



3ª MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL ÁREA SG-P “PUERTO DE LAS PALMAS” (ANTERIOR OAS-04 Y OAS-05)

ÁREA DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN

DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA

VIII.- ANEXO V: CONTESTACIÓN A LAS ALEGACIONES E INFORMES RECIBIDOS DURANTE LA INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTAS

MAYO DE 2016



ÍNDICE

1	ANTECEDENTES	1
1.1	Formulación del Plan Especial	1
1.2	Solicitud de los informes sectoriales	1
1.3	Contenido de los informes sectoriales	2
1.4	Consideración de los informes sectoriales.....	3
1.5	Evaluación ambiental estratégica simplificada.....	7
1.6	Aprobación Inicial	8
1.7	Trámite de información pública y consultas	8
1.8	Informes y alegaciones recibidas.....	9
2	CONTESTACIÓN ALEGACIONES DURANTE INFORMACIÓN PÚBLICA	10
2.1	D. Felipe O. Ros Brandon, D. Juan Carlos García Almeida y D ^a . Magdalena Santana Vera.....	10
2.2	D. Juan Manuel Román Andrades, D ^a . M ^a del Carmen Rodríguez Armas y D. Eleuterio Suárez Alemán y otros.....	19
3	ANEXO I: ANUNCIOS Y PUBLICACIÓN DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA	20
4	ANEXO II: COPIA DE LAS ALEGACIONES E INFORMES RECIBIDOS	21

1 ANTECEDENTES

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:

1.1 Formulación del Plan Especial

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en sesión celebrada el 10 de noviembre de 2014, acordó la formulación del documento "*3ª MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL ÁREA SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS" (ANTERIOR OAS-04 y OAS-05)*". Con fecha 5 de diciembre de 2014 se solicitó al Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria el inicio del expediente de tramitación de la modificación del instrumento de ordenación urbanística, mediante oficio con RE en el Excmo. Ayto. número 196450.

El concejal de gobierno del Área de Ordenación del Territorio, Urbanismo, Vivienda y Aguas, del Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, acordó mediante Resolución nº 45.406, de 16 de diciembre de 2014, la incoación del expediente de tramitación de la referida modificación.

1.2 Solicitud de los informes sectoriales

La Autoridad Portuaria de Las Palmas solicitó informe sectorial de carretas, por la afección que supone la propuesta de sustituir el acceso planteado en el año 2007 por un nuevo acceso desde la GC-1 en el ámbito del muelle Pesquero:

- Solicitud de informe sectorial de carreteras a Dirección General de Infraestructura Viaria de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias. Registro de entrada de la solicitud en el Gobierno de Canarias el 5 de diciembre de 2014. Informe que se ha solicitado a dicha Administración como titular del dominio público de la GC-1, y que debe solicitarse preceptivamente antes de la aprobación inicial de la Modificación del Plan Especial.
- Solicitud de informe sectorial al Servicio de Obras Públicas e Infraestructuras de la Consejería de Obras Públicas e Infraestructuras, del Cabildo de Gran Canaria. Registro de entrada de la solicitud en el Cabildo el 5 de diciembre de 2014. Informe solicitado a dicha Administración a los efectos del análisis de la normativa técnica como posible autorizante del proyecto técnico del nuevo acceso.

1.3 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 (preceptivo), de la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación del Gobierno de Canarias, recibido el 4 de febrero de 2015 con registro de entrada nº 2015/760.

El informe preceptivo es **FAVORABLE** con las siguientes recomendaciones:

“- Se observa que no se ha estudiado la situación en la que se pudieran generar colas en el carril de desaceleración del nuevo acceso que se propone, ya que las mismas pudieran llegar al tronco de la Autovía Marítima en la zona en la que ésta cuenta únicamente con dos carriles de circulación, debido a posibles problemas de giro de los vehículos de grandes dimensiones para llegar a la Glorieta que se modifica en la Avenida de Los Consignatarios en el interior del Puerto, ya que si en la GC-1 se produjera la total detención de los vehículos y se ocupara en su totalidad la longitud de desaceleración, se formarían colas en el carril derecho a partir de la zona del acceso a Pérez Muñoz, en el lugar en donde hoy en día no hay retenciones y que por ende terminarían afectando al anterior acceso ubicado a la altura del Parque de Santa Catalina, a cuyos efectos se debería instalar a distancia adecuada un pórtico de señalización electrónico que advierta de las circunstancias de tráfico en que se encuentra la vía a los automovilistas.

- En relación con el radio de giro de 15,00 metros con que dispondría el ramal del nuevo enlace en la GC-1 a la altura del Muelle Pesquero, convendría estudiar si fuera factible la posibilidad de aumentar algunos metros más el mismo. En su defecto, pudiera adoptarse alguna medida complementaria como la ya señalada anteriormente, consistente en que la Glorieta de La Avenida de Los Consignatarios se proyectara alguna zona que fuera rebasable por los vehículos de gran longitud antes de la colocación del bordillo de la misma.

