

Tras la consideración de las Medidas Correctoras y Protectoras pertinentes para paliar los impactos asociados al desarrollo de las determinaciones contenidas en el Plan Especial, la evaluación de 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 permiten establecer la siguiente conclusión:

La **Evaluación Global** resulta ambientalmente viable para un total de 10 Impactos significativos detectados y valorados como COMPATIBLES, COMPATIBLES POSITIVOS y/o NULOS. Si bien es cierto que las actuaciones previstas en el Plan Especial no generaban incidencias negativas de consideración, con la aplicación de las medidas correctoras descritas se logra un mejor desarrollo de las actuaciones de acondicionamiento de las parcelas y mejoras en las condiciones operativas de la zona de servicio terrestre del puerto, lográndose que el desarrollo del Plan Especial no suponga afección alguna sobre el medio, generando a su vez una sustancial mejora en lo referido a la integración puerto-ciudad.

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

En cuanto a la evolución del consumo de agua y energía eléctrica como consecuencia de la aplicación del Plan Especial, se estima en el ISA que no se producirán incrementos significativos de la demanda, estando previsto en el primer caso el suministro a través de desaladora autorizada y en el segundo mediante toma directa a partir de la red de suministro eléctrico existente en el recinto portuario.

Por lo que se refiere a las repercusiones sobre el tráfico y el transporte, 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. Con el desarrollo de las determinaciones del Plan Especial se lograrán mejoras sustanciales en la conectividad y en la circulación al mejorarse accesos y verse potenciados los recorridos peatonales en la zona.

Por último, en lo que respecta a la evolución en la generación de residuos referida en el ámbito de ordenación, dependerá de numerosos factores entre los cuales el más importante y definitorio es el uso pormenorizado que se le va a dar a las distintas parcelas, puesto que tanto la naturaleza como la cantidad de residuos variará según las actividades portuarias, instalaciones con más o menos personal, etc. En cualquier caso, el Servicio encargado de los residuos urbanos tiene capacidad para hacerse cargo de este incremento de residuos asimilables a urbanos, mientras que todos aquellos considerados peligrosos o especiales deberán ser gestionados adecuadamente por gestores autorizados.

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



La/EI Secretaria/o
General del Pleno

6 DETERMINACIONES QUE DEBEN INCORPORARSE AL PLAN

Las determinaciones ambientales a incorporar al P E han sido desarrolladas a partir del análisis llevado a cabo en el Informe de Sostenibilidad en torno a los impactos ambientales y las medidas ambientales protectoras, correctoras, etc., a las que se han incorporado nuevas determinaciones tras las aportaciones recibidas durante el trámite de información pública y consulta a las administraciones, para integrar los aspectos ambientales dentro del Plan.

Al tratarse de observaciones de escasa entidad, las resoluciones de las propuestas estimadas contenidas en los informes recibidos no supondrán una modificación sustancial de los planteamientos y contenidos de la aprobación inicial del Plan Especial e informe de Sostenibilidad Ambiental.

A continuación se relacionan todos aquellos aspectos que, se considera, deberán ser introducidos en el documento de cara a la Aprobación Definitiva, ajustes orientados a asegurar la correcta adaptación ambiental del conjunto de actuaciones que articulan el Plan Especial de Ordenación.

De las aportaciones recibidas en el trámite de Información Pública y Consulta a las Administraciones Públicas de la Aprobación Inicial del Plan Especial Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas dentro del ámbito de la OAS 06, se han extraído una serie de consideraciones que a continuación describimos:

En cuanto a contenidos ambientales

- El apartado 5., Estudio Económico Financiero, del Informe de Sostenibilidad Ambiental, se completará con la información justificativa de la viabilidad económica de las alternativas y de las medidas ambientales consideradas en la ordenación conforme ha quedado expresado en el apartado anterior.

En cuanto a la ordenación y normativa

- Se corregirá el Art. 34 Área de Normativa NTD: Náutico, Terciario y Dotacional excluyendo, en la sub-área B, los cálculos de ocupación de los espacios ocupados por viales principales. De tal manera, se mantiene la ocupación del 50 % pero tal ocupación se refiere aplicada exclusivamente sobre la superficie de la sub-área susceptible de ser ocupada por la edificación, o sea, una vez excluida la superficie ocupada por el trazado del viario principal.
- El Plan Especial incluirá en el art. 34 del Área de normativa NTD una referencia expresa a que los proyectos de urbanización que se ejecuten en la zona deberán tener en

cuenta la permeabilidad visual (pasillos diáfanos transversales al mar) con carácter prioritario.

- Se incorpora un nuevo espacio libre de edificación al norte del acceso por Santa Catalina con el objeto de reforzar la accesibilidad peatonal y la conectividad de la Zona de Servicio con el espacio libre existente en las inmediaciones de las Calles Luis Morote y Alfredo L. Jones.
- Se reflejará expresamente que en cuanto no se apruebe la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios que se encuentra en tramitación, aquellos casos en que la normativa del Plan sea manifiestamente incompatible con el Plan de Utilización de Espacios Portuarios (vigente en la actualidad) la normativa del documento queda condicionada.
- Se corrige el Art. 30 atendiendo las indicaciones de Puertos del Estado en lo concerniente a la consideración de usuarios.

En Las Palmas de Gran Canaria, a junio de 2013

El Ingeniero Técnico de Obras Públicas

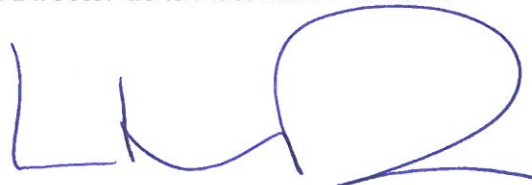


D. José Ramón González Morales

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

D. Esteban Del Nero Benítez

El Director de la Autoridad Portuaria



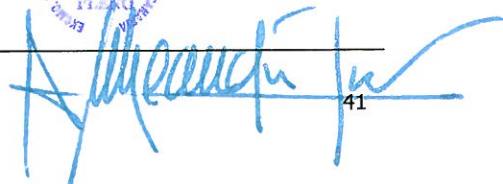
D. José Miguel Pintado Joga

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



La/El Secretario/a
General del Pleno



7 ANEXO I: COPIA DE LAS ALEGACIONES E INFORMES RECIBIDOS

Durante el periodo de información pública, participación y trámites de consulta a las administraciones públicas territoriales afectadas se han presentado las siguientes alegaciones e informes. Se distingue las que han sido presentadas ante la Autoridad Portuaria de Las Palmas o bien ante el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

Administración, Organismo o Entidad	Fecha de recepción	Nº Doc	Administración receptora
Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial GOBIERNO DE CANARIAS	09/Agosto/2012	doc. 43	Autoridad Portuaria
OPERACIONES PORTUARIAS CANARIAS, S.A. (OPCSA)	16/Agosto/2012	doc. 45	Autoridad Portuaria
Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria	26/Septiembre/2012	doc. 46	Autoridad Portuaria
Consejería de Sanidad GOBIERNO DE CANARIAS	03/Octubre/2012	doc. 47	Autoridad Portuaria
D. M. Carmen Delgado Santana	13/septiembre/2012	doc. 48	Ayuntamiento
D. José Julio Araña Ramírez	13/septiembre/2012	doc. 49	Ayuntamiento
D. Juan Carlos García Almeida	18/septiembre/2012	doc. 50	Ayuntamiento
D. Felipe O. Ros Brandon	12/septiembre/2012	doc. 51	Ayuntamiento
Servicio Insular de Planeamiento Consejería de Gobierno de Política Territorial, Arquitectura y Paisaje CABILDO DE GRAN CANARIA	8/octubre/2012	doc. 52	Autoridad Portuaria
ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO	8/octubre/2012	doc. 53	Autoridad Portuaria
PUERTO CIUDAD DE LAS PALMAS, S.A.	1/ octubre/2012	doc. 54	Ayuntamiento
Subdirección General de Dominio Público Marítimo-Terrestre Dirección General Sostenibilidad de la Costa y del Mar MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE	16/octubre/2012	doc. 55	Autoridad Portuaria

Se adjunta copia de las alegaciones, sugerencias e informes recibidos.

Fecha: 8/08/2012

SALIDA

Número: 40 4417

COPTyPT: 108 98 Hora:

	CONOCIMIENTO	INFORME
PRESIDENCIA		
DEFENSA		
INTERIOR Y GOBERNACION		
JUSTICIA		
AGRICULTURA		
COMERCIO Y INDUSTRIA		
TRABAJO Y PREVISION		
EDUCACION		
COMUNICACION		
ASUNTOS VARIOS		

N.R.: IU-05/12

S.R.: JRGllez/Enero

PUERTOS LAS PALMAS.

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

C/. Tomás Quevedo Ramírez, s/n.

35008- LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



En contestación al escrito de 2 de mayo de Puertos Las Palmas, sobre la tramitación **“Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas, incluida en el Ámbito OAS-06”**, en relación con las alegaciones que ha formulado la Entidad sobre el informe que fue evacuado por la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación de esta Consejería con fecha 19 de abril de 2012, en cumplimiento de lo que se establece en el artículo 16.2 de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, y en el que en su apartado 3.1 se condicionó el mismo al cumplimiento de la determinación relativa a que en los documentos de Planos de Ordenación del Plan Especial debe figurar señalada la Línea Límite de Edificación con respecto a la Autovía Marítima GC-1, así como sus zonas de protección, se informa lo siguiente:

Por parte del Servicio Jurídico de esta Consejería se ha evacuado informe con fecha 3 de julio de 2012, en relación con las alegaciones que ha formulado Puertos Las Palmas.

En el citado informe se exponen los Antecedentes y las Consideraciones Jurídicas primera a séptima, observándose en el mismo que no se quita la razón a lo informado por la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación con fecha 19 de abril de 2012, referente a las zonas de dominio público, servidumbre y afección, así como en cuanto a la Línea Límite de Edificación de la Autovía Marítima GC-1, y finalmente al carácter vinculante del informe.

Vista la consideración jurídica séptima en la que se cita lo siguiente: “En la hipótesis de que exista concurrencia de competencias sobre el mismo espacio físico se debería articular la necesaria coordinación entre las Administraciones, **ponderándose** los intereses afectados a los bienes jurídicos a proteger...”.

Y, visto lo que se concluye en el último párrafo del informe, en el que se menciona que *“El escrito de alegaciones remitido por la Autoridad Portuaria, de 2 de mayo de 2012, no desvirtúa el carácter*

Avenida de Anaga, nº 35
Edif. Servicios Múltiples I, Planta 11ª
38071 Santa Cruz de Tenerife.
922475000 . 922476664 (Fax)
www.gobiernodecanarias.org

Profesor Agustín Millares Carló, nº 22
Edif. Servicios Múltiples I, Planta 11ª
35071 Las Palmas de Gran Canaria
928306000/01 . 928382302 (Fax)

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno



*vinculante del informe de la Dirección general de Infraestructura Viaria, sin perjuicio del principio de cooperación y colaboración que rige entre Administraciones Públicas (art. 3.2 Ley 30/1992, de 26 de noviembre) para resolución de discrepancias “, adjunto se remite, a los efectos oportunos, fotocopia compulsada del informe que ha sido evacuado por los Servicios Jurídicos de esta Consejería, instándole a que si se estima pertinente, se celebre una reunión entre ambas Administraciones, en aras consensuar cuales son las zonas de protección (Dominio Público, Servidumbre y afección), así como la Línea Límite de Edificación que deben figurar señaladas en los documentos de planos de ordenación de la figura de planeamiento denominada “**Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida en el Ámbito OAS-06**”, toda vez que a la vista del mismo, se ratifica el informe que fue evacuado por la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación con fecha 19 de abril de 2012.*

Las Palmas de Gran Canaria, a 8 de agosto de 2012.



[Firma manuscrita]
**Viceconsejero de Infraestructuras y Planificación,
(P.O. 27-07-12)
Director General de Infraestructura Viaria,
Juan Ventura Medina Aguiar**

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

[Firma manuscrita]
Secretario/a
General del Pleno

REGISTRO GENERAL

Fecha: 6-Julio-2012

SALIDA

Número:

COPT: 1935 Hora: 9:45

Sr. Jefe del Área de Carreteras
Las Palmas de Gran Canaria

N. Ref. : I- 19/2012
S.R.J.-

Adjunto se remite informe emitido por el Servicio de Régimen Jurídico de esta Consejería, relativo a las observaciones realizadas por la Autoridad Portuaria de Las Palmas en relación con el informe emitido por la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación sobre la figura de planeamiento denominada "Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de las Palmas incluida en el ámbito OAS-06", a los efectos oportunos.

Santa Cruz de Tenerife a 4 de julio de 2012

Pedro Gómez Benítez
Secretario General Técnico



DILIGENCIA PARA HACER CONSTAR
QUE LA PRESENTE FOTOCOPIA ES
FIEL REFLEJO DE SU ORIGINAL
LAS PALMAS DE G.C. 30/07/2012

EL JEFE DE NEGOCIADO

Avenida de Anaga, nº 35
Edificio de Usos Múltiples I Planta 9ª
38071 Santa Cruz de Tenerife.
922475000 . 922475088 (Fax)



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno

Profesor Agustín Millares Carló, nº 22
Edificio de Usos Múltiples I, Planta 9ª
35071 Las Palmas de Gran Canaria
928306000/01 . 928307020 (Fax)



Dirección General de Infraestructura Viaria
A/A Don José María Maya
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

INFORME ACERCA DE LAS OBSERVACIONES FORMULADAS POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS EN RELACIÓN CON EL INFORME EMITIDO POR LA VICECONSEJERÍA DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN SOBRE LA FIGURA DE PLANEAMIENTO DENOMINADA "PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN EL ÁMBITO OAS-06"

Con fecha 29 de mayo de 2012 tiene entrada en el Servicio de Régimen Jurídico de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial, solicitud de informe facultativo, en el que se plantea la siguiente cuestión:

"Si a la vista del escrito remitido por la Autoridad Portuaria de Las Palmas que ha tenido entrada en este Departamento con fecha 3 de mayo de 2012, en relación con el informe que en cumplimiento de lo prevenido en el artículo 16.2 de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias fue emitido por el titular de la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación sobre el "Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida en el Ámbito OAS-06", **procede el mantenimiento del informe evacuado en relación con el citado Plan Especial de Ordenación y el carácter vinculante del mismo, o si por el contrario, debe ser reconsiderado en los términos que así se estime.**"

Entre la documentación remitida se encuentra Informe de la Jefe de Recursos e Informes, de 15 de mayo de 2012, Informe de la Dirección General de Infraestructura Viaria, de 11 de abril de 2012, y escrito de la Autoridad Portuaria de Puertos de Las Palmas, de 2 de mayo de 2012.

ANTECEDENTES

1. Al amparo de lo establecido en el artículo 16.Dos de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, la Dirección General de Infraestructuras Viaria, adscrita a la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación, emite informe de 11 de abril de 2012, en el que se concluye:

"Por lo expresado en el apartado anterior de consideraciones, el carácter del presente informe sobre el documento previo a la aprobación inicial de figura de planeamiento denominada **"Plan Especial de la Zona de Servicio del Puerto incluidas en el ámbito OA-06"**, resulta ser el **CONDICIONADO** a que se cumplan las siguientes determinaciones:

3.1.- En los documentos de planos de ordenación del Plan Especial debe figurar señalada la Línea Límite de Edificación con respecto a la Autovía Marítima GC-1, así como sus zonas de protección.

3.2.- En el artículo 34º del documento de la Normativa del Plan Especial debe figurar señalado expresamente lo siguiente: "Los proyectos de Construcción y/o Urbanización que desarrollen actuaciones colindantes con la carretera GC-1, deberán ser autorizados por el Cabildo de Gran Canaria (...).

Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

Avenida de Anaga, nº 35
Edif. Servicios Múltiples I, Planta 9ª
38071 Santa Cruz de Tenerife
922475000 . 922475088 (Fax)
www.gobiernodecanarias.org

25 SEP 2012
Profesor Agustín Millares Carlió, nº 22
Edif. Servicios Múltiples I, Planta 9ª
35071 Las Palmas de Gran Canaria
928306000/01 . 928307020 (Fax)

UTILIDAD PARA HACER CONSTAR
QUE LA PRESENTE FOTOCOPIA ES
FIEL REFLEJO DE SU ORIGINAL
LAS PALMAS DE G.C. 30/07/2012
EL JEFE DE NEGOCIADO



43.5

Declarando, así mismo, de forma expresa el "carácter vinculante del presente informe, en cuanto a lo señalado en los apartados 2º y 3º del presente informe a los efectos de lo previsto en el artículo 16. Dos de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, requisito sin el cual no se entenderá aprobada y vigente la figura del planeamiento urbanístico".

2. La Autoridad Portuaria ha mostrado su disconformidad al contenido del informe, con fundamento en las siguientes consideraciones:

"1.- No debe olvidarse que el Puerto está donde está casi un siglo antes de la construcción de la Gran Canaria 1, y que en concreto, entre Santa Catalina y Belén María, los terrenos sobre los que se asientan los tramos VI y VII de la Avenida Marítima fueron cedidos en la década de los 80 por esta Autoridad Portuaria para que se pudiera construir la misma; es decir, se produjo entonces una mutación demanial de un puerto, que ya existía desde hacía mucho tiempo y cuyas facultades competenciales quedaron inalteradas en el resto del dominio público portuario no desafectado, incluidas las servidumbres de protección del demanio marítimo terrestre que prevé la legislación de Costas sobre otros espacios circundantes.

2. Que el dominio público portuario se integra, con sus peculiaridades dentro de lo que conforman el dominio público marítimo-terrestre (...) y que el mismo se encuentra **especialmente protegido** como tal por el artículo 132.2 de la Constitución Española que se refiere al mismo como inalienable, imprescriptible e inembargable (artículo 7 de la Ley de Costas). Y que el Capítulo II de esta Ley, integrado en el Título I "Bienes de Dominio Público Marítimo Terrestre, se titula de manera rotunda y clarificadora como "INDISPONIBILIDAD".

Para finalizar remite al contenido del fundamento 10 de la Sentencia num. 46/2007, dictada por el Tribunal Constitucional sobre la Ley de Directrices de Illes Balears (F 10) que no ha admitido el informe vinculante autonómico sobre las competencias estatales (Aeropuerto de Formentera), "...al no asegurar la debida ponderación de los intereses eventualmente afectados por la concurrencia competencial sobre le mismo espacio físico e imponer la subordinación de unos a otros el carácter vinculante del informe...es contrario al orden constitucional de competencias.

CONSIDERACIONES JURÍDICAS.

Primera.- En cuanto a que los terrenos en los que se asientan los tramos VI y VII de la Avenida Marítima fueron cedidos en la década de los 80 por la Autoridad Portuaria, consta copia de la notificación de la Orden del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo dirigida a la Junta del Puerto de La Luz y de Las Palmas, de fecha 12 de marzo de 1987, referente a la aprobación del Proyecto Reformado de la zona de servicio del Puerto de la Luz y de Las Palmas. En los antecedentes de la citada Orden Ministerial y como causas que justifiquen la necesidad de la Redacción del citado Proyecto Reformado, se citan las siguientes:

"4.- Los terrenos a ocupar por la Autovía y sus enlaces deben ser igualmente segregados de la zona de servicio, ya que aunque la existencia de este vial es muy importante para el puerto, ya que supone una notable mejora en los accesos al mismo, es, sobre todo, una autovía urbana que atenderá fundamentalmente al tráfico de la ciudad."