- Dado que no se ha valorado en la documentación aportada los efectos que pueden generarse con la demolición de la valla de cerramiento que separa las infraestructura portuaria y la viaria y/o viceversa, se deberán adoptar medidas complementarias, en aras a evitar que los peatones tiendan a cruzar la infraestructuras viaria con el objeto de evitar posibles atropellos de peatones.

Entre las medidas que pueden estudiarse, se encuentra la de la instalación de un vallado diáfano en la mediana de la GC-1, la colocación de señales verticales o paneles informativos electrónicos que adviertan a los peatones de la peligrosidad de cruzar la vía, colocar elementos que no perjudiquen la seguridad vial e inclusive la construcción de alguna pasarela peatonal en las inmediaciones del acceso que se propone en la GC-1 a la altura del muelle pesquero”.

- Informe sectorial de carreteras, de la Consejería de Gobierno de Obras Públicas e Infraestructuras, del Cabildo de Gran Canaria, recibido el 22 de junio de 2015 con registro de entrada nº 2015/3969.

El informe técnico **CONSIDERA** lo siguiente:

“El documento remitido no demuestra ventajas apreciables de la alternativa seleccionada frente a la Alternativa 0 (“no ejecución” del Plan), y en cambio su desarrollo podría dar lugar a problemas relacionados con la seguridad vial en el tronco de la GC-1.

El nuevo acceso propuesto produciría una ligera disminución del tráfico en la Glorieta de Belén María, inferior al 10% e insuficiente, en cualquier caso, para mejorar los niveles de servicio que presenta la glorieta en horas punta.

La Glorieta de Santa Catalina sí que vería mejorado ligeramente su funcionamiento, pero esta glorieta presenta actualmente un buen nivel de servicio en horas punta y se prevé que lo siga teniendo una vez entre en funcionamiento el nuevo equipamiento de ocio previsto, lo que lleva a pensar que resulta innecesario plantear un nuevo acceso que pueda complementarlo.

Asimismo, la propuesta realizada incumple con la normativa técnica de carreteras, tal como reconoce el propio PE, ya que añade al resto de situaciones preexistentes incompatibles con la Norma 3.1 IC una más, y puede dar lugar a problemas de seguridad que se deriven de las retenciones que puedan producirse en el acceso, las cuales podrían llegar a afectar al tronco de la GC-1.

Por los motivos expuestos, se considera que el nuevo acceso propuesto por la “3a Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P Puerto de las Palmas”, desde la GC-1 al Puerto de Las Palmas de G.C no debería ejecutarse con el diseño actual, toda vez que no produce mejoras apreciables en el funcionamiento de los dos accesos existentes al Puerto, incumple algunos preceptos de la Norma 3.1 I.C. y puede dar lugar a problemas de funcionalidad y seguridad en el tronco de la GC-1”.

1.4 Consideración de los informes sectoriales

En relación con los informes sectoriales transcritos, ha de comentarse lo siguiente:

- El informe emitido por la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación del Gobierno de Canarias, que resulta FAVORABLE, aporta algunas recomendaciones para minimizar los aspectos que considera negativos de la propuesta. En tal sentido, propone la instalación de un pórtico de señalización electrónica en la GC-1, aumento del radio de la entrada del nuevo acceso y la instalación de un vallado diáfano en el entorno de la GC-1. Dichas recomendaciones se consideran asumibles en la fase posterior al planeamiento, o sea, en las fases de redacción del correspondiente proyecto y su posterior construcción. Por lo tanto, **se aceptan dichas recomendaciones.**
- El informe técnico de la Consejería de Gobierno de Obras Públicas e Infraestructuras del Cabildo de Gran Canaria no concluye de forma FAVORABLE o DESFAVORABLE sobre la nueva apertura viaria propuesta en

la Modificación que nos ocupa, aunque manifiesta dudas sobre la funcionalidad y seguridad de la GC-1 tras la materialización de la misma. Por otro lado, considera que la propuesta mejora el tráfico, tanto en la Glorieta de Santa Catalina como en la Glorieta de Belén María, si bien entiende que no es la solución que se precisa para esta última.

A continuación se responde a las cuestiones técnicas planteadas por el Cabildo:

Respecto al análisis funcional del nuevo acceso propuesto:

La reconfiguración del recinto aduanero portuario pasaría de contar con un punto de control de aduanas en Santa Catalina a desplazar éste hacia el Muelle Pesquero. Si se ejecutara el nuevo acceso en el muelle Pesquero, dejaría de circular por la actual glorieta de Santa Catalina el tráfico de vehículos con destino a la zona de servicio exterior portuaria, tanto ligeros como pesados, de modo que estos accederían, o bien por el nuevo acceso planteado, con preferencia a vehículos ligeros, o bien por Belén María. Evidentemente, el tráfico exterior con destino a las instalaciones portuarias de cruceros de Santa Catalina seguiría utilizando el actual acceso de Santa Catalina.

El nuevo acceso complementaría al de Santa Catalina, para dar acceso al nuevo elemento atractor del Acuario "Poema del Mar", que según las hipótesis previstas en el Estudio de Viabilidad espera generar un aumento del tráfico rodado en el entorno del 30% (450 veh/h) en la franja horaria de 8 de la mañana a 8 de la noche.

El acceso desde la GC-1 por Santa Catalina cuenta en la actualidad con un nivel de servicio tipo A, que se vería incrementado hasta un nivel de servicio tipo C (caso de no ejecutar el nuevo acceso en la glorieta del muelle Pesquero) con la puesta en marcha del nuevo elemento atractor del Acuario, empeorando en el resto de ramales, motivo por el cual se entiende imprescindible mejorar las condiciones del mismo, incorporando este nuevo acceso.

Cabe destacar que este cálculo del nivel de servicio se ha realizado para unas condiciones ideales de circulación sin situaciones de parada en los ramales. El ramal que conecta la GC-1 (Avenida Marítima) con la Glorieta de Santa Catalina presenta continuas retenciones en hora punta, por lo que su nivel de servicio empeoraría en condiciones no ideales.

La ejecución del nuevo acceso desde la GC-1 a la zona de servicio del puerto por el Muelle Pesquero absorberá como mínimo el 50% del tráfico de vehículos ligeros que actualmente acceden al puerto por la glorieta de Belén María. Dicha disminución del tráfico en Belén María no tendrá repercusión en una mejora del nivel de servicio de la glorieta, por el alto número de vehículos que transita en dirección a El Sebadal; pero por lo menos influirá en una mejora de la capacidad de la glorieta, sobre todo en hora punta.

En el cálculo del nivel de servicio del tronco, se ha tenido en cuenta el nuevo acceso propuesto desde la GC-1 a la Avenida de Los Consignatarios. En el apartado 3.1.1.1 del *Anejo 1.2.2 de Estudio de Alternativas*, se incluye el nivel de servicio de ambas calzadas del tronco de la GC-1. El nivel de servicio de la GC-1 no se ve modificado a pesar de la implantación de la nueva actividad, gracias al nuevo acceso.

Sobre la Geometría del acceso:

El radio de salida de la GC-1 hacia la Glorieta de la Avenida de Los Consignatarios es de 100 metros. Según el apartado 4.3.3 de la *Instrucción de Carreteras 3.1*, la

velocidad específica para un radio de salida de 100 metros de trazado debe ser como máximo de 55 km/h como velocidad específica, cuestión que cumple dicho acceso.

La propuesta consiste en un carril exclusivo para la deceleración, tipo paralelo, en el cual no es posible la continuación por la GC-1, ya que este carril desaparece del tronco de la GC-1. La filosofía del nuevo acceso consistiría en no permitir la continuación del flujo de vehículos por este tercer carril en sentido Belén María, sino que el carril desaparezca con el acceso. Pasados unos metros del nuevo acceso, la GC-1 volvería a estar dotada de 3 carriles. El carril de deceleración incluido en el Estudio de Viabilidad tiene una longitud, según las especificaciones de la Instrucción de Carreteras 3.1, de 240 metros, pudiendo ampliarse el mismo hasta los 275 metros.

Por su parte, el ramal resultante entre el carril de deceleración y la glorieta tiene una longitud de 50 metros. Como se ha indicado anteriormente, el radio de giro de salida del carril de deceleración es de 100 metros siendo el radio de 15 metros para la de entrada a la glorieta existente en la Avenida de Los Consignatarios.

En el apartado 10 - *Estudio de Visibilidad del Estudio de Viabilidad*, se exponen las medidas a adoptar para disponer de visibilidad en toda la curva previa al carril de deceleración. Estas medidas incluyen la demolición del muro de cerramiento (445 metros) de la zona portuaria hasta tener una distancia de visibilidad 130 metros aproximadamente. La situación del carril de deceleración estará señalado con antelación, al objeto de informar a los vehículos de un carril de cambio de velocidad, entendiéndose despejadas con estas medidas previstas las principales incertidumbres respecto a la seguridad vial.

Sobre la distancia de parada:

Como se ha indicado anteriormente, el carril de deceleración es de tipo paralelo, siendo el desarrollo total del mismo de 240 metros, con una alineación curva de salida de 100 metros.