De lo que antecede, se colige, entre otros, que los terrenos a ocupar por la Autovía y sus enlaces se segregan de la zona de servicio del puerto al constituir una autovía urbana que atenderá fundamentalmente al tráfico de la ciudad.

Segunda.- Cabría abordar lo que debe entenderse por los terrenos a ocupar por la Autovía y sus enlaces, tal como consta en la Orden del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, de 11 de marzo de 1987, así tal Orden debió atender a la Ley 51/1974, de 19 de diciembre, de Carreteras vigente en ese momento, posteriormente derogada por la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, aplicables en la Comunidad Autónoma de Canarias hasta la entrada en vigor de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias.

Excmo. Ayuntamiento
11 de marzo de 1987
25 SEP 2013
La/El Secretario/a
General del Pleno

VERIFICACIÓN PARA EL CASO DE QUE LA PRESENTE FOTOCOPIA ES FIEL REFLEJO DE SU ORIGINAL
LAS PALMAS DE G.C. 30/07/2012
EL JEFE DE NEGOCIADO



432



A los efectos de la Ley 51/1974, se consideran carreteras las vías de **dominio y uso público** proyectadas y construidas para la circulación de vehículos (Art. 1.Dos), definición que se repite en la Ley 25/1988 (Art. 2.1) y en la Ley 9/1991 (Art. 1.Dos). Por lo que, los terrenos a ocupar por la Autovía y sus enlaces constituye el dominio público de la carretera, que se define como los terrenos ocupados por la misma y sus elementos funcionales y una franja de terrenos de **tres metros** de anchura a cada lado de la carretera, medidos en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la **arista exterior de la explanación** (Art. 33.1 Ley 51/74). Los artículos 21.1 Ley de la 25/1988 y 25.1 de la Ley 9/1991, se pronuncia en igual sentido salvo en lo que respecta al número de metros de la franja de terrenos que se establece en **8 metros** de anchura en autopistas, autovías y vías rápidas, y de **tres metros** en el resto de las carreteras.

Es elemento funcional de una carretera toda zona permanentemente afecta a la conservación de la misma o a la explotación de servicios públicos viarios, tales como los destinados a descanso, estacionamiento, auxilio y atención médica de urgencia, pesaje, parada de guaguas y otros fines auxiliares o complementarios (Art. 25.4 Ley 9/1991).

Se entiende que la Orden del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo dirigida a la Junta del Puerto de La Luz y de Las Palmas, de fecha 12 de marzo de 1987, al segregar del dominio público marítimo-terrestre portuario los terrenos para la Autovía Marítima debió dar cumplimiento a lo señalado en la Ley 51/1974, con inclusión no solo del suelo correspondiente al espacio ocupado por los carriles de circulación de los vehículos, sino que además debió tener en cuenta el espacio ocupado por los elementos funcionales y la franja de terreno de protección como mínimo de tres metros.

Sin embargo, tal como consta en el informe de la Dirección General de Infraestructura Viaria, de 11 de abril de 2012, se constata la existencia de un muro o cierre perimetral del terreno construido por la Autoridad Portuaria de Puertos de Las Palmas, en el que se puede observar: **"como desde la arista exterior de la calzada hasta el muro de cerramiento, no hay una distancia superior a dos metros."**, incumpliendo la distancia que comprende el dominio público viario marcada por las citadas Leyes, que se mueve entre **3 y 8 metros dependiendo de la clase de carretera, medidos desde la arista exterior de la explanación**. Se entiende, que el vallado o cerramiento se encuentra en el dominio público viario de la Autovía Marítima de Las Palmas, y en ningún caso, puede desempeñar un papel delimitador del dominio público portuario, porque en ese caso incumpliría la Ley.

Tercera.- Junto con el zona de dominio público de la carretera, antes definido, forma parte de la misma la zona de servidumbre y afección, que junto con la línea límite de edificación configuran el Título III de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, denominado Uso y Defensa de la carretera. Limitaciones de la Propiedad. Así, consta en el informe de la Jefa de Recursos e Informes de Las Palmas (consideración Sexta):

"- Dominio Público: (...).

- Servidumbre: Esta zona consistirá en dos franjas de terreno delimitado interiormente por el borde la zona de dominio público definido en el artículo 25 de la LCC y 45 del Decreto 131/1995 y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación. (Artículos 26 de la LCC y 46 del Reglamento).

- Afección: Esta zona consistirá en dos franjas de terreno situadas a ambos lados de las misma, delimitadas interiormente por el borde de la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de de la explanación (artº 27.1 L.C.C. y 54 del Reglamento de carreteras de Canarias.

Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013
La Jefa de Recursos e Informes
General del Pleno



Asimismo se determina el concepto de la Línea Límite de Edificación, a ambos lados de la carretera, definiéndola como aquella desde la cual y hasta la carretera, queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, sin perjuicio de lo que se establece en el artículo 55.2 del Decreto 131/1995(Artículo 56 del Reglamento de carreteras).

De otra parte, es conveniente destacar que a tenor de lo determinado en la Disposición Transitoria Segunda del Reglamento de Carreteras de Canarias *"En tanto se lleve a efecto por el Gobierno de Canarias las determinaciones contempladas en el artículo 58 del presente Reglamento, se establecen como anchos, en metros, de franjas de servidumbres y afección y distancia de la línea límite de edificación a la arista exterior de la calzada son las que se citan en el citado precepto.*

Al entenderse que la vía GC-1 es una carretera de interés regional y por sus características, una Autovía (artículo, 1.Cinco, de la Ley 9/1991, de 8 de mayo), los anchos de las franjas de servidumbre, afección y línea de Edificación son los siguientes:

Clase de Carretera	Servidumbre	Afección	Línea Límite de Edificación
Autovías	15	7	30

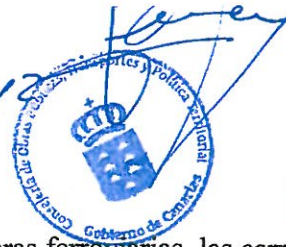
Las distancias anteriores deben entenderse, sin perjuicio de lo contemplado en el Título IV de la Ley 9/1991 y artículos concordantes del Reglamento de Carreteras.

Cuarta.- Respecto a la alegación de la Autoridad Portuaria del Puerto de Las Palmas sobre las peculiaridades que conforma el dominio público marítimo-terrestre y su especial protección por el Art. 132.2 de la Constitución Española, significar que el régimen jurídico de los bienes de dominio público está inspirado en idénticos principios para todos tal como consta en el artículo 132.1 de la Constitución Española. El artículo 132.2 CE no otorga un régimen específico para el dominio público marítimo terrestre, como entiende la citada Autoridad Portuaria, más allá de clasificarlos como tales, señalar con carácter no exhaustivo las zonas que comprende y adscribirlo al Estado. El dominio público viario goza de igual indisponibilidad que cualquier otro bien de dominio público incluido el marítimo terrestre. Así, el uso y defensa de la carretera en la zona del dominio público se preserva de la actuación de terceros, de manera que el artículo 25.3 de la Ley 9/1991, establece: "No podrán realizarse obras en la zona de dominio público de las carreteras, sin previa autorización del titular de la misma, el cual, sin perjuicio de otras competencias concurrentes, solo podrá concederlo cuando así lo exija la prestación de un servicio público de interés general."

Quinta.- El contenido del fundamento 10 de la Sentencia num. 46/2007, dictada por el Tribunal Constitucional sobre la Ley de Directrices de Illes Balears, **que no ha admitido el carácter de informe vinculante** autonómico sobre las competencias estatales. Al respecto, extraemos parte de la argumentación de la Sentencia que ya consta en el informe de Jefe de Recursos e Informes de Las Palmas de Gran Canaria, de 15 de mayo de 2012, siguiente:

1. (...) Como ha declarado reiteradamente ese Tribunal (por todas, TSC 149/1998, de 2 de julio, Fj 4) la competencia exclusiva de las Comunidades Autónomas para la ordenación del territorio no puede llevar a desconocer las competencias del Estado con directa e inmediata proyección en el espacio físico siempre que el ejercicio de esas competencias se mantenga dentro de los límites propios. La consecuencia, en el supuesto de que exista contradicción entre la planificación territorial autonómica y las decisiones adoptadas por el Estado en el ejercicio de esas competencias, y ensayados sin éxito los mecanismos de colaboración y cooperación, será que los instrumentos de ordenación territorial deberán tener en cuenta y aceptar las decisiones estatales.

Ese es el criterio establecido en la disposición adicional segunda de la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas, así como en la legislación sectorial estatal relativa a



Handwritten signature in blue ink.

438
Small crown icon.

los diversos tipos y clases de obras públicas estatales como las obras ferroviarias, las carreteras, las obras en zona marítima-terrestre, las obras portuarias y aeroportuarias, las obras hidráulicas o las obra en zonas de interés para la defensa nacional o en instalaciones militares.

Ahora bien, esa prevalencia de las competencias estatales no ha de ser entendida en términos incondicionales, al no amparar cualquier ejercicio de las mismas sino que, por el contrario, habrá de ajustarse a los criterios establecidos por este Tribunal (SSTC 149/1991, de 4 de julio, Fj 13; 36/1994, de 10 de febrero, FJ 3; y 149/1998, de 2 de julio, Fj 3), para lo que será preciso analizar **singularizadamente cada supuesto**, siendo los acuerdos que adopte la Administración General del Estado recurribles ante la jurisdicción competente, correspondiendo a los órganos jurisdiccionales decidir si en el caso concreto se han dado determinados presupuestos de **urgencia o interés público que hacen necesario apartarse de la planificación territorial establecida.**

(...)

Por todo ello, al no asegurarse la **debida ponderación de los intereses eventuales afectados por la concurrencia competencial** sobre el mismo espacio físico e imponer la subordinación de unos a otros, el carácter vinculante del informe previsto en el art. 79.2 de la Ley 6/1999 es contrario al orden constitucional de competencias.”

A la vista de lo anterior, se entiende que la citada Sentencia recae sobre supuestos de hecho distintos, centrados en la imposición unilateral del criterio autonómico, mediante la emisión de un informe vinculante, en un **ámbito de decisión materialmente compartido por proyectarse sobre un mismo espacio físico**. En el supuesto que no atañe la controversia se centra en la ocupación a través del Plan Especial de Usos de un espacio físico que por Ley sectorial corresponde a un tramo de una vía de interés regional existente, ocupando aquel no solo la zona de dominio público sino las de servidumbre y afección, omitiendo así mismo la línea de edificación. No se trate pues, de si el informe de la Dirección General de Infraestructura Viaria es vinculante o no, sino si son o no vinculantes las determinaciones que sobre las distintas zonas de la carretera contempla la Ley 9/1991, de 8 de mayo de Carreteras de Canarias y su Reglamento de desarrollo.

Sexta.- Cabría preguntarse si existe coincidencia espacial entre el dominio público viario y sus zonas de protección, servidumbres, afección y línea de edificación de la Autovía Marítima y el dominio público marítimo-terrestre portuario del Puerto de Las Palmas. Si las distancias para la Autovía vienen fijadas en la Ley, sin bien caben excepciones, y el dominio público marítimo terrestre viene definido por las características naturales contempladas en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, que incluye los puertos, para el dominio público portuario la delimitación de los espacios viene determinado por los usos portuarios (Art. 69 en relación con el 72 Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre), que vendrán fijados mediante del Ministerio de Fomento, utilizando criterios transparentes, objetivos, no discriminatorios y de fomento de la competencia en la prestación de servicios portuarios (Art. 69.3 Real Decreto Legislativo 2/2011) de entre los que pueden llevarse a cabo en el mismo (Art. 72 Real Decreto Legislativo 2/2011).

No obstante, **podrán admitirse** en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad en aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes dominio público marítimo-terrestre y **que hayan caído en desuso hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria.**

La Orden del Ministerio de Fomento de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, es la que define exterior e interiormente el dominio público portuario, siendo previa a la formulación del plan especial que ordena la zona de servicio de un puerto, no pudiendo extenderse las determinaciones de aquel plan más allá de la zona de servicios delimitada por la Orden de Fomento.

Por lo expuesto, para aplicar la doctrina del Tribunal Constitucional sobre el carácter no vinculante los informes autonómicos, habría de determinar la existencia de supuesto de hecho igual, es decir, si existen

Excmo. Ayuntamiento
25 SEP 2013
Firma
General del plano



competencias concurrentes sobre el mismo espacio físico que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuarias y viaria, para lo cual habrá de atenderse a las normas sectoriales antes señaladas relativas a carretera y puertos.

Séptima.- En la hipótesis de que exista concurrencia de competencias sobre el mismo espacio físico se debería articular la necesaria coordinación entre las Administraciones, **ponderándose** los intereses afectados o los bienes jurídicos a proteger.

Así, por un lado, el "*Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida en el Ámbito OAS-06*" tiene como objetivos generales, por un lado, dotar a la zona de servicio de una ordenación que optimice la explotación de los usos portuarios; y por otro, lograr la **máxima integración del Puerto-Ciudad**, habiéndose seleccionado la "Alternativa 3", la cual responde fielmente al objetivo del Plan Especial establecido por el Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria para el ámbito OAS-06, afectando, tal y como ha sido indicado precedentemente, a la vía de interés regional GC-1 y ello por cuanto que parte de los espacios portuarios lindan con la citada carretera de alta capacidad."

Así mismo, en la Normativa del Plan Especial se establecen tres áreas normativas, con un ámbito espacial claramente definitivo en el plano de ordenación O.03; lindando la tercera de ellas, el Área Normativa NTD (Náutico - Terciario - Dotacional) **directamente con la Autovía Marítima GC-1. (...)**. Al respecto, téngase en cuenta lo apuntado anteriormente respecto, a la posibilidad de establecer otros usos no portuarios, que se entienden de carácter residual.

Por otro, el Título III, de de la Ley 9/1991, de 8 de mayo de Carreteras de Canarias denominado, Uso y Defensa de la carretera y en concreto, su Capítulo I, regula las Limitaciones de la Propiedad, estableciendo las siguientes zonas de protección: de Dominio Público, de Servidumbre y de Afección de las carreteras, y la línea límite de edificación, que tienen como **finalidad** el garantizar la funcionalidad del sistema viario evitando los conflictos en la ocupación de los suelos destinados al mismo, así como impedir que se produzcan en sus márgenes actividades que vayan en detrimento del buen funcionamiento, la seguridad o la futura evolución de las vías, así como de reducir el posible impacto de la carretera sobre los usos circundantes.

Por lo expuesto, se entiende y concluye que, el informe a que se refiere el artículo 16.2 de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias mantiene el carácter de vinculante en el caso de existencia de concurrencia competencial sobre el mismo espacio físico, **si se ha asegurado la debida ponderación de los intereses afectados en el ejercicio de competencias dentro de los límites propios.**

El escrito de alegaciones remitido por de la Autoridad Portuaria, de 2 de mayo de 2012, no desvirtúa el carácter de vinculante del informe de la Dirección General de Infraestructura Viaria, sin perjuicio del principio de cooperación y colaboración que rige entre Administraciones Públicas (Art. 3.2 Ley 30/1992, de 26 de noviembre) para la resolución discrepancias.

Es todo cuanto se informa, no obstante VI resolverá.

En Santa Cruz de Tenerife a 3 de julio de 2012.

Vº Bº

Jefe del Servicio Régimen Jurídico
Carmen Antolín García

Excmo. Ayuntamiento
La Jefe de Recursos e Informes
Pleno Municipal Olga Mora Delgado

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno

Handwritten signature or initials in blue ink, located in the top right corner of the page.

Handwritten signature or initials in blue ink, located in the bottom left corner of the page.

	CONOCIMIENTO	INFORME
PRESIDENCIA		
DIRECCIÓN		
SUBDIRECCIÓN Y DELEGACIÓN		
EXPLOTACIÓN		
ASESORÍA JURÍDICA		
INFRAESTRUCTURAS		
ECONOMÍA		
RECURSOS HUMANOS		
INFORMÁTICA		

16-08-12
Fluenciano



Doc. 4
45.1

(R.G.)

[Handwritten signature]

A LA AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

REF: Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida en el ámbito OAS 06

Don Javier Esquivel Astelarra con DNI 10.716.875-W en nombre y representación según obra debidamente acreditado antes esta Autoridad Portuaria, de la entidad **OPERACIONES PORTUARIAS CANARIAS, S.A. (OPCSA)**, con CIF A-48084909 y con domicilio a efectos de notificaciones en Avda. de los Cambulloneros s/n, , comparece y como mejor proceda en Derecho:

DICE:

I.- Que, tal y como consta en la página web de la Autoridad Portuaria, ha salido a información pública la aprobación inicial del Plan de referencia y está abierto el plazo de alegaciones al mismo.

II.- Que se ha observado que en el plano I.05 adjunto, relativo a la ocupación de dominio público es incorrecta la disposición reflejada en las parcelas sobre la que OPCSA explota una Terminal de contenedores en el Muelle León y Castillo. Constan como disponibles zonas actualmente ocupadas en régimen de concesión y/o autorización temporal.

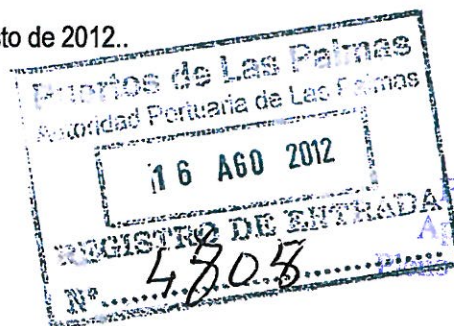
De conformidad con lo expuesto,

SOLICITO, que se tenga por presentado este escrito, se admita, y se tenga por formulada la observación contenida en el presente y, previos los trámites administrativos oportunos se proceda a rectificar el error contenido en el plano de referencia (adjunto en copia)

En Las Palmas de Gran Canaria, a 16 de agosto de 2012..

[Handwritten signature]
Javier Esquivel Astelarra

P.O.