La distancia de visibilidad podría verse aumentada con la demolición o sustitución del muro de cerramiento de la zona portuaria. El muro de cerramiento entre la zona portuaria y la carretera dejará de prestar el servicio actual de servir como barrera física al recinto aduanero portuario tras la nueva configuración del mismo con el desplazamiento de la aduana en el ramal norte de la glorieta de la Avenida de Los Consignatarios.

Como se ha indicado anteriormente, será posible aumentar la longitud del carril de deceleración pasando de los 240 m. hasta los 275 m. Con la eliminación del muro de cerramiento de la zona portuaria y contabilizando los elementos estructurales y ornamentales del cambio de sentido de Pérez Muñoz, la distancia de visibilidad sería superior a 170 metros.

Análisis de la conveniencia de ejecutar el nuevo acceso:

La similitud de los resultados en la matriz origen-destino se debe a la importancia que tiene la valoración económica y las afecciones, no existiendo coste ni afecciones para la Alternativa 0. Los parámetros de tráfico, accesibilidad, transitabilidad y seguridad de la Alternativa 2 obtienen los valores más altos en comparación a las 6 alternativas estudiadas.

No obstante, los vehículos que actualmente acceden al recinto portuario desde la GC-1 por la glorieta de Santa Catalina, deben soportar las siguientes dificultades:

- Escasa longitud de trenzado, ya que la longitud del mismo es aproximadamente de 80 m, previo a una rampa sin visibilidad.
- Dificultad en la maniobra, ya que se debe realizar 2 cambios de carril para poder acceder directo a la glorieta de Santa Catalina, en una longitud inferior a 175 metros.
- Características del acceso viario por Santa Catalina, ya la sección carece de arcén, por lo que en caso de avería de un vehículo en dicho tramo se producen retenciones que repercuten en el tronco de la GC-1. De igual forma sucede cuando se produce alguna incidencia en el interior del túnel de acceso a Santa Catalina, ya sea por problemas en el asfaltado como por averías de las bombas de achique que regulan el nivel freático.
- Lo anterior se agrava por el alto porcentaje de vehículos pesados que circulan por el carril derecho de la GC-1, a la altura del acceso en Santa Catalina, a lo que hay que sumar las características propias en dicho tramo, con una rampa previa que reduce considerablemente la velocidad de los vehículos y con un muro que delimita ambas vías que dificulta la visibilidad.

Estas dificultades, unidas a la alta proporción de vehículos pesados (p.e. autobuses, que ofrecen unas peores prestaciones de aceleración y frenado que los vehículos ligeros) y vehículos ligeros que no sean usuarios habituales de la zona, pueden provocar un estrangulamiento de la sección de la GC-1, dejando un solo carril operativo, el izquierdo. Esta circunstancia podría llegar a afectar seriamente a la circulación en la GC-1 y extenderse al resto de la red, generando importantes problemas de seguridad vial en el tronco de la misma y vías colindantes.

Todo ello ha llevado a la Autoridad Portuaria a intentar buscar una solución de acceso primando la seguridad por encima de cualquier otro aspecto. Dicha solución, aunque no resuelva por completo los problemas estructurales de la GC-1, servirá para mejorar la accesibilidad a la zona del puerto y evitar una disminución de la seguridad en la propia GC-1 debido al aumento de tráfico viario que supondrá la puesta en funcionamiento de las nuevas actividades previstas en el entorno del Muelle Sanapú.

En definitiva, la propuesta del nuevo acceso al puerto que se incluye en la 3ª *Modificación del Plan Especial de Ordenación del SG-P*, no pretende ser ni la alternativa ni la solución definitiva a los problemas de tráfico en la Glorieta de Belén María, ni tampoco a los problemas estructurales que pudiera tener la GC-1 a su paso por la zona de Santa Catalina y por el Istmo, pero mejora una situación que puede manifestarse en los accesos al recinto portuario del puerto de Las Palmas.

En tal caso, a la hora de proyectar y ejecutar el nuevo acceso por el muelle Pesquero se deberá tener en cuenta las disconformidades planteadas por el Cabildo, a la hora de poder adoptar aquellas medidas correctoras o preventivas que sean posibles, de acuerdo también con la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación del Gobierno de Canarias, dadas las sugerencias planteadas por la misma y que se expusieron anteriormente, sobre todo lo referente a la señalización y adopción de medidas en el tronco de la GC-1 ante posibles retenciones, como la instalación de señalización electrónica, disminución de la velocidad, etc...

Por lo tanto, **se acepta parcialmente** lo manifestado por el Cabildo, en tanto que se entiende positivo incorporar las recomendaciones técnicas relacionadas con la

concreción y la adopción de medidas durante la fase posterior de proyecto para la mejora de las condiciones del nuevo acceso y la seguridad en la GC-1, y no se aceptan aquellas relacionadas con la funcionalidad del nuevo acceso por el muelle pesquero, ya que, como se ha visto, de éste se desprenden mejoras en el viario actual, aun cuando no sea la solución definitiva, de acuerdo además con el informe preceptivo favorable emitido por la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación del Gobierno de Canarias.

1.5 Evaluación ambiental estratégica simplificada

Las alteraciones a introducir en el instrumento de ordenación urbanística (Plan Especial SG-P) á través del expediente "3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS-05)", no reúnen los requisitos para ser considerada una evaluación ambiental estratégica ordinaria. Conforme al contenido y características de la Modificación del Plan Especial, se consideró que el expediente se encontraba dentro de los supuestos contemplados que se debían someter a una evaluación ambiental estratégica "simplificada", por ser "una modificación menor de un plan ya aprobado".

Por tal motivo, se redactó un documento ambiental estratégico, para la tramitación de la evaluación ambiental del plan ante el órgano ambiental competente del Gobierno de Canarias, conforme al procedimiento pormenorizado establecido por los artículos 29, 30 y 31 de la Ley 21/2013.

El Excmo. Ayto. remitió la documentación al órgano ambiental COTMAC/Dirección General de Ordenación del Territorio, con fecha 22 de enero de 2015, para la realización de la tramitación reglada que establece la Ley 21/2013. La solicitud de inicio del Ayuntamiento, junto con la pertinente documentación, tuvo entrada en la Consejería el día 22 de enero de 2015, días antes de la entrada en vigor de la Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de protección del territorio y de los recursos naturales, por lo que de conformidad con lo establecido en su Disposición Transitoria Séptima, al haberse iniciado con anterioridad, se debía tramitar por las reglas procedimentales anteriores: las recogidas en la Ley 21/2013.

Una vez realizada la tramitación reglada, la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión celebrada el 2 de octubre de 2015, acordó, como órgano ambiental de la evaluación ambiental estratégica, la correspondiente formulación del Informe Ambiental Estratégico (IAE) de la "3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS-05)".

En dicho IAE se concluye que las modificaciones urbanísticas propuestas NO TIENEN EFECTOS SIGNIFICATIVOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE, y que las medidas ambientales contenidas en el Documento Ambiental Estratégico se deben incorporar e integrar en la Modificación que vaya a ser sometida a Aprobación Inicial por parte del Ayuntamiento. El Boletín Oficial de Canarias núm. 206, del jueves 22 de octubre de 2015, publicó el acuerdo.

1.6 Aprobación Inicial

La Junta de Gobierno Local del Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, en sesión ordinaria celebrada el 19 de noviembre de 2015, acordó la Aprobación Inicial de la "3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P - Puerto de Las Palmas (anterior OAS 04/05)", así como someter la 3ª Modificación del Plan Especial al trámite de información pública y consultas.

1.7 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 de la "3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P - Puerto de Las Palmas (anterior OAS 04/05)", se sometió a los trámites de información pública y al de consultas de las Administraciones Públicas.

Con fecha 9 de diciembre de 2015 se publica anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas (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 un (1) mes.

Con fecha 10 de diciembre de 2015 se publica anuncio en el periódico "La Provincia" con el texto 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 un (1) mes.

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 fueron las siguientes:

Administración, Organismo o Entidad	Acuse de recibo
Gobierno de Canarias: Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias.	11/Diciembre/2015
Cabildo de Gran Canaria: Consejería de Política Territorial, Arquitectura y Paisaje. (Servicio de Planeamiento)	11/Diciembre/2015
Ministerio de Defensa: Mando Naval de Canarias.	11/Diciembre/2015

No se recibieron informes de las administraciones consultadas en el plazo legal.

Extemporáneamente, se recibe el Informe Favorable emitido por la Consejería de Política Territorial, Arquitectura y Paisaje (Servicio de Planeamiento) del Cabildo de Gran Canaria.

1.8 Informes y alegaciones recibidas

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

Interesados	Fecha de recepción	En plazo/Fuera de plazo
D. Felipe O. Ros Brandon En su propio nombre y derecho y en representación del partido político "Alternativa Maga Nacionalista" (AMAGA)	28/12/2015 R.E. Ayto. nº 19702	En plazo
D. Juan Carlos García Almeida	7/01/2016 R.E. Cabildo GC 14/01/2016 R.E. Ayto. nº 5047	En plazo
Dª. Magdalena Santana Vera	08/01/2016 R.E. Ayto. nº 1944	En plazo
D. Juan Manuel Román Andrades	12/01/2016 R.E. Ayto. nº 3238	Fuera de plazo
Dª. Mª del Carmen Rodríguez Armas	12/01/2016 R.E. Ayto. nº 3271	Fuera de plazo
D. Eleuterio Suárez Alemán y otros	12/01/2016 R.E. Ayto. nº 3424	Fuera de plazo