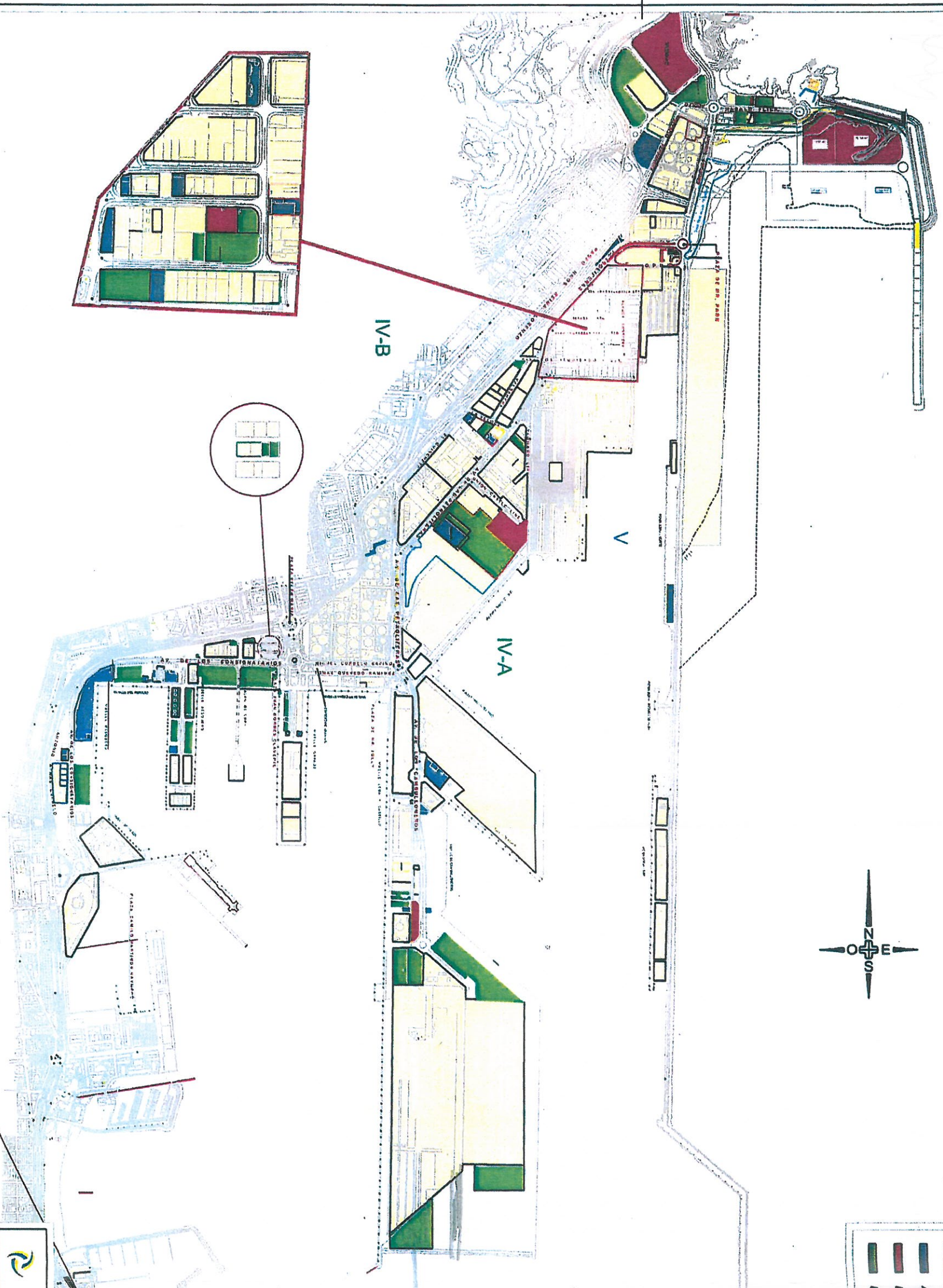


Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013

[Handwritten signature]
La/El Secretario/a
General del Puerto

Handwritten signature or mark in blue ink, located in the top right corner of the page.

Handwritten signature or mark in blue ink, located in the bottom left corner of the page.



Puertos de Las Palmas

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

TÍTULO DEL PROYECTO:

**PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL
PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN EL ÁMBITO**

OAS-06. APROBACIÓN INICIAL

Ocupación del Dominio Público.

INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS	INGENIERO DE CUERPOS, CAVALES Y PUERTOS	DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA
-------------------------------------	-----------------------------------------	------------------------------------

Q. JOSE RAÚL GONZÁLEZ HERNÁNDEZ

Q. ESTEBAN DEL TIEMPO BERNIERI

D. JOSE VICENTE PERAZO JORDA

25 SEP 2013

[illegible]



CONSEJO INSULAR
DE AGUAS
DE GRAN CANARIA



Cabildo de
Gran Canaria

Doc. 46.

Servicio de Planificación

y Coordinación
CONSEJO INSULAR DE AGUAS
DE GRAN CANARIA
G.C. de Gran Canaria
Exo: 12/3166

REGISTRO DE ENTRADA

24 SET. 2012

Nº 2405
HORA

PUERTOS DE LAS PALMAS

DIRECTOR

D. José Miguel Pintado Joga

C/ Tomás Quevedo Ramírez, s/n

35008 Las Palmas de Gran Canaria

Las Palmas de Gran Canaria, 21 de septiembre de 2012

ASUNTO: INFORME RELATIVO A APROBACIÓN INICIAL E INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN EL ÁMBITO OAS-06

Se ha presentado al Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria con registro de entrada 12/3166, de 2 de Agosto de 2012, un escrito en el cual se solicita de conformidad con lo establecido en los artículos 27.1. a) y 28.7 del Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, emitir un informe con el fin de cumplimentar el trámite de consulta.

Una vez ha sido revisada la documentación por parte del técnico del Consejo y en virtud de su informe se indica que no existen infraestructuras propias de este Organismo dentro del área de actuación. Por otra parte tampoco existe afección sobre terrenos de dominio público hidráulico, ya que la ubicación de las actuaciones previstas en el Plan se concentra sobre las propias instalaciones del Puerto.

EL GERENTE,



Gerardo Henríquez Pérez

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

	CONOCIMIENTO	INFORME
PRESIDENCIA		
DIRECCIÓN		
SUBDIRECCIÓN Y ORDENACIÓN	0	
EXPLOTACIÓN		
ASESORÍA TÉCNICA		
INFRAESTRUCTURAS		
ECONOMÍA Y PRESUPUESTO		
RECURSOS HUMANOS		
INFORMÁTICA		

25 SEP 2013

General del Pleno

5589

22 09, 2012

Handwritten signature or initials in blue ink.



Fecha: 1 OCT 2012

SALIDA
Número: 471412
A.C.B.: 88458 Hora!

DOC. 47 ✓



25 SEP 2013
El Secretario
General del Povo

The Plan Near Urban

2019.12.16

5768

Handwritten signature or mark in blue ink, located in the top right corner of the page.

Handwritten signature or mark in blue ink, located in the bottom left corner of the page.

19 SET. 2012



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria,
Y Autoridad Portuaria de Las Palmas

Alegaciones a la

APROBACIÓN INICIAL "PLAN ESPECIAL ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS
PALMAS INCLUIDA EN EL ÁMBITO OAS-06"

D. M. Carmen Delgado Santana, DNI: 43.763.252-W , con domicilio para los efectos en C/
Atindana, 14 1º I. C.P.- 35009

Presentamos estas Alegaciones por las graves deficiencias que existen en el documento de Aprobación Inicial en la Memoria de Información y en la Memoria de Justificación, que conjuntamente con la propia información aportada, dejan sin base racional la elección de la alternativa 3. Deficiencias cuya solución implica una modificación estructural del Documento.

Cuestión que es más grave cuando lo que se plantea es la generación de beneficios privados, en competición con ofertas de los mismos sectores en el entorno inmediato, en suelo de dominio público vinculado obligatoriamente a cuestiones de interés general, que en ningún caso han perdido la utilidad que llevó a su transformación.

Como cuestión previa, y es que a nivel simbólico nos parece un reflejo de la desconexión con la realidad que el documento en exposición pública expresa, resaltamos el hecho que en el mismo, a espacios relacionados con el puerto, como es el caso de el Sebadal, se nombra de forma mayoritaria incorrectamente, citándolo como cebadal (lugar de cebada), y no como lo que es, Sebadal – lugar de seba, denominación que se da de forma minoritaria y marginal.

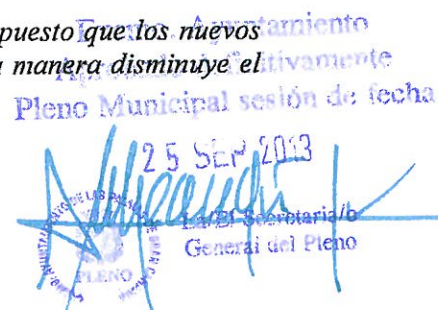
Entrando en el fondo, la alternativa elegida, alternativa 3, y propuesta en exposición pública, incumple gravemente uno de los principios fundamentales del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, 1/2000 (en adelante Texto Refundido 1/2000), que obliga a optimizar las infraestructuras existentes y preservar al máximo el territorio rústico, como así ya ha quedado confirmado en sentencias firmes respecto al desarrollo de infraestructuras como pasó en la variante de Bañaderos.

También en esa línea hay que recordar que la recalificación en 1999 de parte del suelo del Paisaje Protegido de La Isleta (LEY 11/1999, de 13 de mayo, de Modificación Puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias), obliga a la utilización finalista y exclusiva de dicho territorio para la ZEC y la Zona Franca, en la medida que estas se hubieran desarrollado realmente, y que el suelo que no fuera ocupado por esas finalidades debía quedar, o restituirse, a su estado original – natural, cohesionado con el propio Paisaje Protegido de La Isleta. Cuestión que también afecta a los límites costeros de dicha zona recalificada y que por lo tanto es de aplicación al desarrollo del muelle de la Esfinge.

Obligación de optimizar las infraestructuras existentes que también se derivan de las leyes y normativas que definen y determinan el desarrollo y ejecución de los presupuestos e inversiones públicas, con modificaciones en los últimos años que inciden en el principio de rentabilizar al máximo las infraestructuras existentes antes de promover ampliaciones y/o sustituciones de dichas infraestructuras.

En ese sentido sorprende el empeño de desarrollar y dar tráfico al nuevo dique de La Esfinge, cuando en la propia memoria justificativa se reconoce que:

"El número de buques ha dejado de ser lo más significativo de los puertos, puesto que los nuevos medios de transporte permiten que nuevos barcos lleven más carga. De esta manera disminuye el número de barcos, pero aumenta su capacidad G.T"
(apartado 6.1.2, situación y tendencias).



Lo que se debe unir a la baja ocupación que ya existe de los actuales diques, especialmente significativa baja ocupación de los diques en el ámbito del OAS 6; *Santa Catalina Norte* 37 %; *Santa Catalina Sur* 37 %; *Santa Catalina Poniente* 10 %; *Sanapu* 30 %, salvo en los diques con mayor actividad de cruceros.

Baja ocupación con tendencia a la baja lo que debe llevar a concentrar todo lo posible en esta zona en vez de continuar con acciones expansivas que además de su coste, llevan a una mayor bajada del porcentaje de ocupación.

Además la alternativa elegida en esta Aprobación Inicial, la 3, presenta profundas incongruencias respecto a objetivos que se presentan como fundamentales en el propio documento. Es así que;

- Por un lado se pretende resaltar la conexión ciudad – puerto.
- A la vez se pretende resaltar la entrada de pasajeros por el puerto.
- Y en sentido contrario se pretende vaciar de actividad portuaria el ámbito del OAS 6 (Sanapu – Wilson), trasladando precisamente al mayor volumen de pasajeros, los de los tránsitos de ferrys, al dique León y Castillo y al del Cambullonero (sin olvidar las informaciones periodísticas que hablan de trasladar parte de esos pasajeros al futuro dique de la Esfinge), alejando a estos de las conexiones del puerto con la ciudad, sobre todo los pasajeros entre islas, que se sitúan en el muelle del Cambullonero (o más lejos, la Esfinge).
- No se explica por qué para los pasajeros – cruceros es preferible la zona del dique Santa Catalina, acercándolos a la ciudad, y al contrario para los pasajeros – ferrys que entran en Gran Canaria se les prefiere alejar a diques completamente distanciados de la ciudad, complicando la conectividad de los pasajeros, obligando a mayores gastos, de los propios pasajeros o de servicios públicos como los descritos en el documento de Aprobación Inicial para acercar a esos pasajeros a la ciudad.

También sorprende que en un análisis de potencialidades y dificultades, como justificación para lo que se propone, no existan elementos económicos cuantificados externos – imput – que supongan “un valor añadido” en los que justificar las modificaciones propuestas.

Es más, la mayor parte de las potencialidades – dificultades descritas en la justificación, son elementos internos de la estructura portuaria que nada tienen que ver con un aumento de “valor añadido” que justifique algo, ni siquiera con posibles necesidades de las operaciones portuarias, “*las demandas técnicas de los nuevos tráficos portuarios*”, no se describen en ningún momento, no se motivan por tanto los cambios que pretende consolidar la Autoridad Portuario, cambios que van en detrimento del medio ambiente y que conllevan más gasto público, como reconoce el propio documento (especializando estos muelles en ese tipo de tráfico y modernizando y optimizando las instalaciones).

También hay que resaltar que el documento en exposición pública carece de un análisis del reconocido centro comercial construido en suelo de dominio público, y que lleva años en funcionamiento, precisamente en el ámbito de actuación del OAS 6, a pesar de lo cual;

- No se dice nada del público que accede al mismo, y su nula relación con la actividad portuaria.
- Se silencia los problemas de amortización de dicha infraestructura, y la deriva financiera en la que se encuentra el centro en sí, como parte del balance de una entidad “nacionalizada”.

No se incluyen unas previsiones de desarrollo que justifiquen el gasto público que va aparejado a todo proceso de reordenación urbanística, y menos aún que justifiquen la transformación de suelo dominio público, circunscrito al interés general, en suelo para actividades privadas comunes en el suelo urbano del entorno que ya es “ciudad” (locales comerciales, hoteles, etc.), con quienes pasarían a competir. Sin olvidar que dichos cambios aumentan la presión sobre suelos que tienen prioridad de

15 SEP 2013
Ca/El Secretario/a
General del Pleno

ser rústicos, o retornar a su estado rústico, si no se utilizan para la ZEC o la Zona Franca. Presión como la que supone el nuevo dique de la Esfinge, que se está desarrollando sin necesidad para la ZEC y Zona Franca porque se haya alcanzado la saturación del resto de diques del recinto portuario.

En el apartado "2.3.2 Evolución y tendencia de la demanda" sólo se exponen las pretensiones de la Autoridad Portuaria, y de otras instituciones, sin que se mencionen siquiera nada sobre la demanda de las nuevas actividades que se proponen ajenas a la actividad portuaria, ni de las demandas de las actividades portuarias que se proponen trasladar. Es la expresión máxima de la arbitrariedad de los cambios propuestos, se presentan como demanda a los propios cambios, los cambios se justifican con los propios cambios.

Es importante recordarles en este momento que el interés general ya calificado y consolidado, como es el caso, está por encima de normas urbanísticas territoriales por muy mayoritarias que fueran su aprobación. Ya sean municipales o insulares.

En ningún caso estas normas urbanísticas son justificación para eliminar un interés general, de ámbito superior, consolidado, que además se desarrollan en suelo que en su base es dominio público marítimo terrestre.

No se describen, ni se analizan variables objetivas que justifiquen el traslado del tráfico de pasajeros con destino Gran Canaria, sobre todo interinsular, a otras zonas del puerto como es el caso de los traslados al muelle del Cambullonero, o los posibles traslados al futuro muelle de la Esfinge. Estos traslados son completamente arbitrarios desde el punto de vista portuario, y se plantean sólo para favorecer "negocios" ajenos al puerto.

Al contrario, uno de los objetivos destacados del propio Plan Especial, "conectar la actividad portuaria con la ciudad" lleva a plantear que se concentren todos los tráfico de pasajeros en el entorno de Santa Catalina.

La propia actividad de cruceros demuestra que esa es la mejor zona del puerto para la recepción de pasajeros, cabe recordar que fueron las propias compañías de cruceros quienes plantearon que dicha actividad no se realizara en el Muelle León y Castillo sino en el Santa Catalina. Idoneidad mantenida en el propio documento de Aprobación Inicial, que incide en la conveniencia de que los cruceros estén en la zona.

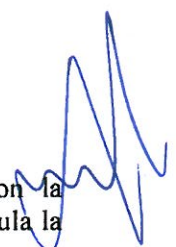
Tanto Santa Catalina, como Wilson, como Sanapu, facilitan que hasta andando los pasajeros entren, accedan a la ciudad. Todo lo contrario sucede en Cambulloneros, León y Castillo y más aún en el futuro Esfinge.

Concentrar todo el tráfico de pasajeros entre Santa Catalina y Sanapu, es la opción coherente con ese objetivo del facilitar la conectividad entre la actividad portuaria y la ciudad, en todos los aspectos, suponiendo además un ahorro de medios a la hora de complementar dicha conectividad. Todos los medios posibles para trasladarse son más baratos, rentables y fáciles en la zona de Santa Catalina – Sanapu – Wilson, que en las otras zonas.

En coherencia con lo planteado **SOLICITAMOS:**

1. Que tome en consideración esta alegación y la acepte como parte del expediente administrativo, declarándonos interesado en el procedimiento de acuerdo con el artículo 31 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y consecuentemente, se nos de vista de lo actuado y se nos comuniquen las resoluciones que en lo sucesivo se produzcan.
2. Que el Plan Especial OAS 6, toda vez que afecta a dominio público con obligación de interés general, cumpla con las determinaciones legales de viabilidad económica:

Pleno Municipal sesión de fecha 2013
Aprobado definitivamente
La/El Secretar(a) General del Pleno

- 
- Que se complete el documento del OAS 6, completando la memoria informativa con la información y análisis de la realidad económica actual en las cuestiones sobre las que se articula la alternativa 3:
 - Usuarios del centro comercial El Muelle, oferta comercial actual y situación de la amortización de dicha infraestructura.
 - Situación de la oferta del entorno, comercial, hotelera y de restauración de La Isleta, Santa Catalina y Las Canteras.
 - Viabilidad económica de las actividades económicas propuestas para ocupar el ámbito del OAS 6.
 - Que se describan las demandas reales respecto a las actividades portuarias que se pretende trasladar.
3. Que el Plan Especial OAS 6 cumpla con las determinaciones legales de optimizar las infraestructuras existentes y protección de los recursos naturales. Se aprovechen los diques de Sanapu, Wilson, y entorno para llevar su ocupación a niveles óptimos, y que realmente generen valor añadido a la zona, concentrando todo el tráfico de pasajeros en dicha zona, reservándose la zona de La Esfinge y de la península del Nido hasta que la ocupación de las zonas ya desarrolladas lo exijan.
4. En definitiva que el OAS 6 se desarrolle en torno a la Alternativa 1, acentuando las actuaciones al tráfico de pasajeros, su recepción y su accesibilidad a la ciudad y los servicios que esta ya ofrece; comerciales, hoteleros, restauración, etc.
5. Como los cambios reclamados afectan estructuralmente a todo el documento; informativa, justificativa y elección de alternativa, entendemos que una vez solventados esos errores y cambios, debe procederse a una nueva Aprobación Inicial.

En Las Palmas de Gran Canaria, a 12 de septiembre de 2012.



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



Secretaría/o
General del Pleno



04-98

19 SET. 2012

Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria,
Y Autoridad Portuaria de Las Palmas

Alegaciones a la

APROBACIÓN INICIAL "PLAN ESPECIAL ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN EL ÁMBITO OAS-06"

D. José Julio Araña Ramírez, DNI: 42.844.365-B, con domicilio para los efectos en C/ Atindana, 14
1º I. C.P.- 35009

Presentamos estas Alegaciones por las graves deficiencias que existen en el documento de Aprobación Inicial en la Memoria de Información y en la Memoria de Justificación, que conjuntamente con la propia información aportada, dejan sin base racional la elección de la alternativa 3. Deficiencias cuya solución implica una modificación estructural del Documento.

Cuestión que es más grave cuando lo que se plantea es la generación de beneficios privados, en competición con ofertas de los mismos sectores en el entorno inmediato, en suelo de dominio público vinculado obligatoriamente a cuestiones de interés general, que en ningún caso han perdido la utilidad que llevó a su transformación.

Como cuestión previa, y es que a nivel simbólico nos parece un reflejo de la desconexión con la realidad que el documento en exposición pública expresa, resaltamos el hecho que en el mismo, a espacios relacionados con el puerto, como es el caso de el Sebadal, se nombra de forma mayoritaria incorrectamente, citándolo como cebadal (lugar de cebada), y no como lo que es, Sebadal – lugar de seba, denominación que se da de forma minoritaria y marginal.

Entrando en el fondo, la alternativa elegida, alternativa 3, y propuesta en exposición pública, incumple gravemente uno de los principios fundamentales del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, 1/2000 (en adelante Texto Refundido 1/2000), que obliga a optimizar las infraestructuras existentes y preservar al máximo el territorio rústico, como así ya ha quedado confirmado en sentencias firmes respecto al desarrollo de infraestructuras como pasó en la variante de Bañaderos.