2 CONTESTACIÓN ALEGACIONES DURANTE INFORMACIÓN PÚBLICA

2.1 D. Felipe O. Ros Brandon, D. Juan Carlos García Almeida y D^a. Magdalena Santana Vera.

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

Los escritos presentados constan de un primer desarrollo de la argumentación, relativamente extenso, y a veces inconexo, que finaliza en unas conclusiones y solicitudes finales. A continuación se expone en cursiva las solicitudes de los alegantes y la respuesta aportada por la Autoridad Portuaria, como promotora y organismo redactor de la Modificación del Plan Especial:

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.*

La Autoridad Portuaria ha tomado en consideración las alegaciones presentadas, ya que han sido trasladadas para tal fin por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, por lo que se entiende que forman parte de del expediente administrativo, recibiendo respuesta motivada a través de este documento.

Respecto la consideración, o no, de los alegantes como interesados en el procedimiento, deberá ser el propio Ayuntamiento, como Administración competente en la tramitación y aprobación del expediente, la que determine si los mismos han acreditado tal condición de interesados, y si cumplen con los criterios que establece la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

2. *Se suspenda la tramitación de la A. I. de la 3a Modificación SG-P hasta que concluya el citado proceso contencioso administrativo que existe contra el Plan Especial del SG- DEL (anterior OAS-06), para que la propuesta de Modificación del SG-P se coordine realmente en función a como quede configurado finalmente el SG-DEL.*

El contencioso administrativo presentado contra el Plan Especial SG-DEL no ha supuesto, ni exige, la suspensión y el desarrollo del resto del planeamiento portuario.

Por otra parte, es cierto que entre los objetivos de las modificaciones relativas a la accesibilidad y conexiones terrestres propuestas en la 3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del SG-P "Puerto de Las Palmas" se encuentra mejorar la conexión del SG-DEL con el sistema general viario de la GC-1. Sin embargo, este objetivo no es el

único, ni tan siquiera el más importante, que justifica la tramitación de la Modificación del Plan Especial.

Si nos centramos en el asunto del acceso, el vigente *Plan Especial de Ordenación del SG-P* contempla la necesidad de que la zona de servicio del puerto de Las Palmas cuente con un nuevo acceso viario, complementario al existente de Belén María. Este nuevo acceso complementario se propone en el vigente Plan Especial en la confluencia de la Avda. de las Petrolíferas con la C/. El Guinchete y conectaría la Zona de Servicio con el acceso a El Sebadal, por la Avda. Dr. Juan Rodríguez Pérez.

Dicha solución, que está recogida en la vigente ordenación urbanística, tiene una viabilidad técnica y económica muy limitada, debido principalmente a la afección que podría tener sobre las edificaciones residenciales cercanas de la Isleta y la dificultad técnica de desarrollar en dicho espacio un enlace como el que está previsto. Para que dicha solución sea efectiva se precisa que se combine con una gran actuación en Belén María, que modifique por completo dicho enlace y glorieta, sobre todo afectando en gran medida a terrenos y superficies externos al puerto que no pertenecen al dominio público portuario. Ante la dificultad de llevar a cabo este acceso previsto, la 3ª Modificación busca una alternativa viable a corto-medio plazo, que ha sido estudiada en los Anexos del propio documento de modificación del plan especial, y que además, como añadido, mejora la accesibilidad al SG-DEL (sin que este sea el objetivo principal como hemos dicho).

No se encuentran, por tanto, motivos jurídicos ni técnicos que aconsejen la suspensión solicitada de la tramitación de la modificación de la *3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del SG-P "Puerto de Las Palmas"*, por lo que no se acepta la alegación.

3. *En todo caso, en cuanto al sistema viario y de accesos y movilidad terrestre, se deseche la Alternativa elegida, la Alternativa 2, para todos los escenarios por conectar precisamente en el Istmo de La Isleta, y se opte en todo caso por la Alternativa 0, condicionada a que se resuelva la sobre capacidad existente en la GC-1 con una nueva configuración de la misma, para que la nueva conexión entre la zona portuaria y la ciudad, se sitúe en un punto adecuado para facilitar y utilizar esa nueva configuración de la GC-1 sin capacidad saturada.*

La *3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del SG-P "Puerto de Las Palmas"* cuenta entre su documentación con un anexo (Anexo III) en el que se estudia específicamente el tráfico y el desarrollo de alternativas para la ordenación de accesos al Puerto de Las Palmas. Este anexo, como parte integrante de la propuesta y de acuerdo con el procedimiento reglado, ha sido remitido, con carácter previo a la Aprobación Inicial, a las distintas administraciones con la solicitud de sus informes sectoriales de carreteras. Estos informes han sido emitidos en tiempo y forma y han sido analizados y considerados para el trámite de aprobación inicial.