También en esa línea hay que recordar que la recalificación en 1999 de parte del suelo del Paisaje Protegido de La Isleta (*LEY 11/1999, de 13 de mayo, de Modificación Puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias*), obliga a la utilización finalista y exclusiva de dicho territorio para la ZEC y la Zona Franca, en la medida que estas se hubieran desarrollado realmente, y que el suelo que no fuera ocupado por esas finalidades debía quedar, o restituirse, a su estado original – natural, cohesionado con el propio Paisaje Protegido de La Isleta. Cuestión que también afecta a los límites costeros de dicha zona recalificada y que por lo tanto es de aplicación al desarrollo del muelle de la Esfinge.

Obligación de optimizar las infraestructuras existentes que también se derivan de las leyes y normativas que definen y determinan el desarrollo y ejecución de los presupuestos e inversiones públicas, con modificaciones en los últimos años que inciden en el principio de rentabilizar al máximo las infraestructuras existentes antes de promover ampliaciones y/o sustituciones de dichas infraestructuras.

En ese sentido sorprende el empeño de desarrollar y dar tráfico al nuevo dique de La Esfinge, cuando en la propia memoria justificativa se reconoce que:

"El número de buques ha dejado de ser lo más significativo de los puertos, puesto que los nuevos medios de transporte permiten que nuevos barcos lleven más carga. De esta manera disminuye el número de barcos, pero aumenta su capacidad G.T"
(apartado 6.1.2, situación y tendencias).

Aprobado por el Ayuntamiento
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013
Secretaría General del Pleno

Lo que se debe unir a la baja ocupación que ya existe de los actuales diques, especialmente significativa baja ocupación de los diques en el ámbito del OAS 6; *Santa Catalina Norte* 37 %; *Santa Catalina Sur* 37 %; *Santa Catalina Poniente* 10 %; *Sanapu* 30 %, salvo en los diques con mayor actividad de cruceros.

Baja ocupación con tendencia a la baja lo que debe llevar a concentrar todo lo posible en esta zona en vez de continuar con acciones expansivas que además de su coste, llevan a una mayor bajada del porcentaje de ocupación.

Además la alternativa elegida en esta Aprobación Inicial, la 3, presenta profundas incongruencias respecto a objetivos que se presentan como fundamentales en el propio documento. Es así que;

- Por un lado se pretende resaltar la conexión ciudad – puerto.
- A la vez se pretende resaltar la entrada de pasajeros por el puerto.
- Y en sentido contrario se pretende vaciar de actividad portuaria el ámbito del OAS 6 (Sanapu – Wilson), trasladando precisamente al mayor volumen de pasajeros, los de los tránsitos de ferrys, al dique León y Castillo y al del Cambullonero (sin olvidar las informaciones periodísticas que hablan de trasladar parte de esos pasajeros al futuro dique de la Esfinge), alejando a estos de las conexiones del puerto con la ciudad, sobre todo los pasajeros entre islas, que se sitúan en el muelle del Cambullonero (o más lejos, la Esfinge).
- No se explica por qué para los pasajeros – cruceros es preferible la zona del dique Santa Catalina, acercándolos a la ciudad, y al contrario para los pasajeros – ferrys que entran en Gran Canaria se les prefiere alejar a diques completamente distanciados de la ciudad, complicando la conectividad de los pasajeros, obligando a mayores gastos, de los propios pasajeros o de servicios públicos como los descritos en el documento de Aprobación Inicial para acercar a esos pasajeros a la ciudad.

También sorprende que en un análisis de potencialidades y dificultades, como justificación para lo que se propone, no existan elementos económicos cuantificados externos – imput – que supongan “un valor añadido” en los que justificar las modificaciones propuestas.

Es más, la mayor parte de las potencialidades – dificultades descritas en la justificación, son elementos internos de la estructura portuaria que nada tienen que ver con un aumento de “valor añadido” que justifique algo, ni siquiera con posibles necesidades de las operaciones portuarias, “*las demandas técnicas de los nuevos tráficos portuarios*”, no se describen en ningún momento, no se motivan por tanto los cambios que pretende consolidar la Autoridad Portuario, cambios que van en detrimento del medio ambiente y que conllevan más gasto público, como reconoce el propio documento (especializando estos muelles en ese tipo de tráfico y modernizando y optimizando las instalaciones).

También hay que resaltar que el documento en exposición pública carece de un análisis del reconocido centro comercial construido en suelo de dominio público, y que lleva años en funcionamiento, precisamente en el ámbito de actuación del OAS 6, a pesar de lo cual;

- No se dice nada del público que accede al mismo, y su nula relación con la actividad portuaria.
- Se silencia los problemas de amortización de dicha infraestructura, y la deriva financiera en la que se encuentra el centro en sí, como parte del balance de una entidad “nacionalizada”.

No se incluyen unas previsiones de desarrollo que justifiquen el gasto público que va aparejado a todo proceso de reordenación urbanística, y menos aún que justifiquen la transformación de suelo dominio público, circunscrito al interés general, en suelo para actividades privadas comunes en el suelo urbano del entorno que ya es “ciudad” (locales comerciales, hoteles, etc.), con quienes pasarían a competir. Sin olvidar que dichos cambios aumentan la presión sobre suelos que tienen prioridad de

25 SEP 2013
La Secretaría/o
General del Pleno

ser rústicos, o retornar a su estado rústico, si no se utilizan para la ZEC o la Zona Franca. Presión como la que supone el nuevo dique de la Esfinge, que se está desarrollando sin necesidad para la ZEC y Zona Franca porque se haya alcanzado la saturación del resto de diques del recinto portuario.

En el apartado "2.3.2 Evolución y tendencia de la demanda" sólo se exponen las pretensiones de la Autoridad Portuaria, y de otras instituciones, sin que se mencionen siquiera nada sobre la demanda de las nuevas actividades que se proponen ajenas a la actividad portuaria, ni de las demandas de las actividades portuarias que se proponen trasladar. Es la expresión máxima de la arbitrariedad de los cambios propuestos, se presentan como demanda a los propios cambios, los cambios se justifican con los propios cambios.

Es importante recordarles en este momento que el interés general ya calificado y consolidado, como es el caso, está por encima de normas urbanísticas territoriales por muy mayoritarias que fueran su aprobación. Ya sean municipales o insulares.

En ningún caso estas normas urbanísticas son justificación para eliminar un interés general, de ámbito superior, consolidado, que además se desarrollan en suelo que en su base es dominio público marítimo terrestre.

No se describen, ni se analizan variables objetivas que justifiquen el traslado del tráfico de pasajeros con destino Gran Canaria, sobre todo interinsular, a otras zonas del puerto como es el caso de los traslados al muelle del Cambullonero, o los posibles traslados al futuro muelle de la Esfinge. Estos traslados son completamente arbitrarios desde el punto de vista portuario, y se plantean sólo para favorecer "negocios" ajenos al puerto.

Al contrario, uno de los objetivos destacados del propio Plan Especial, "conectar la actividad portuaria con la ciudad" lleva a plantear que se concentren todos los tráfico de pasajeros en el entorno de Santa Catalina.

La propia actividad de cruceros demuestra que esa es la mejor zona del puerto para la recepción de pasajeros, cabe recordar que fueron las propias compañías de cruceros quienes plantearon que dicha actividad no se realizara en el Muelle León y Castillo sino en el Santa Catalina. Idoneidad mantenida en el propio documento de Aprobación Inicial, que incide en la conveniencia de que los cruceros estén en la zona.

Tanto Santa Catalina, como Wilson, como Sanapu, facilitan que hasta andando los pasajeros entren, accedan a la ciudad. Todo lo contrario sucede en Cambulloneros, León y Castillo y más aún en el futuro Esfinge.


Concentrar todo el tráfico de pasajeros entre Santa Catalina y Sanapu, es la opción coherente con ese objetivo del facilitar la conectividad entre la actividad portuaria y la ciudad, en todos los aspectos, suponiendo además un ahorro de medios a la hora de complementar dicha conectividad. Todos los medios posibles para trasladarse son más baratos, rentables y fáciles en la zona de Santa Catalina – Sanapu – Wilson, que en las otras zonas.

En coherencia con lo planteado **SOLICITAMOS:**

1. Que tome en consideración esta alegación y la acepte como parte del expediente administrativo, declarándonos interesado en el procedimiento de acuerdo con el artículo 31 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y consecuentemente, se nos de vista de lo actuado y se nos comuniquen las resoluciones que en lo sucesivo se produzcan.
2. Que el Plan Especial OAS 6, toda vez que afecta a dominio público con obligación de interés general, cumpla con las determinaciones legales de viabilidad económica:

Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno

- 
- Que se complete el documento del OAS 6, completando la memoria informativa con la información y análisis de la realidad económica actual en las cuestiones sobre las que se articula la alternativa 3:
 - Usuarios del centro comercial El Muelle, oferta comercial actual y situación de la amortización de dicha infraestructura.
 - Situación de la oferta del entorno, comercial, hotelera y de restauración de La Isleta, Santa Catalina y Las Canteras.
 - Viabilidad económica de las actividades económicas propuestas para ocupar el ámbito del OAS 6.
 - Que se describan las demandas reales respecto a las actividades portuarias que se pretende trasladar.
- Que se opte por una alternativa viable y complementaria con la zona, es decir, se deseche la alternativa 3 y se opte por la más rentable y viable para el conjunto, potenciando la zona para llegada y tránsito de todo tipo de pasajeros que llegue a Gran Canaria por el Puerto de La Luz y Las Palmas.
3. Que el Plan Especial OAS 6 cumpla con las determinaciones legales de optimizar las infraestructuras existentes y protección de los recursos naturales. Se aprovechen los diques de Sanapu, Wilson, y entorno para llevar su ocupación a niveles óptimos, y que realmente generen valor añadido a la zona, concentrando todo el tráfico de pasajeros en dicha zona, reservándose la zona de La Esfinge y de la península del Nido hasta que la ocupación de las zonas ya desarrolladas lo exijan.
4. En definitiva que el OAS 6 se desarrolle en torno a la Alternativa 1, acentuando las actuaciones al tráfico de pasajeros, su recepción y su accesibilidad a la ciudad y los servicios que esta ya ofrece; comerciales, hoteleros, restauración, etc.
5. Como los cambios reclamados afectan estructuralmente a todo el documento; informativa, justificativa y de elección de alternativa, entendemos que una vez solventados esos errores y cambios, debe procederse a una nueva Aprobación Inicial.

En Las Palmas de Gran Canaria, a 12 de septiembre de 2012.



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

1º/2º Secretario/a
General del Pleno



4. 125-98
Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria,
Portuaria de Las Palmas



Alegaciones a la

APROBACIÓN INICIAL "PLAN ESPECIAL ZONA DE SERVICIO DEL
PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN EL ÁMBITO OAS-06", en
información pública mediante anuncio publicado en el BOP de Las
Palmas el día 30 de julio de 2012.

Juan Carlos García Almeida, con DI: 42.848.669, con Domicilio postal para los
efectos en la Calle El Pastor, 4 de Las Palmas de Gran Canaria, C.P.: 35018,

Presentamos estas Alegaciones por las graves deficiencias que existen en el
documento de Aprobación Inicial en la Memoria de Información y en la Memoria de
Justificación, que conjuntamente con la propia información aportada, dejan sin base
racional la elección de la alternativa 3. Deficiencias cuya solución implica una
modificación estructural del Documento.

Cuestión que es más grave cuando lo que se plantea es la generación de beneficios
privados, en competición con ofertas de los mismos sectores en el entorno inmediato, en
suelo de dominio público vinculado obligatoriamente a cuestiones de interés general,
que en ningún caso han perdido la utilidad que llevó a su transformación.

Como cuestión previa, y es que a nivel simbólico nos parece un reflejo de la
desconexión con la realidad que el documento en exposición pública expresa,
resaltamos el hecho que en el mismo, a espacios relacionados con el puerto, como es el
caso de el Sebadal, se nombra de forma mayoritaria incorrectamente, citándolo como
cebadal (lugar de cebada), y no como lo que es, Sebadal – lugar de seba, denominación
que se da de forma minoritaria y marginal.

Entrando en el fondo, la alternativa elegida, alternativa 3, y propuesta en
exposición pública, incumple gravemente uno de los principios fundamentales del Texto
Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios
Naturales de Canarias, 1/2000 (en adelante Texto Refundido 1/2000), que obliga a
optimizar las infraestructuras existentes y preservar al máximo el territorio rústico,
como así ya ha quedado confirmado en sentencias firmes respecto al desarrollo de
infraestructuras como pasó en la variante de Bañaderos.

También en esa línea hay que recordar que la recalificación en 1999 de parte del
suelo del Paisaje Protegido de La Isleta (*LEY 11/1999, de 13 de mayo, de Modificación
Puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias*),
obliga a la utilización finalista y exclusiva de dicho territorio para la ZEC y la Zona
Franca, en la medida que estas se hubieran desarrollado realmente, y que el suelo que no
fuera ocupado por esas finalidades debía quedar, o restituirse, a su estado original –
natural, cohesionado con el propio Paisaje Protegido de La Isleta. Cuestión que también
afecta a los límites costeros de dicha zona recalificada y que por lo tanto es de
aplicación al desarrollo del muelle de la Esfinge.

Obligación de optimizar las infraestructuras existentes que también se derivan de
las leyes y normativas que definen y determinan el desarrollo y ejecución de los
presupuestos e inversiones públicas, con modificaciones en los últimos años que inciden

Excmo. Ayuntamiento

de Las Palmas de Gran Canaria

Pleno Municipal de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno

en el principio de rentabilizar al máximo las infraestructuras existentes antes de promover ampliaciones y/o sustituciones de dichas infraestructuras.

En ese sentido sorprende el empeño de desarrollar y dar tráfico al nuevo dique de La Esfinge, cuando en la propia memoria justificativa se reconoce que:

"El número de buques ha dejado de ser lo más significativo de los puertos, puesto que los nuevos medios de transporte permiten que nuevos barcos lleven más carga. De esta manera disminuye el número de barcos, pero aumenta su capacidad G.T"

(apartado 6.1.2, situación y tendencias).

Lo que se debe unir a la baja ocupación que ya existe de los actuales diques, especialmente significativa baja ocupación de los diques en el ámbito del OAS 6; *Santa Catalina Norte 37 %; Santa Catalina Sur 37 %; Santa Catalina Poniente 10 %; Sanapu 30 %*, salvo en los diques con mayor actividad de cruceros.

Baja ocupación con tendencia a la baja lo que debe llevar a concentrar todo lo posible en esta zona en vez de continuar con acciones expansivas que además de su coste, llevan a una mayor bajada del porcentaje de ocupación.

Además la alternativa elegida en esta Aprobación Inicial, la 3, presenta profundas incongruencias respecto a objetivos que se presentan como fundamentales en el propio documento. Es así que;

- Por un lado se pretende resaltar la conexión ciudad – puerto.
- A la vez se pretende resaltar la entrada de pasajeros por el puerto.
- Y en sentido contrario se pretende vaciar de actividad portuaria el ámbito del OAS 6 (Sanapu – Wilson), trasladando precisamente al mayor volumen de pasajeros, los de los tránsitos de ferrys, al dique León y Castillo y al del Cambullonero (sin olvidar las informaciones periodísticas que hablan de trasladar parte de esos pasajeros al futuro dique de la Esfinge), alejando a estos de las conexiones del puerto con la ciudad, sobre todo los pasajeros entre islas, que se sitúan en el muelle del Cambullonero (o más lejos, la Esfinge).
- No se explica por qué para los pasajeros – cruceros es preferible la zona del dique Santa Catalina, acercándolos a la ciudad, y al contrario para los pasajeros – ferrys que entran en Gran Canaria se les prefiere alejar a diques completamente distanciados de la ciudad, complicando la conectividad de los pasajeros, obligando a mayores gastos, de los propios pasajeros o de servicios públicos como los descritos en el documento de Aprobación Inicial para acercar a esos pasajeros a la ciudad.

También sorprende que en un análisis de potencialidades y dificultades, como justificación para lo que se propone, no existan elementos económicos cuantificados externos – imput – que supongan “un valor añadido” en los que justificar las modificaciones propuestas.

Es más, la mayor parte de las potencialidades – dificultades descritas en la justificación, son elementos internos de la estructura portuaria que nada tienen que ver con un aumento de “valor añadido” que justifique algo, ni siquiera con posibles necesidades de las operaciones portuarias, “las demandas técnicas de los nuevos

25 SEP 2013
Secretaría/o
General del Puerto

tráficos portuarios", no se describen en ningún momento, no se motivan por tanto los cambios que pretende consolidar la Autoridad Portuario, cambios que van en detrimento del medio ambiente y que conllevan más gasto público, como reconoce el propio documento (especializando estos muelles en ese tipo de tráfico y modernizando y optimizando las instalaciones).

También hay que resaltar que el documento en exposición pública carece de un análisis del reconocido centro comercial construido en suelo de dominio público, y que lleva años en funcionamiento, precisamente en el ámbito de actuación del OAS 6, a pesar de lo cual;

- No se dice nada del público que accede al mismo, y su nula relación con la actividad portuaria.
- Se silencia los problemas de amortización de dicha infraestructura, y la deriva financiera en la que se encuentra el centro en sí, como parte del balance de una entidad "nacionalizada".

No se incluyen unas previsiones de desarrollo que justifiquen el gasto público que va aparejado a todo proceso de reordenación urbanística, y menos aún que justifiquen la transformación de suelo dominio público, circunscrito al interés general, en suelo para actividades privadas comunes en el suelo urbano del entorno que ya es "ciudad" (locales comerciales, hoteles, etc.), con quienes pasarían a competir. Sin olvidar que dichos cambios aumentan la presión sobre suelos que tienen prioridad de ser rústicos, o retornar a su estado rústico, si no se utilizan para la ZEC o la Zona Franca. Presión como la que supone el nuevo dique de la Esfinge, que se está desarrollando sin necesidad para la ZEC y Zona Franca porque se haya alcanzado la saturación del resto de diques del recinto portuario.

En el apartado "2.3.2 Evolución y tendencia de la demanda" sólo se exponen las pretensiones de la Autoridad Portuaria, y de otras instituciones, sin que se mencionen siquiera nada sobre la demanda de las nuevas actividades que se proponen ajenas a la actividad portuaria, ni de las demandas de las actividades portuarias que se proponen trasladar. Es la expresión máxima de la arbitrariedad de los cambios propuestos, se presentan como demanda a los propios cambios, los cambios se justifican con los propios cambios.

Es importante recordarles en este momento que el interés general ya calificado y consolidado, como es el caso, está por encima de normas urbanísticas territoriales por muy mayoritarias que fueran su aprobación. Ya sean municipales o insulares.

En ningún caso estas normas urbanísticas son justificación para eliminar un interés general, de ámbito superior, consolidado, que además se desarrollan en suelo que en su base es dominio público marítimo terrestre.

No se describen, ni se analizan variables objetivas que justifiquen el traslado del tráfico de pasajeros con destino Gran Canaria, sobre todo interinsular, a otras zonas del puerto como es el caso de los traslados al muelle del Cambullonero, o los posibles traslados al futuro muelle de la Esfinge. Estos traslados son completamente arbitrarios desde el punto de vista portuario, y se plantean sólo para favorecer "negocios" ajenos al puerto.

25 SEP 2013

La/EI Secretaría/o
General del Pleno

Al contrario, uno de los objetivos destacados del propio Plan Especial, "conectar la actividad portuaria con la ciudad" lleva a plantear que se concentren todos los tráficos de pasajeros en el entorno de Santa Catalina.

La propia actividad de cruceros demuestra que esa es la mejor zona del puerto para la recepción de pasajeros, cabe recordar que fueron las propias compañías de cruceros quienes plantearon que dicha actividad no se realizara en el Muelle León y Castillo sino en el Santa Catalina. Idoneidad mantenida en el propio documento de Aprobación Inicial, que incide en la conveniencia de que los cruceros estén en la zona.

Tanto Santa Catalina, como Wilson, como Sanapu, facilitan que hasta andando los pasajeros entren, accedan a la ciudad. Todo lo contrario sucede en Cambulloneros, León y Castillo y más aún en el futuro Esfinge.

Concentrar todo el tráfico de pasajeros entre Santa Catalina y Sanapu, es la opción coherente con ese objetivo del facilitar la conectividad entre la actividad portuaria y la ciudad, en todos los aspectos, suponiendo además un ahorro de medios a la hora de complementar dicha conectividad. Todos los medios posibles para trasladarse son más baratos, rentables y fáciles en la zona de Santa Catalina – Sanapu – Wilson, que en las otras zonas.

En coherencia con lo planteado **SOLICITAMOS:**

1. Que tome en consideración esta alegación y la acepte como parte del expediente administrativo, declarándonos interesado en el procedimiento de acuerdo con el artículo 31 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y consecuentemente, se nos de vista de lo actuado y se nos comuniquen las resoluciones que en lo sucesivo se produzcan.
2. Que el Plan Especial OAS 6, toda vez que afecta a dominio público con obligación de interés general, cumpla con las determinaciones legales de viabilidad económica:
 - Que se complete el documento del OAS 6, completando la memoria informativa con la información y análisis de la realidad económica actual en las cuestiones sobre las que se articula la alternativa 3:
 - Usuarios del centro comercial El Muelle, oferta comercial actual y situación de la amortización de dicha infraestructura.
 - Situación de la oferta del entorno, comercial, hotelera y de restauración de La Isleta, Santa Catalina y Las Canteras.
 - Viabilidad económica de las actividades económica propuestas para ocupar el ámbito del OAS 6.
 - Que se describan las demandas reales respecto a las actividades portuarias que se pretende trasladar.
 - Que se opte por una alternativa viable y complementaria con la zona, es decir, se deseché la alternativa 3 y se opte por la más rentable y viable para

Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

Secretaría/o
General del Pleno

el conjunto, potenciando la zona para llegada y tránsito de todo tipo de pasajeros que llegue a Gran Canaria por el Puerto de La Luz y Las Palmas.

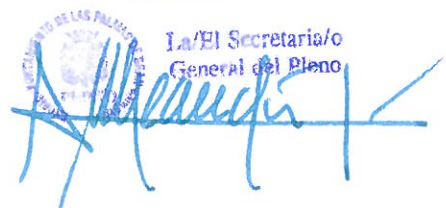
3. Que el Plan Especial OAS 6 cumpla con las determinaciones legales de optimizar las infraestructuras existentes y protección de los recursos naturales. Se aprovechen los diques de Sanapu, Wilson, y entorno para llevar su ocupación a niveles óptimos, y que realmente generen valor añadido a la zona, concentrando todo el tráfico de pasajeros en dicha zona, reservándose la zona de La Esfinge y de la península del Nido hasta que la ocupación de las zonas ya desarrolladas lo exijan.
4. En definitiva que el OAS 6 se desarrolle en torno a la Alternativa 1, acentuando las actuaciones al tráfico de pasajeros, su recepción y su accesibilidad a la ciudad y los servicios que esta ya ofrece; comerciales, hoteleros, restauración, etc.
5. Como los cambios reclamados afectan estructuralmente a todo el documento; informativa, justificativa y de elección de alternativa, entendemos que una vez solventados esos errores y cambios, debe procederse a una nueva Aprobación Inicial.

Fdo. Juan Carlos García Almeida.



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

La/El Secretaria/o
General del Pleno



Handwritten signature in blue ink, located in the top right corner of the page.

Handwritten signature in blue ink, located in the bottom left corner of the page.

19 SEI. 2012

Alegaciones a la Aprobación Inicial OAS 6 LPAGC

Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria,
Y Autoridad Portuaria de Las Palmas

Alegaciones a la

**APROBACIÓN INICIAL "PLAN ESPECIAL ZONA DE SERVICIO DEL
PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN EL ÁMBITO OAS-06"**

AYUNTAMIENTO DE
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
OFICINA DE ATENCIÓN A LA CIUDADANÍA
PUERTO DE LAS PALMAS
12 SEP 2012
REGISTRO GENERAL
ENTRADA
N.º 12782

D. Felipe O. Ros Brandon, con DI: 43.651.233, con Domicilio postal para los efectos en la Calle Faro nº 40 – 2º de Las Palmas de Gran Canaria, C.P.: 35009, en mi nombre y en el del partido político AMAGA, Alternativa Maga Nacionalista, como su Secretario General.

Presentamos estas Alegaciones por las graves deficiencias que existen en el documento de Aprobación Inicial en la Memoria de Información y en la Memoria de Justificación, que conjuntamente con la propia información aportada, dejan sin base racional la elección de la alternativa 3. Deficiencias cuya solución implica una modificación estructural del Documento.

Cuestión que es más grave cuando lo que se plantea es la generación de beneficios privados, en competición con ofertas de los mismos sectores en el entorno inmediato, en suelo de dominio público vinculado obligatoriamente a cuestiones de interés general, que en ningún caso han perdido la utilidad que llevó a su transformación.

Como cuestión previa, y es que a nivel simbólico nos parece un reflejo de la desconexión con la realidad que el documento en exposición pública expresa, resaltamos el hecho que en el mismo, a espacios relacionados con el puerto, como es el caso de el Sebadal, se nombra de forma mayoritaria incorrectamente, citándolo como cebadal (lugar de cebada), y no como lo que es, Sebadal – lugar de seba, denominación que se da de forma minoritaria y marginal.

Entrando en el fondo, la alternativa elegida, alternativa 3, y propuesta en exposición pública, incumple gravemente uno de los principios fundamentales del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, 1/2000 (en adelante Texto Refundido 1/2000), que obliga a optimizar las infraestructuras existentes y preservar al máximo el territorio rústico, como así ya ha quedado confirmado en sentencias firmes respecto al desarrollo de infraestructuras como pasó en la variante de Bañaderos.

También en esa línea hay que recordar que la recalificación en 1999 de parte del suelo del Paisaje Protegido de La Isleta (*LEY 11 1999, de 13 de mayo, de Modificación Puntual de la Ley 12 1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias*), obliga a la utilización finalista y exclusiva de dicho territorio para la ZEC y la Zona Franca, en la medida que estas se hubieran desarrollado realmente, y que el suelo que no fuera ocupado por esas finalidades debía quedar, o restituirse, a su estado original – natural, cohesionado con el propio Paisaje Protegido de La Isleta. Cuestión que también afecta a los límites costeros de dicha zona recalificada y que por lo tanto es de aplicación al desarrollo del muelle de la Esfinge.

Obligación de optimizar las infraestructuras existentes que también se derivan de las leyes y normativas que definen y determinan el desarrollo y ejecución de los presupuestos e inversiones públicas, con modificaciones en los últimos años que inciden

Excmo. Ayuntamiento

Aprobado definitivamente

Pleno Municipal Sesión de fecha

25 de mayo 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno



en el principio de rentabilizar al máximo las infraestructuras existentes antes de promover ampliaciones y/o sustituciones de dichas infraestructuras.

En ese sentido sorprende el empeño de desarrollar y dar tráfico al nuevo dique de La Esfinge, cuando en la propia memoria justificativa se reconoce que:

"El número de buques ha dejado de ser lo más significativo de los puertos, puesto que los nuevos medios de transporte permiten que nuevos barcos lleven más carga. De esta manera disminuye el número de barcos, pero aumenta su capacidad G.T"

(apartado 6.1.2, situación y tendencias).

Lo que se debe unir a la baja ocupación que ya existe de los actuales diques, especialmente significativa baja ocupación de los diques en el ámbito del OAS 6; *Santa Catalina Norte 37 %; Santa Catalina Sur 37 %; Santa Catalina Poniente 10 %; Sanapu 30 %*, salvo en los diques con mayor actividad de cruceros.

Baja ocupación con tendencia a la baja lo que debe llevar a concentrar todo lo posible en esta zona en vez de continuar con acciones expansivas que además de su coste, llevan a una mayor bajada del porcentaje de ocupación.

Además la alternativa elegida en esta Aprobación Inicial, la 3, presenta profundas incongruencias respecto a objetivos que se presentan como fundamentales en el propio documento. Es así que;

- Por un lado se pretende resaltar la conexión ciudad – puerto.
- A la vez se pretende resaltar la entrada de pasajeros por el puerto.
- Y en sentido contrario se pretende vaciar de actividad portuaria el ámbito del OAS 6 (Sanapu – Wilson), trasladando precisamente al mayor volumen de pasajeros, los de los tránsitos de ferrys, al dique León y Castillo y al del Cambullonero (sin olvidar las informaciones periodísticas que hablan de trasladar parte de esos pasajeros al futuro dique de la Esfinge), alejando a estos de las conexiones del puerto con la ciudad, sobre todo los pasajeros entre islas, que se sitúan en el muelle del Cambullonero (o más lejos, la Esfinge).
- No se explica por qué para los pasajeros – cruceros es preferible la zona del dique Santa Catalina, acercándolos a la ciudad, y al contrario para los pasajeros – ferrys que entran en Gran Canaria se les prefiere alejar a diques completamente distanciados de la ciudad, complicando la conectividad de los pasajeros, obligando a mayores gastos, de los propios pasajeros o de servicios públicos como los descritos en el documento de Aprobación Inicial para acercar a esos pasajeros a la ciudad.

También sorprende que en un análisis de potencialidades y dificultades, como justificación para lo que se propone, no existan elementos económicos cuantificados externos – imput – que supongan “un valor añadido” en los que justificar las modificaciones propuestas.

Es más, la mayor parte de las potencialidades – dificultades descritas en la justificación, son elementos internos de la estructura portuaria que nada tienen que ver con un aumento de “valor añadido” que justifique, algo, ni siquiera con posibles necesidades de las operaciones portuarias, “*las demandas técnicas de los nuevos*

Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

El Secretario/a
General del Pleno

tráficos portuarios", no se describen en ningún momento, no se motivan por tanto los cambios que pretende consolidar la Autoridad Portuario, cambios que van en detrimento del medio ambiente y que conllevan más gasto público, como reconoce el propio documento (especializando estos muelles en ese tipo de tráfico y modernizando y optimizando las instalaciones).

También hay que resaltar que el documento en exposición pública carece de un análisis del reconocido centro comercial construido en suelo de dominio público, y que lleva años en funcionamiento, precisamente en el ámbito de actuación del OAS 6, a pesar de lo cual;

- No se dice nada del público que accede al mismo, y su nula relación con la actividad portuaria.
- Se silencia los problemas de amortización de dicha infraestructura, y la deriva financiera en la que se encuentra el centro en sí, como parte del balance de una entidad "nacionalizada".

No se incluyen unas previsiones de desarrollo que justifiquen el gasto público que va aparejado a todo proceso de reordenación urbanística, y menos aún que justifiquen la transformación de suelo dominio público, circunscrito al interés general, en suelo para actividades privadas comunes en el suelo urbano del entorno que ya es "ciudad" (locales comerciales, hoteles, etc.), con quienes pasarían a competir. Sin olvidar que dichos cambios aumentan la presión sobre suelos que tienen prioridad de ser rústicos, o retornar a su estado rústico, si no se utilizan para la ZEC o la Zona Franca. Presión como la que supone el nuevo dique de la Esfinge, que se está desarrollando sin necesidad para la ZEC y Zona Franca porque se haya alcanzado la saturación del resto de diques del recinto portuario.

En el apartado "2.3.2 Evolución y tendencia de la demanda" sólo se exponen las pretensiones de la Autoridad Portuaria, y de otras instituciones, sin que se mencionen siquiera nada sobre la demanda de las nuevas actividades que se proponen ajenas a la actividad portuaria, ni de las demandas de las actividades portuarias que se proponen trasladar. Es la expresión máxima de la arbitrariedad de los cambios propuestos, se presentan como demanda a los propios cambios, los cambios se justifican con los propios cambios.

Es importante recordarles en este momento que el interés general ya calificado y consolidado, como es el caso, está por encima de normas urbanísticas territoriales por muy mayoritarias que fueran su aprobación. Ya sean municipales o insulares.

En ningún caso estas normas urbanísticas son justificación para eliminar un interés general, de ámbito superior, consolidado, que además se desarrollan en suelo que en su base es dominio público marítimo terrestre.

No se describen, ni se analizan variables objetivas que justifiquen el traslado del tráfico de pasajeros con destino Gran Canaria, sobre todo interinsular, a otras zonas del puerto como es el caso de los traslados al muelle del Cambullonero, o los posibles traslados al futuro muelle de la Esfinge. Estos traslados son completamente arbitrarios desde el punto de vista portuario, y se plantean sólo para favorecer "negocios" ajenos al puerto.

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

Al contrario, uno de los objetivos destacados del propio Plan Especial, “conectar la actividad portuaria con la ciudad” lleva a plantear que se concentren todos los tráficos de pasajeros en el entorno de Santa Catalina.

La propia actividad de cruceros demuestra que esa es la mejor zona del puerto para la recepción de pasajeros, cabe recordar que fueron las propias compañías de cruceros quienes plantearon que dicha actividad no se realizara en el Muelle León y Castillo sino en el Santa Catalina. Idoneidad mantenida en el propio documento de Aprobación Inicial, que incide en la conveniencia de que los cruceros estén en la zona.

Tanto Santa Catalina, como Wilson, como Sanapu, facilitan que hasta andando los pasajeros entren, accedan a la ciudad. Todo lo contrario sucede en Cambulloneros, León y Castillo y más aún en el futuro Esfinge.

Concentrar todo el tráfico de pasajeros entre Santa Catalina y Sanapu, es la opción coherente con ese objetivo del facilitar la conectividad entre la actividad portuaria y la ciudad, en todos los aspectos, suponiendo además un ahorro de medios a la hora de complementar dicha conectividad. Todos los medios posibles para trasladarse son más baratos, rentables y fáciles en la zona de Santa Catalina – Sanapu – Wilson, que en las otras zonas.

En coherencia con lo planteado **SOLICITAMOS:**

1. Que tome en consideración esta alegación y la acepte como parte del expediente administrativo, declarándonos interesado en el procedimiento de acuerdo con el artículo 31 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y consecuentemente, se nos de vista de lo actuado y se nos comuniquen las resoluciones que en lo sucesivo se produzcan.
2. Que el Plan Especial OAS 6, toda vez que afecta a dominio público con obligación de interés general, cumpla con las determinaciones legales de viabilidad económica:
 - Que se complete el documento del OAS 6, completando la memoria informativa con la información y análisis de la realidad económica actual en las cuestiones sobre las que se articula la alternativa 3:
 - Usuarios del centro comercial El Muelle, oferta comercial actual y situación de la amortización de dicha infraestructura.
 - Situación de la oferta del entorno, comercial, hotelera y de restauración de La Isleta, Santa Catalina y Las Canteras.
 - Viabilidad económica de las actividades económica propuestas para ocupar el ámbito del OAS 6.
 - Que se describan las demandas reales respecto a las actividades portuarias que se pretende trasladar.
 - Que se opte por una alternativa viable y complementaria con la zona, es decir, se deseché la alternativa 3 y se opte por la más rentable y viable para

Pleno Municipal sesión de fecha


25 SEP 2013

Secretario/a
General del pleno

el conjunto, potenciando la zona para llegada y tránsito de todo tipo de pasajeros que llegue a Gran Canaria por el Puerto de La Luz y Las Palmas.

3. Que el Plan Especial OAS 6 cumpla con las determinaciones legales de optimizar las infraestructuras existentes y protección de los recursos naturales. Se aprovechen los diques de Sanapu, Wilson, y entorno para llevar su ocupación a niveles óptimos, y que realmente generen valor añadido a la zona, concentrando todo el tráfico de pasajeros en dicha zona, reservándose la zona de La Esfinge y de la península del Nido hasta que la ocupación de las zonas ya desarrolladas lo exijan.
4. En definitiva que el OAS 6 se desarrolle en torno a la Alternativa 1, acentuando las actuaciones al tráfico de pasajeros, su recepción y su accesibilidad a la ciudad y los servicios que esta ya ofrece; comerciales, hoteleros, restauración, etc.
5. Como los cambios reclamados afectan estructuralmente a todo el documento; informativa, justificativa y de elección de alternativa, entendemos que una vez solventados esos errores y cambios, debe procederse a una nueva Aprobación Inicial.

Firmado.



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013


Secretaría/o
General del Pleno

Handwritten signature in blue ink.

Handwritten signature in blue ink.



CONSEJERÍA DE GOBIERNO DE POLÍTICA TERRITORIAL,
ARQUITECTURA Y PAISAJE
SERVICIO DE PLANEAMIENTO
0.4.1.1

Doc. 52,

RG/aa

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS
C/ Tomás Quevedo Ramírez, s/n
35008 Las Palmas de Gran Canaria

6270

Nº Ref.: PL – E 12 / 38.738 PEO

Asunto: **INFORME SOBRE EL DOCUMENTO DENOMINADO "PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS. ÁMBITO OAS-06" APROBADO INICIALMENTE EL 28 DE JUNIO Y SU CORRESPONDIENTE INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.**

Con relación al asunto de referencia, le comunico que con fecha 18 de septiembre de 2012, la Sra. Consejera de Política Territorial, Arquitectura y Paisaje ha firmado RESOLUCIÓN cuyo tenor literal es el siguiente:

"En uso de las facultades que me confiere la vigente Ley de Régimen Local y Disposiciones complementarias que la desarrollan, y en virtud de lo dispuesto en el artículo 37.a) del Reglamento Orgánico de Gobierno y Administración de esta Corporación, aprobado en Sesión Ordinaria celebrada por el Pleno el día 27 de Junio de 2008; vista la petición de la Autoridad Portuaria de Las Palmas y analizado el Informe del Coordinador de Trabajos Técnicos del Servicio de Planeamiento de fecha **18 de septiembre de 2012**, relativo al **INFORME SOBRE EL DOCUMENTO DENOMINADO "PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS. ÁMBITO OAS-06" APROBADO INICIALMENTE EL 28 DE JUNIO Y SU CORRESPONDIENTE INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL**,

RESUELVO:

PRIMERO.- RATIFICAR el citado Informe técnico de fecha 18 de septiembre de 2012.

SEGUNDO.- Dar traslado de la presente Resolución a la Autoridad Portuaria de Las Palmas, con el Informe Técnico al que alude la Resolución.

Dado por la Consejera de Gobierno de Política Territorial, Arquitectura y Paisaje a 18 de septiembre de 2012, de todo lo cual como Titular Accidental del Órgano de Apoyo al Consejo de Gobierno Insular, y en ejecución de lo previsto en la Disposición Adicional Octava d) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, modificada por Ley 57/2003 de 16 de diciembre, doy fe.