La Modificación del Plan Especial cuenta con un amplio soporte técnico que justifica la adopción de la alternativa 2 como la más razonable, valorando otras alternativas como la alternativa 0, propuesta por el alegante. A este respecto, el alegante no introduce nuevas opciones, criterios o características que no hayan sido tenido en

cuenta durante la elaboración de los documentos y estudios técnicos viario, sino que únicamente traslada la opción de continuar con los accesos en su estado y ordenación vigente y que se estudie la conexión de la GC-1 con el puerto en otros puntos, sin determinar solución alternativa.

No obstante, en el ámbito del presente plan especial no se puede incorporar una solución general a la GC-1, ya que está fuera del ámbito de ordenación, y cualquier otra solución que se proponga para el conjunto de la Vía de Alta Capacidad GC-1 a su paso por la ciudad de las Palmas de Gran Canaria se deberá proponer en el Plan General o en el Plan Insular. Por lo tanto, no se acepta la alegación.

4.- Se complemente la parte justificativa con todos los datos de la Accesibilidad y conexiones terrestres y se incluya en la justificación las necesidades de movilidad derivadas del sistema general viario, la GC 1, adecuando a esta la Alternativa y su desarrollo.

Si bien la GC-1 es una vía de vital importancia para el acceso al Puerto de Las Palmas, su trazado se encuentra fuera de la Zona de Servicio del mismo y las competencias sobre este sistema general viario exceden el ámbito *Plan Especial de Ordenación del SG-P "Puerto de Las Palmas"*.

De hecho, 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 establece que la formulación del plan especial que ordene la Zona de Servicio del puerto no debe excederse de los límites establecido por su Delimitación de Espacios y Usos Portuarios y, por otra parte, debe incluir medidas y previsiones necesarias para su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.

Como se ha indicado en el apartado anterior, la *3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del SG-P "Puerto de Las Palmas"* incluye un "*Estudio de tráfico y desarrollo de alternativas para la ordenación de accesos al Puerto de Las Palmas*" que ha sido remitido a las administraciones competentes con carácter previo a la Aprobación Inicial. Se considera que la solución está justificada técnicamente, por lo que no se acepta la alegación.

5.- Se complemente la parte justificativa a las propuestas Modificaciones destinadas a favorecer la actividad portuaria, incorporando los datos concretos de las operativas mencionadas, e incorporando a la justificación de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P, los objetivos de optimación de las infraestructuras existentes que marca toda la normativa aplicable, el Texto Refundido 1/2000 y las Normas de desarrollo y estabilidad presupuestarias.

No es objeto de los Planes Especiales la planificación de la actividad portuaria ni su gestión o explotación existiendo para ello los procedimientos y planes sectoriales establecidos 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. Los documentos sobre los cuales el alegante podría realizar indicaciones del tipo de usos portuarios, delimitación de la superficie terrestre o marítima, zonas destinadas a los

diferentes tipos de actividades, etc... es la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, y en su caso, el Plan Director de Infraestructuras del puerto de Las Palmas.

No obstante, en el caso de la 3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del SG-P "Puerto de Las Palmas" se exponen con claridad y amplitud las razones que justifican las Modificaciones destinadas a favorecer la actividad portuaria, y algunas de ellas que provienen de solicitudes del propio Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, por lo que no se comparte que en el documento falte justificación o datos respecto la actividad portuaria que sean necesarios para la alteración puntual de ciertas determinaciones urbanísticas. Por lo tanto, no se acepta la solicitud.

6.- Se complemente la parte justificativa de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P, en lo que respecta a las Actualizaciones y/o adaptaciones correspondientes en la normativa del documento del Plan Especial de Ordenación del SG-P, con las determinaciones, finalidad y limitaciones que definen la Ley 11/1999.

La referida Ley 11/1999, de 13 de mayo de modificación puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias, en su exposición de motivos expone lo siguiente:

"También es importante destacar el gran valor estratégico que La Isleta supone para uno de los sectores económicos más importantes de la ciudad, y por extensión de la isla, como es aquel que se encuentra asociado a las actividades generadas por el Puerto de la Luz. Por su proximidad, constituye una adecuada posibilidad para el crecimiento del Puerto en torno a las áreas de menor valor del espacio actualmente calificado como Paisaje Protegido".

"El Puerto de Las Palmas requiere dotarse de nuevas áreas útiles para el desarrollo de las actividades en el tráfico de mercancías en contenedores, tanto con destino al mercado local como al de transbordo y necesita también la habilitación de superficie útil suficiente para actividades industriales y comerciales relacionadas directamente con las actividades portuarias y con los regímenes fiscales excepcionales de zonas francas o especiales por desarrollar en áreas estancas".