LA CONSEJERA DE POLÍTICA TERRITORIAL,
ARQUITECTURA Y PAISAJE
(P.D. Acuerdo de 30 de junio de 2011 del
Consejo de Gobierno)

Fdo.: Ana Kursón Ghattas

TITULAR ACCIDENTAL DEL ÓRGANO DE APOYO
AL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR

Fdo.: Rosa María Morales Socorro

Agustín Millares Carló, s/n – Insular I - 4ª planta
35003 Las Palmas de Gran Canaria
Tel.: 928 21 94 60 · Fax: 928 21 94 81



52.2

Contra la precedente Resolución podrá interponer recurso Contencioso-Administrativo ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo, dentro del plazo de DOS MESES contados a partir de la recepción de la presente notificación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 46.6 de la Ley 29/1998, de 13 de Julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso – Administrativa, salvo que en el plazo de dos meses se produzca el previo requerimiento a que se refiere el artículo 44 del mismo texto legal, el cual se entenderá rechazado si transcurriera un mes desde que se efectuó sin que haya sido contestado.

Las Palmas de Gran Canaria, 01 de octubre de 2012

**LA TITULAR ACCIDENTAL DEL ÓRGANO DE APOYO
AL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR,
P.D. (Decreto nº 49/11 de 05/07/2011)
EL JEFE DE SERVICIO DE PLANEAMIENTO**

Fdo.: Narciso López Bordón.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

Secretario General del Pleno



0.4.1.1 (sts/hrp/rqr)

ASUNTO: INFORME SOBRE EL DOCUMENTO DENOMINADO "PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS. ÁMBITO OAS-06" APROBADO INICIALMENTE EL 28 DE JUNIO Y SU CORRESPONDIENTE INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.

Referencia: PL - E 12 / 38.738 PEO
Peticionario: Autoridad Portuaria de Las Palmas
Situación: Puerto de La Luz y de Las Palmas (Ámbito OAS-06)
Municipios: Las Palmas de Gran Canaria
Reg. Gral.: 2 de agosto de 2012. Nº 38.738
Reg. SIP: 6 de agosto de 2012. Nº 815

ÍNDICE

1. DATOS PREVIOS	2
1.1. INFORME.....	2
1.2. ANTECEDENTES	2
1.3. DOCUMENTACIÓN APORTADA	2
2. SÍNTESIS DE LA PROPUESTA DEL PLAN ESPECIAL.....	3
3. MODELO TERRITORIAL ESTABLECIDO POR EL PIO-GC	3
4. COMPATIBILIDAD DEL PLAN RESPECTO EL PIO-GC	4

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013
El Secretario/a
General del Pleno

Agustín Millares Carló, s/n – Insular I - 4ª planta
35003 Las Palmas de Gran Canaria
Tel.: 928 21 94 60 · Fax.: 928 21 94 81



1. DATOS PREVIOS

1.1. INFORME

Con fecha 2 de agosto de 2012 y registro de entrada número 38.738 tiene ingreso en este Cabildo Insular la solicitud de informe sobre el documento denominado "Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas. Ámbito OAS-06", promovido por la Autoridad Portuaria de Las Palmas y aprobado inicialmente por acuerdo de la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria el 28 de junio de 2012. Dicha solicitud corresponde a la citada Autoridad Portuaria a los efectos de cumplimentar los artículos 27.1 y 28.7 del Reglamento de Procedimiento de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias (en adelante RPIOSPC'06), y el artículo 11 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (en adelante TRLOTENC'00).

1.2. ANTECEDENTES

Con fecha 1 de Agosto de 2001, fue aprobado por Orden Ministerial el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Las Palmas.

En Junio de 2004, se publica en los números 112, 113, 116, 118 y 120 del Boletín Oficial de Canarias (en adelante BOC) el vigente Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (en adelante PIO-GC) aprobado definitivamente por acuerdo del Consejo de Gobierno de Canarias mediante Decreto 277/2003 de 11 de Noviembre de 2003.

El 9 de marzo de 2005, la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias aprueba el vigente Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria.

El 19 de abril de 2007, el Consejo de Gobierno Insular del Cabildo de Gran Canaria tomó conocimiento del documento de Avance del Plan Territorial Parcial de Ordenación del Frente Portuario de Las Palmas de Gran Canaria y acordó someterlo a participación pública por un plazo de cuarenta y cinco días hábiles. El anuncio de este acuerdo se publicó en el número 105 del BOC con fecha de 25 de mayo. A fecha de hoy el documento no tiene trámite formal alguno distinto de la toma de conocimiento del Avance superando los plazos establecidos por la legislación vigente para su aprobación definitiva.

En Sesión celebrada el 14 de Junio de 2008 se adopta, según Resolución del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, iniciar el expediente para la Modificación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Las Palmas.

1.3. DOCUMENTACIÓN APORTADA

El documento remitido por la Autoridad Portuaria de Las Palmas contiene tres volúmenes:

- Volumen I. Documento de Información
 - Memoria de Información
 - Planos de Información
 - Planos Alternativas
- Volumen II. Documento de Ordenación
 - Memoria de Ordenación
 - Planos de Ordenación
- Volumen III. Documento ISA
 - Memoria ISA
 - Planos ISA

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013
2 de 8
Generat del Pleno

2. SÍNTESIS DE LA PROPUESTA DEL PLAN ESPECIAL

Según se dispone en la página 1 de su Memoria de Ordenación, el documento presentado trata de compatibilizar el establecimiento de una ordenación que optimice la explotación de los usos portuarios con la integración del puerto dentro de la ciudad. Para tal fin, el documento pretende dar respuesta a los siguientes objetivos:

<<

- 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.
- Dotar de una ordenación general abierta a las múltiples posibilidades de desarrollo de la zona.
- 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 usos que minimice los posibles impactos de las actividades así como unas condiciones de edificación que hagan más transparente y de menor altura las construcciones en los puntos sensibles de la ciudad.
- 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.
- 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 operatividad portuaria. >>

En base a los anteriores objetivos, el Plan Especial propone una ordenación del sector en tres áreas funcionales diferenciadas:

- Un área funcional "Comercial Portuaria" ubicada en los muelles Sanapú y Santa Catalina y destinada al tráfico de pasajeros y Ro-Ro.
- Un área funcional "Complementario", destinada a actividades logísticas y de almacenaje donde se permitirían usos que generasen la vinculación entre el Puerto y la Ciudad como comerciales, oficinas, recreativos...
- Un área Náutico Deportiva superpuesta a las otras dos en el entorno del muelle Sanapú destinada inicialmente al uso de almacenaje y tráfico de pasajeros y Ro-Ro, pero susceptible de perder su funcionalidad e idoneidad técnica para los usos mencionados y llegar a ser más propia para albergar otro tipo de embarcaciones como yates de determinada envergadura así como actividades relacionadas con éstos.

3. MODELO TERRITORIAL ESTABLECIDO POR EL PIO-GC

El PIO-GC incorpora la totalidad del área afectada por el Plan Parcial dentro del ámbito sujeto a ordenación por el Plan Territorial Parcial número 2 denominado "Frente Portuario de Las Palmas de Gran Canaria" (en adelante PTP-2). Asimismo, el PIO-GC estableció en su artículo 256 los objetivos estratégicos, así como las actuaciones y los criterios de ordenación que debían respetarse y perseguirse en el desarrollo del Plan Territorial.

El vigente Plan Insular, en su redacción original, entendió que este ámbito era de especial importancia para la consecución del modelo insular dispuesto y remitió a que fuera únicamente el PTP-2 el encargado de desarrollarlo, prohibiendo expresamente cualquier ordenación del ámbito hasta la aprobación definitiva del citado Plan Territorial, según lo que establece el punto 3c de su Disposición Transitoria Segunda. No obstante, y ante el retraso en la aprobación definitiva de los diferentes Planes Territoriales, el PIO-GC se modificó mediante la Orden de 28 de Junio de 2011 y eliminó la prohibición mencionada estableciendo la posibilidad de que se pudieran desarrollar planes especiales o parciales que ordenaran los ámbitos afectados por el

punto 3c de la citada Disposición Transitoria Segunda en ausencia de los PT previstos por el PIO/GC. Esto trae consigo que en la actualidad se pueda desarrollar la ordenación pormenorizada de ámbitos sujetos a planes territoriales siempre que dicha ordenación no hipoteque los objetivos y actuaciones que desde el PIO-GC se ha señalado para dichos Planes Territoriales.

El objetivo principal establecido por el PIO-GC para el ámbito del PTP-2, ordenado parcialmente por el Plan Especial objeto de este informe, es el de <<...aprovechar la ampliación de Puerto de La Luz prevista desde el punto de vista infraestructural como consecuencia de las actividades de comercio marítimo, reordenando el área portuaria de modo tal que se aproveche no sólo su incremento de capacidad como infraestructura de transporte, sino también su potencial como soporte de nuevos usos y actividades. Ello permitirá reforzar la economía inmediata del puerto cualificando su imagen, generando actividad económica y mercantil, e incorporando un área urbana muy cualificada y atractiva como sede de negocios, comercio, cultura, ocio y turismo>>.

Asimismo, el PIO-GC dispone las actuaciones que deberán establecerse en el ámbito para conseguir el objetivo perseguido. De las actuaciones pretendidas por dicho Plan, aquellas que afectan al OAS-6 se pueden resumir en los siguientes puntos:

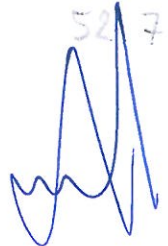
- Conexión estructural potente del puerto con espacios centrales de la ciudad, en concreto con el Parque Santa Catalina, la cual requerirá una configuración e imagen urbana continúa entre la ciudad y el área portuaria.
- Organización de la edificabilidad de manera que se mantenga y acentúe la permeabilidad visual transversal hacia el agua, traduciendo al espacio de las nuevas piezas de borde de mar el mismo criterio estructural de transversalidad paisajística.
- Localización de edificaciones de mayor altura en los suelos más alejados del borde urbano que actuarán como referencias arquitectónicas de una renovada capitalidad.
- Introducción de nuevos usos con connotaciones y carácter de centralidad urbana como hotelero, oficinas, comercial, recreativo, cultural, turístico, puntos de atraque...
- La edificabilidad máxima de todo el ámbito sujeto al PTP-2 no superará los 248.000 metros cuadrados.
- Reconstrucción del frente portuario de la ciudad y en especial la Dársena de Santa Catalina, creando espacios urbanos.
- Evitar la configuración de pantallas arquitectónicas que impidan la visión del mar desde la ciudad, potenciándose y facilitándose el acceso a éste.
- Creación de un espacio suficientemente diáfano para el uso y el disfrute del ciudadano
- Vinculación de las Administraciones Públicas con competencias sectoriales afectadas como el Ministerio de Fomento en tanto que queda obligado a acomodar y coordinar sus planes sectoriales en el ámbito del PTP-2 a los dispuesto para éste.

4. COMPATIBILIDAD DEL PLAN RESPECTO EL PIO-GC

En ausencia de aprobación definitiva del Plan Territorial Parcial del Frente Portuario de Las Palmas de Gran Canaria (PTP-2), y conforme a lo expuesto en el apartado anterior, el Plan Especial objeto de este informe podrá ordenar pormenorizadamente el sector siempre que <<...quede garantizado el cumplimiento de los objetivos asignados a cada uno de ellos (referidos a los Planes Territoriales y, en el caso que nos ocupa, al PTP-2) en este Plan (referido al PIO-GC)>>, según el apartado primero de la Disposición Transitoria Segunda del PIO-GC. Asimismo, de conformidad con lo señalado en el punto tercero de la citada Disposición Transitoria Segunda, <<La ordenación urbanística estará dirigida a la consecución de los objetivos señalados en el Capítulo II del Título 3 de este Volumen (artículo 256 en lo que respecta al Plan Especial objeto de este informe) en relación con cada ámbito territorial, quedando prohibida cualquier previsión que impida o comprometa sensiblemente el logro de tales objetivos, debiendo preverse las limitaciones de uso o de cualquier otro parámetro urbanístico que sea preciso para garantizar el cumplimiento de los objetivos asignados al correspondiente Plan Territorial Parcial>>

Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

527



Previo al análisis de la compatibilidad con el PIO-GC de la ordenación propuesta cabe recordar que el suelo ordenado por el Plan Especial es de titularidad pública, y que los usos y construcciones que deban situarse sobre dicho suelo lo harán por medio de concesiones temporales. Esto es importante en la medida en que permite con relativa facilidad alterar el uso de una determinada parcela -- siempre que el nuevo uso se encuentre previsto como permitido en el Plan Especial -- a la finalización de la concesión portuaria y como consecuencia de la implantación del PTP-2, una vez éste entre en vigor. Asimismo, se apunta que, en tanto que la totalidad del suelo afectado está considerado como Dominio Público Marítimo-Terrestre¹, y de conformidad con el artículo 32 de la vigente Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, el uso residencial en este ámbito queda expresamente prohibido.

Asimismo, cabe apuntar que no es competencia de este Plan Especial acometer las actuaciones previstas por el PTP-2, por diversos motivos, y sobre todo porque este Plan Especial aborda, únicamente, una parte de la totalidad del ámbito afectado por el citado PTP-2. Por ello, la ordenación propuesta por el Plan Especial se realizará de manera que garantice la consecución futura de los objetivos previstos para el ámbito, debiendo ajustarse a lo que el Plan Territorial establezca una vez este sea aprobado definitivamente.

4.1. RESPECTO DE LA ZONIFICACIÓN DEL PIO-GC

El sector de suelo ocupado por el Plan Especial se halla en el ámbito territorial número 1. "La Capital Insular y el Guiniguada", ocupando en su totalidad suelo zonificado por el PIO-GC como D.3 "Suelos Urbanos" conforme a lo señalado en el plano 1.9 del Tomo 1 del Volumen V del señalado Plan Insular. Esta zona dentro del PIO-GC únicamente tiene carácter orientativo, no declarativo, por lo que la compatibilidad de las actuaciones pretendidas se deriva exclusivamente a lo que el PIO-GC establece en su estructura territorial así como a las restantes secciones del Plan Insular distintas de las que regulan la Zonificación y el Régimen Específico de Usos.

4.2. RESPECTO DE LA ESTRUCTURA PREVISTA POR EL PIO-GC

El documento presentado propone líneas de actuación y usos que, en líneas generales, no hipotecan los objetivos previstos por el Plan Insular para el desarrollo del PTP-2. Asimismo, cabe apuntar que, una vez que dicho Plan Territorial se haya redactado y alcance su aprobación definitiva, el presente Plan Especial estará obligado a acomodar su ordenación a las determinaciones del Plan Territorial.

No obstante lo anterior, y en lo que respecta al modelo de ocupación y estructura propuesta por el Plan Insular descrita en el apartado tercero de este informe, existen una serie de aspectos del Plan Especial objeto de este informe que se alejan del modelo previsto por el PIO-GC para el área que podrían dificultar la futura transformación urbana del área portuaria en los términos previstos por este último:

1. El Plan Especial propone ocupaciones máximas del 50% -- y de hasta el 60% en las zonas limítrofes con la GC-1 --, adscritas desde dicho Plan Especial a la normativa NTD (Náutico-Terciario-Dotacional), y AN3-TO (Terciario-Oficinas). Estos ámbitos son coincidentes con la franja de suelo que el PIO-GC destina a resolver el nuevo contacto entre la ciudad y el mar. Para este espacio, el Plan Insular recalca la necesidad de promover y facilitar la continuidad visual y la accesibilidad entre el mar y la ciudad proponiendo, en cualquier caso, evitar la configuración de pantallas arquitectónicas que impidan la visión al mar desde la ciudad, así como crear <<...un espacio suficientemente diáfano para el uso y disfrute del ciudadano>>. Teniendo en cuenta que los espacios destinados a viarios suponen del orden del 20-30% de la superficie de un ámbito de suelo urbano, ocupaciones con edificación que rondan el 50-60% suponen en la práctica dejar poco espacio para disponer zonas libres, máxime cuando

¹ El artículo 4.11 de la Ley 22/1988 determina que forman parte del Dominio Público Marítimo-Terrestre los puestes e instalaciones portuarias de titularidad estatal.

el PIO-GC ya señala esta zona como susceptible de albergar amplios espacios libres capaces de permitir la integración del puerto con la ciudad y su conexión visual y funcional. Es por ello que desde este informe se señala la necesidad de reducir la ocupación máxima, especialmente de la zona afectada por el sub-área B de la ordenanza NTD, con el fin de facilitar la materialización del objetivo de crear <<...un espacio suficientemente diáfano para el uso y disfrute del ciudadano>>.

2. El documento presentado no dispone de manera vinculante la ubicación del viario, dejando libertad a la hora de elegir el trazado, dimensiones, y situación de los mismos en función de las necesidades de cada una de las concesiones que se vayan otorgando sobre el suelo. Esta técnica evita garantizar la no ocupación de espacios transversales al mar susceptibles de albergar las conexiones visuales y funcionales entre la Playa de las Canteras y el nuevo frente marítimo previsto desde el PIO-GC. Es por ello que la consolidación con edificación del espacio portuario -- concretamente del sub-área B de la ordenanza NTD-- pudiera hipotecar el objetivo perseguido por el PIO-GC de organizar la edificación con el fin de mantener y acentuar <<...la permeabilidad visual transversal hacia el agua, traduciendo al espacio de las nuevas piezas de borde de mar el mismo criterio estructural de transversalidad paisajística>>. Consiguientemente, y con el fin de garantizar la implantación del mencionado criterio², el Plan Especial deberá disponer de manera vinculante la no ocupación con edificación de elementos lineales transversales al mar y coincidentes con las calles más significativas del tejido urbano de manera que se garantice la permeabilidad visual entre el mar y la ciudad.
3. El PIO-GC señala la necesidad de establecer una "conexión estructural potente" en el entorno del Parque Santa Catalina con una <<...configuración e imagen urbana continua entre la ciudad y el área portuaria >>. En consonancia con esta determinación, el Plan Especial prevé un espacio verde en la confluencia del espacio portuario con la calle Tomas Miller. No obstante, dicho espacio libre se establece como "de referencia", lo que induce a pensar en la ausencia de carácter vinculante respecto de su ubicación final. Por ello, con el fin de garantizar la consecución de una conexión estructural potente ente el Parque Santa Catalina y el Puerto, el Plan Especial deberá garantizar la no ocupación con edificación del área más próxima al acceso al recinto portuario en las inmediaciones del citado Parque.
4. Por otro lado, de la lectura de las normativas establecidas en el Plan Especial para el espacio de suelo ubicado entre la GC-1 y los muelles Sanapú y Wilson, se desprende que entre los usos permitidos cabe la instalación de actividades logísticas y de maniobra y manipulación de mercancías. Si bien estos espacios son susceptibles de albergar, conforme a la normativa dispuesta por el Plan Especial, actividades más propias de espacios urbanos, como son los usos culturales, recreativos, o de ocio, la posibilidad de implantar actividades logísticas de almacenaje tales como las definidas en el artículo 32 dificultaría la recualificación del sector de conformidad con la estrategia que en el futuro disponga el PTP-2. Por ello, se recomienda limitar en este espacio las actividades logísticas y de almacenaje a zonas concretas de superficie limitada de tal manera que se impida la generalización de este uso dentro de las zonas permitidas para tal actividad.
5. El PIO-GC establece en el párrafo tercero de la página 24 del Tomo 2 de su Volumen IV que <<...la concreción definitiva de los usos a establecer, la proporción de cada uno de ellos y los plazos o fases en que la operación habrá de desarrollarse será la determinada por el planeamiento de desarrollo (Plan Territorial Parcial) en virtud de las

² Criterio de ordenación interior señalado en el punto 2.b de la parte del artículo 256 destinada al PTP-2.

Normas Directivas fijadas y de acuerdo con las instrucciones que emanen del Órgano de Gestión en que estará integrada la Autoridad Portuaria de Las Palmas>>. Asimismo, el desarrollo del ámbito requiere conforme a lo señalado en el párrafo siguiente de la realización de <<...un estudio de Viabilidad para la creación de áreas de oficinas, actividades económicas, hotelera y muelle recreativo en la Base Naval y el establecimiento de un centro recreativo comercial y de equipamientos entre la Base Naval y el Muelle Santa Catalina>>. Por otro lado, el Plan Especial no establece la proporción relativa de cada uno de los usos dentro de las diferentes áreas en que se divide el ámbito. Por ello, y teniendo en consideración que ni el PTP-2 ni el estudio de viabilidad se han elaborado hasta la fecha, y que tampoco se ha conformado el Consorcio previsto desde el Plan Insular para la Gestión del suelo de la nueva implantación, se estima que el Plan Especial objeto de este informe deberá remitir a que sea el citado PTP-2 el que, en el ejercicio de sus competencias, establezca la proporción relativa de cada uno de los usos, determinación que deberá ser asumida por el Plan Especial.

5. RESPECTO DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

El presente apartado del informe aborda el análisis del documento denominado "Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida en el ámbito OAS-06", que se realiza en cumplimiento del artículo 10, de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, que establece que la fase de consultas sobre la versión preliminar del plan o programa, que incluye el informe de sostenibilidad ambiental, implica las siguientes actuaciones: <<Consulta a las Administraciones públicas afectadas y al público interesado, que dispondrán de un plazo mínimo de 45 días para examinarlo y formular observaciones>>. Del mismo modo, según el Artículo 33 del Decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, en relación al trámite de consulta y el trámite de informe, establece que la cooperación interadministrativa se concretará en el cumplimiento del trámite de consulta, de carácter preceptivo incluso en procedimientos de urgencia, a las Administraciones territoriales y sectoriales afectadas, que se desarrollará de acuerdo a lo previsto en el párrafo siguiente:

<<La Administración actuante consultará a las Administraciones públicas que, por razón de la materia o del territorio, puedan resultar afectadas en el ejercicio de sus competencias y en los supuestos en que la legislación sectorial así lo disponga, a fin de que puedan exponer, de manera suficiente y motivada, las exigencias que resulten de los intereses públicos cuya gestión les esté encomendada. En todo caso, cuando no sea la Administración actuante, deberá consultarse al Cabildo Insular correspondiente y a los Ayuntamientos cuyos términos municipales resultaren afectados>>.

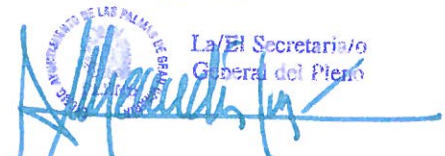
El Informe de Sostenibilidad Ambiental debe contener lo estipulado por la Resolución, de 28 diciembre de 2006, de la Dirección General de Urbanismo de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial, por la que se hace público el Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 20 de diciembre de 2006, relativo a la aprobación definitiva del Documento de Referencia para la elaboración de los Informes de Sostenibilidad de los Instrumentos Urbanísticos de Desarrollo.

En este sentido, el Informe de Sostenibilidad Ambiental objeto del presente informe se adecúa en cuanto al contenido mínimo a la citada Resolución de la Dirección General de Urbanismo del Gobierno de Canarias.

En líneas generales, el ISA del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida en el ámbito OAS-06, dentro del contexto de la fase de tramitación en la que se encuentra (Aprobación Inicial) y sin perjuicio de las consideraciones descritas en el presente informe técnico, cumple con creces con la finalidad de este tipo de documentos, siendo además accesible e inteligible.

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno



En cuanto a las repercusiones ambientales que pudieran tener incidencia a escala insular como consecuencia de la aprobación del presente Plan Especial, se estima que, dicha aprobación no supone a juicio de quien informa ninguna incompatibilidad manifiesta con las determinaciones establecidas en las normas relativas a recursos naturales, espacios naturales protegidos, patrimonio y en materia de calidad ambiental que establece el PIO-GC en sus Secciones 8-18. Además de todo ello, la incidencia ambiental y territorial del citado Sector es mínima y la evaluación ambiental propuesta en el documento de referencia evalúa adecuadamente las incidencias territoriales de su propuesta de ordenación.

En definitiva, no existen disconformidades con las normas relativas a recursos naturales, espacios naturales protegidos, patrimonio y en materia de calidad ambiental que establece el PIO-GC en sus Secciones 8-18. Tampoco se prevén a escala insular implicaciones medioambientales significativas.

6. CONCLUSIONES

En base a lo anteriormente expuesto, en cumplimiento de los artículos 10 y 11 del Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Ley de Espacios Naturales de Canarias, y conforme al artículo 33 del Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, se otorga el carácter de CONDICIONADO al documento presentado respecto de su compatibilidad con el PIO-GC.

Consiguientemente, el sentido favorable requerirá de la adecuación del documento presentado a los condicionantes establecidos en el apartado 4.2 del presente.

Este es el parecer del técnico que suscribe, que somete a la consideración de otro mejor fundado.

Las Palmas de G.C. a 18 de Septiembre de 2012

EL TÉCNICO.

Fdo.: Héctor Romero Pérez



EL TÉCNICO.

Fdo.: Rubén Quevedo Ruano

EL COORDINADOR DEL SERVICIO INSULAR DE PLANEAMIENTO.

Fdo.: Sergio Torres Sánchez

Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2012

8 de 8

Órgano del Pleno



MINISTERIO
DE FOMENTO

Puertos del Estado

Puertos del Estado

Registro General

S/REF. SALIDA 201203391 02/10/2012 13:39

N/REF. RG-3414/12 IRA

FECHA 28 de septiembre de 2012

DESTINATARIO

D. Luis Ibarra Betancort
Presidente
Autoridad Portuaria de Las Palmas
C/ Tomás Quevedo Ramírez, s/n
35008 Las Palmas de Gran Canaria

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

De acuerdo con lo establecido en los artículos 27.1.a) y 28.7 del Reglamento de Procedimiento de los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias, se ha recibido solicitud de informe relativo al documento del "Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida en el ámbito OAS-06", promovido por la Autoridad Portuaria de Las Palmas y aprobado inicialmente mediante acuerdo de la Junta de Gobierno Local del Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, en sesión celebrada el 28 de junio de 2012.

A este respecto, debe señalarse que la intervención de Puertos del Estado en el procedimiento de aprobación de los Planes Especiales de los Puertos de Interés General se encuentra regulado por el artículo 56.2 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

En dicho artículo se establece que, una vez concluida la tramitación del Plan Especial, y con carácter previo a su aprobación definitiva, la Administración competente en materia de urbanismo dará traslado del contenido de aquél a la Autoridad Portuaria correspondiente para que ésta, en el plazo de un mes, se pronuncie sobre los aspectos de su competencia. Recibido por la Autoridad Portuaria el contenido del Plan Especial, ésta lo deberá remitir a Puertos del Estado, a fin de que formule las observaciones y sugerencias que estime conveniente.

Sin perjuicio de lo anterior, se ha estudiado el documento remitido, por lo que procede hacer alguna observación de carácter general.

El Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Las Palmas fue aprobado por Orden Ministerial de 1 de agosto de 2001, y su modificación, aprobada por Acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas de fecha 10 de mayo de 2011, se encuentra en estos momentos en tramitación.

El documento de Plan Especial de Ordenación aprobado inicialmente no es compatible en parte de su ámbito de actuación con las determinaciones establecidas en el Plan de Utilización actualmente vigente, aunque sí, en líneas generales, con la

Avda. del Partenón, 10
Campo de las Naciones
28042 Madrid - España
Tel. 91 524 55 00
Fax 91-524 55-01

propuesta recogida en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios actualmente en tramitación. 53.2

De este modo, lo primero que debe señalarse es que toda la tramitación del expediente se encuentra en estos momentos condicionada a la aprobación por parte de la Ministra de Fomento de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, en los términos recogidos en la propuesta actual. Esta circunstancia, en caso de que se decida continuar con la tramitación del Plan Especial de Ordenación antes de dicha aprobación, deberá quedar reflejada expresamente en la normativa del documento.

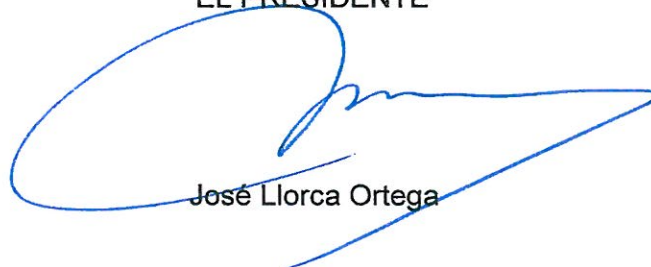
Dicho esto, se analiza a continuación la compatibilidad del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas aprobado inicialmente, con la propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Las Palmas actualmente en tramitación.

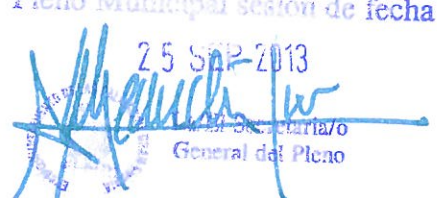
Tal y como ya se ha dicho, el Plan Especial remitido es, en líneas generales, compatible con la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, pero debe hacerse la siguiente consideración:

El documento delimita unas áreas de normativa que no se corresponden con las áreas funcionales establecidas en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios. Siendo cierto que no es estrictamente necesario que esto sea así, dado que la finalidad de ambos instrumentos, Delimitación de Espacios y Usos Portuarios y Plan Especial de Ordenación, es intrínsecamente distinta, esto genera incompatibilidades entre ambos que deben ser corregidas.

De este modo, el Plan Especial de Ordenación deberá restringir la admisibilidad de usos que, de acuerdo con el artículo 72 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, son considerados Usos Vinculados a la Interacción Puerto Ciudad, esto es, equipamientos de cualquier tipo o actividades terciarias de oficinas, ocio o restauración que no tengan como finalidad última el desarrollo de una actividad portuaria, o estén destinados a prestar servicios al usuario del puerto, a aquellas superficies donde estos usos son admitidos por la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios. En este caso, no es admisible considerar usuario del puerto, tal y como recoge el Artículo 30 de la Normativa del Plan Especial, a cualquier ciudadano que se encuentre de visita en espacios cuyo acceso no esté restringido.

EL PRESIDENTE


José Llorca Ortega

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

General del Pleno

15 OCT. 2012

4

Plan Especial de la Zona de Servicio del
Puerto de las Palmas incluida en el ámbito OAS-06
Aprobación inicial mayo 2012



AL ÁREA DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO,
URBANISMO, VIVIENDA Y AGUAS
DEL AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Doña Cristina Sierra Argemí, provista de DNI núm. 46.128.444-N y con domicilio a efectos de notificaciones en El Prat de Llobregat, calle Roure 6-8, Polígono Industrial Mas Mateu (C.P. 08820), en nombre y representación de la sociedad "PUERTO CIUDAD DE LAS PALMAS, S.A." ("Sociedad concesionaria" o "esta Parte"), con CIF núm. A35/555507, en virtud de escritura de poder otorgada en fecha 27 de julio de 2010 ante el Notario de Barcelona Don Francisco Armas Omedes, con el número 2.139 de su protocolo, escritura que se acompaña al presente escrito como Documento 1, comparece y como mejor proceda en Derecho,

EXPONE

- I. Que la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, en sesión ordinaria celebrada en fecha 28 de junio de 2012, procedió a la adopción del siguiente acuerdo:

"Primero. Aprobar inicialmente el "Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas, incluida en el Ámbito OAS-06" promovido a instancia de la Autoridad Portuaria de Las Palma (...).

Tercero. Someter el "Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas, incluida en el Ámbito OAS-06" al trámite de información pública mediante Anuncios a insertarse en el Boletín Oficial de la Provincia (...) a fin de que pueda ser examinado el mismo y formularse

25 SEP 2013

La/EI Secretaria/o
General del Pleno

por los interesados las alegaciones que, en su caso, se consideren oportunas. (...)".

Dicho acuerdo de aprobación inicial del "*Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas, incluida en el Ámbito OAS-06*" ("**Plan Especial**") fue publicado en el Boletín Oficial de Las Palmas número 97 de fecha 30 de julio de 2012.

- II. Que, tras haber analizado el contenido del mencionado instrumento de planeamiento urbanístico aprobado inicialmente, dentro del plazo de información pública concedido al efecto y al amparo de lo dispuesto en el artículo 8 del Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, que aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y Espacios Naturales Protegidos de Canarias ("**DL 1/2000**"), así como en el artículo 30.3 del Decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimientos de los Instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, esta Parte procede mediante el presente escrito a formular las siguientes

ALEGACIONES

Previa.- Objeto del Plan Especial e interés que ostenta esta Parte en el presente procedimiento

Como bien conoce esta Administración, constituye el objeto del Plan Especial la ordenación jurídica y urbanística de los terrenos de la zona de servicio terrestre de Las Palmas de Gran Canaria incluidos en el ámbito OAS-06 del vigente Plan General de Ordenación Municipal de Las Palmas de Gran Canaria, aprobado por acuerdo de la COTMAC de fecha 9 de marzo de 2005 ("**PGOM**"). Dichos terrenos tienen la naturaleza de sistema general portuario de conformidad con lo establecido en el artículo

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013
-2-
El/la Secretario/a
General del Pleno

56 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, que aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (RDL 2/2011).

Concretamente, el ámbito territorial del Plan Especial comprende el Muelle de Ribera de Sanapú, el Muelle de Wilson y el Muelle de Santa Catalina. En el Muelle de Wilson se ubica tanto el Centro Comercial “El Muelle” como el edificio Fundación Puertos de Las Palmas a los que haremos referencia más adelante.

En relación con el especial interés que asiste a esta representación, cabe indicar que si bien es cierto que el DL 1/2000 permite a cualquier particular presentar alegaciones a la aprobación inicial de un instrumento de planeamiento como el aquí analizado, conviene recordar el interés reforzado de esta Parte en el citado procedimiento.

En efecto, en fecha 2 de diciembre de 1998 la Autoridad Portuaria de Las Palmas acordó adjudicar a GRUPO RIOFISA (integrado por las sociedades mercantiles Riojana de Fincas, S.A., Riofisa Parques Comerciales, S.A. y Nuevos Espacios Industriales, S.A.) el concurso en régimen de concesión administrativa del “*Área de actividades terciarias El Muelle (fase 1), en el Muelle Santa Catalina*” de la zona de servicio del Puerto de Las Palmas. El objeto de la concesión administrativa era la construcción y explotación del centro de actividades terciarias conocido comúnmente como Centro Comercial “El Muelle”. Con posterioridad, las indicadas sociedades constituyeron la sociedad mercantil Puerto Ciudad Las Palmas, S.A. que pasó a ser la sociedad concesionaria.

En este punto debe ya avanzarse que la documentación de la concesión de dominio público portuaria adjudicada a esta Parte preveía los parámetros urbanísticos aplicables a las parcelas objeto de concesión. Al respecto, según se ahondará con posterioridad, en tanto que el Plan Especial modula dichos parámetros urbanísticos, es evidente que quedan afectados directamente los intereses de esta sociedad concesionaria.

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

La/El Secretaria/o
General del Pleno

Primera.- Sobre la modificación de los parámetros urbanísticos de la parcela donde se ubica el Centro Comercial “El Muelle”

Según ha quedado apuntado y tal y como se desarrollará a continuación, para conocer los concretos parámetros urbanísticos aplicables a la parcela donde se ubica el Centro Comercial “El Muelle” se debe acudir al propio título concesional. Así, el Pliego de Condiciones Particulares Económico Administrativas de la concesión otorgada a esta representación mediante Acuerdo de la Autoridad Portuaria de Las Palmas de fecha 2 de diciembre de 1998, establecía los siguientes parámetros urbanísticos:

Parcela:	AC-1
Superficie Total de Parcela:	35.000 m2
Ocupación Máxima:	50 %
Edificabilidad:	1,26 m2/m2
Altura Máxima:	120 m
M2 de ocupación máxima para uso hotelero	5.000 m2
Superficie que se pone a disposición	31.000 m2

En este sentido, aunque en relación con la parcela donde se ubica el Centro Comercial sí aparecen determinados sus parámetros urbanísticos en el título concesional, no parece que suceda lo mismo con la totalidad de los terrenos incluidos en el ámbito del presente Plan Especial. En este sentido, la propia Memoria justificativa del Plan Especial aprobado inicialmente dispone que (página 158):

“La no tramitación del Plan Especial nos mantendría en la situación actual en que la ausencia de determinaciones urbanísticas supone una indefinición que

Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

4-

Así, Secretario/a
General del Pleno

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” (el subrayado es nuestro).

Este hecho, a juicio de esta Parte, hace que resulte necesaria una mayor justificación de las previsiones contenidas en el Plan Especial que nos ocupa. En efecto, la actual ausencia de determinaciones urbanísticas en un instrumento de planeamiento general o derivado exige que la decisión administrativa que ahora se tome esté respaldada de un alto grado de motivación y argumentación técnica.

Debe recordarse que el PGOM clasificó al puerto de La Luz y Las Palmas como Sistema General y estableció para la zona de servicio del puerto cuatro ámbitos de ordenación diferenciada a desarrollar a través de sendos planes especiales:

- La OAS-04, denominada “Zona de servicio del puerto de La Luz y Las Palmas”;
- La OAS-05, denominada “Zona de actividades logísticas del puerto de La Luz y Las Palmas”;
- La OAS-07, denominada “Frente Marítimo de Levante”; y
- La OAS-06, denominada “Centro recreativo y de negocios en la Base Naval”, que se desarrolla por medio del Plan Especial objeto de estudio.

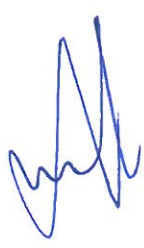
En lo que se refiere a la OAS-04 y la OAS-05 se aprobaron simultáneamente sendos Planes Especiales de ordenación en fecha 30 de marzo de 2007. Asimismo, el PGOM modificó el límite del ámbito del Plan Especial de la OAS-04 excluyendo la zona de los Muelles de Santa Catalina, Wilson y Sanapú y dejando sin efecto las determinaciones del Plan Especial correspondiente para dichos terrenos excluidos que se integrarían en el OAS-06. Para este ámbito OAS-06, el PGOM preveía la redacción del pertinente Plan Especial sin establecer los parámetros urbanísticos necesarios para su ordenación.

Por lo anterior, actualmente los parámetros urbanísticos aplicables al Centro Comercial “El Muelle” siguen siendo los establecidos originariamente en la Concesión administrativa otorgada a esta Parte para la explotación y gestión del Centro Comercial.

Consejo Insular de La Luz y Las Palmas
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretaria/o
General del Pleno



Pues bien, una vez aclarados los actuales límites urbanísticos de aplicación, procede ahora analizar si los mismos se respetan en el Plan Especial que nos ocupa. En este sentido, el artículo 35 de las Normas Urbanísticas del Plan Especial (*Área de Normativa AN3-TO: Terciario y Oficinas*) pretende ordenar el sector donde se ubica el Centro Comercial “El Muelle”, contemplando las siguientes condiciones de edificación:

“Condiciones de edificación:

Ocupación máxima de la parcela: 60 %

Altura máxima: 50 m

Edificabilidad máxima: 1,2 m2/m2.”

Como vemos, con la nueva ordenación pretendida se disminuye de forma drástica la altura máxima (de 120 m a 50 m) y se reduce notablemente la edificabilidad máxima permitida (de 1,26 m2/m2 a 1,2 m2/m2).

Este hecho, evidentemente, incide directa y muy negativamente sobre los intereses de esta Parte, y es que la reducción de los parámetros urbanísticos expuestos podría implicar para el Centro Comercial “El Muelle” el agotamiento prematuro del aprovechamiento urbanístico -que, debe recordarse, deriva de un acuerdo concesional legalmente otorgado y actualmente vigente- e, incluso, podría conllevar la situación de volumen disconforme del referido edificio; aspectos que, en todo caso, generarían derechos a favor de mi representada por los perjuicios que el nuevo planeamiento pudiera irrogarle.

La propia Administración municipal reconoce, en la página 59 de la Memoria de Información del Plan Especial, que:

“Como se ha indicado, una buena parte de la zona de servicio está otorgada en concesión a particulares. Naturalmente, esta situación supone una limitación importante a la capacidad de actuación en la Zona de Servicio incluida en el OAS-06, ya que la modificación de usos o condiciones de edificación en estos ámbitos supondría el derecho a indemnizar a los concesionarios. Por ello es importante analizar las superficies que actualmente están en concesión, sus plazos de caducidad, etc.(...)”(el subrayado es nuestro).

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013
-6-
General del Pleno

Y es que, curiosamente, el Plan Especial controvertido ofrece tres alternativas diferentes (páginas 158 a 165 de la Memoria de Justificación), dos de las cuales respetan los parámetros urbanísticos actuales en relación a los derechos de esta Parte adquiridos en la Concesión administrativa, y, otra, la seleccionada por el Plan, que reduce notablemente los derechos edificatorios del Centro Comercial “El Muelle”.

En este sentido, la Alternativa 1 prevé una ocupación del 50%, una edificabilidad de 1,26 m²/m² y altura máxima de 120 m. Del mismo modo, la Alternativa 2 prevé una ocupación del 50%, una edificabilidad de 1,26 m²/m² y altura máxima de 120 m.

A pesar de ello, la Administración, sin justificación suficiente, ha optado por la Alternativa 3 que perjudica gravemente los intereses de esta Parte al contemplar una ocupación del 60%, una edificabilidad de 1,2 m²/m² y una altura máxima de 50 m.

Independientemente de que la Administración disponga de la discrecionalidad técnica necesaria para decidir en un determinado sentido en el ejercicio de la potestad administrativa de planeamiento, resulta imprescindible que dicha discrecionalidad vaya acompañada de una exposición exhaustiva de las razones que han llevado a la Administración a tomar esa concreta decisión técnica. Además, no es suficiente con el cumplimiento del mero trámite formal de motivación, sino que las razones que se expongan han de contener un elevado grado de consistencia que permita proporcionar un fundamento objetivo capaz de sostener la decisión adoptada.

Respecto a la motivación de las decisiones administrativas, y, para el específico supuesto del ámbito urbanístico, se han pronunciado nuestros Tribunales en numerosas ocasiones. Así, cabe destacar la Sentencia del Tribunal Supremo de fecha 9 de julio de 1991 en la que se indica que:

“Ya en este punto será de subrayar la importancia de la Memoria como documento integrante del Plan –arts. 12,3, a) del Texto Refundido de la Ley de Suelo y 38 del Reglamento de Planeamiento-, importancia esta que recientemente se ha destacado en la prensa al glosar, con profundo calor humano, la denominación de una plaza del madrileño barrio de Orcasitas –Plaza de la Memoria Vinculante- que evoca la doctrina de la sentencia de esta Sala de 16 de junio de 1977 que se calificaba como ejemplar.

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno

Más concretamente, en lo que ahora importa, ha de advertirse que la Memoria integra ante todo la motivación del plan, es decir, la exteriorización de las razones que justifican el modelo territorial elegido y, por consecuencia, las determinaciones del planeamiento.

Y tal Memoria no es un documento accidental, que pueda existir o no, sino una exigencia insoslayable de la Ley –art.12,3 a) del Texto Refundido-. Las normas, en nuestro sistema jurídico, pueden tener o no un preámbulo o exposición de motivos. Sin embargo, el Plan, que tiene una clara naturaleza normativa –sentencia de 7 de febrero de 1987 (RJ 1987/2725), 17 de octubre de 1988 (RJ 1988/7848), 9 de mayo de 1989 (RJ 1989/4114), 6 de noviembre de 1990 (RJ 1990/8803), de 22 de mayo de 1991, etc.-, exige como elemento integrante esencial de la Memoria: la profunda discrecionalidad del planeamiento, producto normativo emanado de la Administración y que pese a ello está habilitado para regular el contenido del derecho de propiedad- art 33,2 de la Constitución y sentencia de 2 de febrero de 1987 (RJ 1987/2043), (...), etc.- explica la necesidad esencial de la Memoria como elemento fundamental para evitar la arbitrariedad. De su contenido ha de fluir la motivación de las determinaciones de planeamiento”(el subrayado es nuestro).

Debe recordarse que la línea que separa la discrecionalidad y la arbitrariedad administrativa en el ámbito del planeamiento urbanístico está configurada por la necesaria motivación que exige el interés general subyacente. Cualquier decisión administrativa injustificada o que no resulte idónea para la consecución del interés general, redundará en un ilegítimo y fraudulento ejercicio de la potestad urbanística y, en consecuencia, determinará que la disposición general adoptada sea arbitraria.

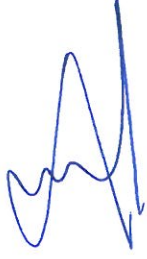
Pues bien, de la lectura pormenorizada del Plan Especial no se desprende una justificación y motivación suficiente que permita, dentro de la discrecionalidad administrativa, amparar la modificación efectuada sobre los parámetros edificatorios aplicables al Centro Comercial “El Muelle”. Como es sabido, el ejercicio de potestades discrecionales exige un proceso razonado e intelectual por parte de la Administración que conduzca a una solución justa, dentro de toda la batería de soluciones justas posibles, proceso que no se aprecia en el presente caso.

La propia Constitución Española proscrib, en su artículo 9.3, el ejercicio arbitrario de las potestades públicas:

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

- 8 -
La El Secretario/a
Pleno Municipal



"3. La Constitución garantiza el principio de legalidad, la jerarquía normativa, la publicidad de las normas, la irretroactividad de las disposiciones sancionadoras no favorables o restrictivas de derechos individuales, la seguridad jurídica, la responsabilidad y la interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos".

En este contexto, existen dos elementos identificadores de la arbitrariedad: (i) que la decisión administrativa no responda a la realidad de los hechos (las preexistencias del planeamiento) o que sea totalmente inadecuada e injustificable en relación con la realidad; y (ii) que la decisión administrativa no esté adecuadamente motivada con la expresión de las razones que han llevado a la Administración a adoptar una decisión y no otra.

Dichos elementos se dan en el supuesto que nos ocupa en tanto que las afirmaciones contempladas en el artículo 35 de las Normas Urbanísticas del Plan Especial carecen de la necesaria y exigible justificación. Valga recordar el redactado de dicho artículo 35:

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

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

De esta forma, simple y llanamente, se declara, por un lado, como agotada la edificabilidad del Centro Comercial sin informar sobre la fuente de dicha conclusión ni los cálculos realizados para llegar a ella y, por otra parte, se traslada el nuevo aprovechamiento urbanístico a las eventuales "*nuevas edificaciones que surjan*" o a "*ampliaciones o modificaciones del edificio de la Fundación*" sin nuevamente contemplar los motivos de dichas decisiones.

En primer lugar, al respecto de las anteriores previsiones del artículo 35, debe indicarse que del cálculo de los parámetros aplicables a la parcela donde se ubica el Centro Comercial previstos en el título concesional y que han sido anteriormente transcritos, no resulta que la edificabilidad del Centro Comercial esté agotada. Ni tan siquiera estaría

agotada si aplicáramos a dicha parcela los actuales parámetros previstos en el Plan Especial.

En efecto, si la parcela del Centro Comercial es de una superficie de 31.000 m² y si a dicha superficie le aplicamos el coeficiente de edificabilidad previsto en el título concesional de 1,26 m²/m²s resultaría una edificabilidad máxima permitida de 39.060 m². Por su parte, si aplicamos los nuevos parámetros del Plan Especial (recuérdese, coeficiente de edificabilidad 1,2 m²/m²s sobre una superficie de 31.000 m²) resultaría una edificabilidad máxima permitida de 37.200 m².

Teniendo en cuenta que la edificabilidad consumida actualmente por el Centro Comercial es de 35.140 m² y 1.650 m² de terraza, dicha edificabilidad consumida es inferior a la indicada como máxima permitida tanto en el título concesional (39.060 m²) como aplicando los nuevos parámetros del Plan Especial (37.200 m²).

La edificabilidad del Centro Comercial “El Muelle” solamente podría entenderse como agotada si se constata que se ha llegado al máximo edificatorio establecido –ya sea en la concesión administrativa o en el nuevo planeamiento-. Sin embargo, esta constatación no parece que se haya realizado en el expediente del Plan Especial puesto que ninguna información aparece al respecto.

Únicamente, en la página 17 de la Memoria de Ordenación, se incluye un cuadro donde se contempla para cada área normativa los parámetros edificatorios. En relación con el área AN3-TO (Muelle Wilson) se prevé una superficie de 40.094,67, una ocupación del 60% (24.056,80m²: ocupación existente de 14.574,86 y un incremento de 9.481,94), una edificabilidad de 1,2 m²/m²s (48.113,60: edificabilidad existente 34.268,00 y un incremento de 13.845,60) y una altura de 50m. Para el cálculo de la edificabilidad existente únicamente se indica que “*se ha tomado como edificabilidad del C.C El Muelle, la computable según PGMO*”, sin dar mayor información al respecto y sin incluir la edificabilidad correspondiente al edificio de la Fundación al que se hará referencia a continuación.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

- 10 -

Por su parte, en segundo lugar, es evidente que si el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria pretende distribuir los nuevos aprovechamientos que resulten de la aplicación de los nuevos parámetros urbanísticos, dicha distribución deberá en todo caso estar sujeta a unos criterios objetivos, debidamente justificados en el texto del Plan Especial. Además, en ningún caso podría trasladarlos a un edificio como el de la Fundación el cual sí tiene la edificabilidad agotada si se aplican los nuevos parámetros contenidos en el texto del Plan Especial.

En efecto, en la página 55 de la Memoria de Información del Plan Especial se describe el edificio de la Fundación: *“El edificio ocupa una parcela rectangular de 45,00 x 50,00 metros, dando una superficie de ocupación de 2.250 m2. Consta de dos plantas sobre rasante (planta baja y planta alta), con cubierta transitable y superficie total construida de 4.416,85 m2 siendo la superficie útil de la edificación de 4.030,14 m2.”*

Pues bien, aplicando los nuevos parámetros urbanísticos establecidos en el planeamiento que nos ocupa (nuevamente, índice de edificabilidad de 1,2 m2/m2 sobre la superficie de 2.250 m2 de la parcela) resulta una edificabilidad máxima de 2.700 m2, muy por debajo de la edificabilidad útil actual del edificio que como hemos visto es de 4.030,14 m2. Por lo anterior, esta Parte no logra comprender qué justificación ha servido de base a la Administración para legitimar el traslado de la nueva edificabilidad a un edificio que ya la tiene agotada –el edificio de la Fundación– y, en cambio, no pueda utilizarse en otro que, ni aplicando las previsiones del título concesional ni las contenidas en el nuevo instrumento de planeamiento, agota la edificabilidad máxima permitida. Además, como ya se ha venido indicando, la justificación de dichas previsiones no debería imaginarse sino que debería aparecer expresamente expuesta en el Plan Especial. Lo contrario hace que dicho Plan carezca de la necesaria y exigible motivación y que sus previsiones resulten arbitrarias.

TERCERA.- Sobre el tratamiento que efectúa el Plan Especial respecto a los viales del sector

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



La/El Secretaria/o
General del Pleno

El apartado 2.1.3 de la Memoria de Ordenación del Plan Especial regula la definición de la red de conexión terrestre, los nodos y los equipamientos del sector. En este sentido este apartado tiene por objeto precisar los nodos de distribución que deberán permanecer conectados en el seno de la zona de servicio del puerto.

No obstante, si bien en el Plan Especial se ofrece el Plano número O.02 (Red Viaria y equipamientos) que refleja el ideario proyectado por el planeamiento en relación a las modificaciones de viales y accesos que podrían afectar al Centro Comercial "El Muelle", el Plan Especial opta finalmente por dejar abierta la configuración final de los futuros viales y nuevos accesos que puedan implementarse.

En este contexto, en el apartado 2.1.3 de la Memoria de Ordenación del Plan Especial puede leerse lo siguiente (el subrayado es nuestro):

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

En el mismo contexto, el artículo 35 de las Normas Urbanísticas del Plan Especial se concreta lo siguiente (el subrayado es nuestro):

"El desarrollo del Área de Normativa AN3-TO podrá realizarse mediante dos procedimientos: (...)

B. Mediante la creación de nuevos elementos viarios y equipamientos, o la modificación de los existentes, de forma parcial o global, pertenecientes a la Red de Conexiones Terrestres que se definan en los correspondientes proyectos de obras ordinarias de urbanización por la Autoridad Portuaria, y que sirvan de referencia para la parcelación y/o el otorgamiento de concesiones."

Como vemos, el futuro desarrollo de los viales (así como la afectación sobre los existentes) no se concreta en el Plan Especial proyectado, sino que se remite a los correspondientes proyectos de obras ordinarias de urbanización que crearán los nuevos elementos viarios o modificarán los existentes, de forma parcial o global. De esta manera se impide a los ciudadanos interesados conocer ahora la definición y el diseño

Excmo. Ayuntamiento
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

- 12 -
Secretaría/o
General del Pleno

de los referidos elementos viarios y actuar en defensa de sus intereses legítimos, provocando nuevamente una situación de total indefensión.

Además la mencionada inconcreción resulta contraria a las previsiones normativas que el propio Plan Especial cita expresamente en su Memoria. En efecto, en la página 5 de la Memoria del Plan Especial se indica que:

"(...) el Plan Especial, al desarrollar el sistema general, tendrá que definir las limitaciones que hayan de adoptarse en lo que afecta al uso del suelo, y deberá incluir las determinaciones precisas para la aplicación y desarrollo de la calificación de este ámbito espacial como sistema general, de conformidad con lo establecido en los artículos 37.2e) del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y Espacios Naturales de Canarias y 76.2, 4 y 5 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico: (...) condiciones técnicas de las obras en relación con las vías, (...) definición de la red viaria, (...) "

Así pues, la carente definición de la red viaria que impide a esta Parte vislumbrar si la configuración de los elementos viarios afecta a sus intereses, impide una adecuada defensa de los mismos. Sin perjuicio de ello, esta Parte no quiere dejar de manifestar que cualquier afectación a la actual red viaria que perjudicara el acceso al Centro Comercial podría poner en entredicho la viabilidad económica de esta actividad por cuanto un adecuado acceso al mismo resulta fundamental para su supervivencia económica.

Y en virtud lo anterior,

SOLICITO

Que se tenga por presentado este escrito en tiempo y forma y, en sus méritos, se tengan por formuladas alegaciones al Acuerdo de la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Las Palmas de fecha 28 de junio de 2012 por el que se aprueba inicialmente el Plan

Excmo. Ayuntamiento
de Las Palmas de Gran Canaria
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013
I./El Secretario/a
General del Pleno

Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluido en el ámbito OAS-06, y, estimándose las mismas, se modifique el redactado del Plan Especial inicialmente aprobado, en los términos expuestos en el presente escrito.

26 de septiembre de 2012.

Cristina Sierra Argemí

En nombre y representación de **PUERTO CIUDAD DE LAS PALMAS, S.A.**

**AL ÁREA DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO, VIVIENDAS
Y AGUAS DEL AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA**

C/León y Castillo nº 270, CP.35005. Las Palmas de Gran Canaria

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



55.1

FECHA:

DESTINATARIO

SU/REF:

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS
PALMAS

C/ Tomás Quevedo Ramirez s/n
35008 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



NUESTRA/REF: PLA01/12/35/0005
PLA02/01

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO INCLUIDA EN EL ÁMBITO OAS-06. T.M. DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA – ISLA DE GRAN CANARIA (LAS PALMAS)

Con fecha 4 de octubre de 2012, esta Dirección General ha emitido el siguiente informe:

“La Autoridad Portuaria de Las Palmas remite a esta Dirección General, a través de la Demarcación de Costas en Canarias, el expediente arriba referenciado, a fin de que sobre el mismo se emita el informe que disponen los artículos 112 a) y 117.2 de la Ley 22/88 de Costas.

La documentación, suscrita en mayo de 2012, se presenta sin diligenciar, constando en el oficio de remisión que ha sido aprobada inicialmente el por la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria el 28-06-2012. El Plan Especial consta de Memorias de Información y de Ordenación, Normas Urbanísticas, Estudio Económico y Financiero, Informe de Sostenibilidad Ambiental, y Planos.

Según se indica en la Memoria de Información, el Plan Especial se redacta a fin de concertar con las autoridades urbanísticas la solución a los problemas de encaje puerto-ciudad y contar con un instrumento que regule y precise las determinaciones urbanísticas y los procesos administrativos adecuados para llevarlas a la práctica. Todo ello de acuerdo con las determinaciones que establecen el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (aprobado el 23-12-2003 y 29-04-2004), el Plan General de Ordenación Municipal de Las Palmas (aprobado el 9-03-2005), y el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios de Las Palmas (aprobado el 1-08-2001).

El Plan General de Ordenación de Las Palmas divide la zona de servicio del puerto en ámbitos diferenciados, y entre ellos establece la delimitación de la unidad OAS-06, que incluye el área de Santa Catalina y Muelle del Sanapú, para introducir actividades comerciales y de ocio, asociadas a las portuarias compatibles con ellas, mediante la formulación de un Plan Especial.

Excmo. Ayuntamiento

Aprobado definitivamente
Plano Municipal nº 10 de fecha 25-09-2012

La/El Secretario/a
General del Pleno

El Ayuntamiento urbanístico

21-10-2012

6427



El presente Plan Especial desarrolla tan sólo una parte del ámbito OAS-06 del Plan General, y abarca desde el extremo norte del Muelle del Sanapú hasta la Plaza de Canarias y desde la ribera del mar de los Muelles del Sanapú, de Wilson, y de Santa Catalina norte, naciente, poniente y sur, hasta la Autovía GC-1. Entre los objetivos, según se señala en la Memoria de Ordenación, destacan los siguientes:

- Dotar a la zona de servicio de una ordenación que optimice la explotación de los usos portuarios.
- Lograr la máxima integración puerto-ciudad.
- Posibilitar distintos trazados del viario interno que sean capaces de acoger la demanda prevista por las nuevas actividades.
- Establecer una normativa diferenciada para cada área mediante la regulación de los usos que minimice los posibles impactos de las actividades, y unas condiciones de edificación que hagan más transparente y de menor altura las construcciones.
- 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 facilite su traslado cuando ello fue necesario para permitir una mejora en la operativa portuaria.

Sobre el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto incluida en el ámbito OAS-06, este Centro Directivo emitió un informe el 25-05-2012, señalando que, dado que los usos planteados son acordes con los permitidos en el Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto de Las Palmas, no hay nada que objetar al citado Plan Especial.

En consecuencia y dado que la documentación ahora remitida es similar, en cuanto a costas se refiere, de la ya informada el 25-05-2012, esta Dirección General se ratifica en lo señalado en el citado informe no teniendo nada que objetar sobre el Plan Especial remitido."

Lo que se traslada para su conocimiento y efectos.

EL JEFE DEL AREA DE
PLANEAMIENTO

José M^a de Miguel Carpintero

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

14/21 Secretario/a
General del Pleno

17

17