Para ello, en su articulado se realizan las siguientes modificaciones:

- Se modifica la delimitación del Espacio Protegido de La Isleta y se establece su zona periférica de protección.
- Se divide la zona de protección en dos áreas y, para el Área B, establece que solo podrán autorizarse los siguientes tipos de usos: industrial, terciario (oficinas), comercial, equipamientos, infraestructuras y servicio públicos, espacios libres y transportes que conlleven por su naturaleza la previa declaración de dominio público en las zonas donde se sitúen, así como actividades extractivas cuyo destino sea las obras o instalaciones portuarias y litorales de Las Palmas de Gran Canaria.

El vigente Plan Espacial del SG-P (como antes el Plan Especial de Ordenación del OAS-05) es acorde con las determinaciones, finalidad y limitaciones establecidas por la Ley 11/1999 y las modificaciones propuestas en la Modificación del Plan Especial que nos ocupa tampoco contradicen la mencionada legislación.

Esta solicitud se basa, según se desprende de la argumentación previa, en la interpretación errónea del alegante de que las OAS-04 y OAS-05 se tienen que destinar

exclusivamente a los usos de Zona Franca y Zona ZEC. Las determinaciones de la Ley 1/1999 afectan, exclusivamente, a lo que era la OAS-05 y, como se desprende de la lectura de su exposición de motivos y su articulado, no limita de ninguna manera los usos permitidos a estas zonas (ZF y ZEC). De hecho, la zona franca portuaria se sitúa en la Península del Nido, fuera del ámbito del OAS-05. Por lo tanto, no se acepta dicha alegación.

7.- La ordenación del SG-P (anteriores OAS 4 y OAS 5), en cuanto a sus conexiones con la Ciudad y la Isla, mantenga de forma condicionada la Alternativa 0, hasta que el sistema general viario, la GC-1, tenga solucionado su saturación con una nueva configuración que además permita la absorción de los posibles crecimientos de tráfico portuario y de otras índoles que al canalizarse por la misma vía, intervienen en la característica de este.

Dicha alegación es similar a la 4ª y la 5ª, por lo que se reitera lo mencionado anteriormente.

Por otro lado, la ordenación del Sistema General Portuario no puede estar condicionada a la resolución del planeamiento o de sistemas generales externos a su Zona de Servicio. En ese sentido lo entendió la Modificación Puntual del PIO de Gran Canaria, aprobada definitivamente por la Orden 28 de junio de 2011, que en su Disposición Transitoria Segunda establecía el levantamiento de la suspensión del planeamiento en el área del Plan Especial que se encontraba afectada por el PTP-2.

No obstante lo anterior, el acceso a la zona portuaria desde la GC-1 que se propone en la 3ª Modificación del Plan Especial no aumenta los aforos de la GC-1, ya que se trata solo de una salida y no de una incorporación al sistema general viario. Además, tampoco interrumpe o afecta a las posibles soluciones que desde la administración competente se puedan abordar en el conjunto de la GC-1. Por lo tanto, no se acepta la alegación.

8.- Se mantenga la actual configuración de los controles aduaneros, al menos hasta que se resuelva el contencioso del SG- DEL (anterior OAS-06), para evitar el gasto público en una actuación que podría ser anulada por dicho contencioso si el mismo mantiene el ámbito del SG- DEL (anterior OAS-06) dentro del uso portuario.

La gestión y ordenación de la actividad portuaria, así como la ordenación urbanística, no puede estar supeditada a la interposición y resolución de cualquier recurso contencioso administrativo que un interesado o particular interponga en el ejercicio de su legítimo derecho. La paralización cautelar, que parece solicitar el alegante, solo se puede ordenar judicialmente, siempre que se justifique y se fundamente su adopción, por los perjuicios que una paralización de ese tipo pudiera tener.

El planeamiento urbanístico del SG-DEL (anterior OAS-06) se encuentra aprobado definitivamente conforme a derecho, y se encuentra plenamente vigente, por lo que la especulación acerca del resultado de los contenciosos que se interpongan deben pasar primeramente con la presunción de legalidad que dicho planeamiento debe tener.

Parece olvidar el alegante que todas las actividades y usos establecidos en el SG-DEL, son usos de los previstos en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y

de la Marina Mercante, si bien, no por ello conllevan la existencia de un puesto de control aduanero como, de hecho ya sucede, en otras partes de la Zona de Servicio Portuaria. O sea, que el cambio de posición o de configuración del control aduanero no es motivo ni necesita el sustento de la ordenación urbanística del SG-P ni del SG-DEL. Dichos cambios obedecen a proyectos y modificaciones que se realizan directamente por parte de la Autoridad Portuaria y la Administración de Aduanas, sin que sea preciso diseñar o planificar su configuración en un plan especial de ordenación.

Reiteramos que no se encuentran motivos que tan siquiera aconsejen la suspensión solicitada de la tramitación de la modificación de la *3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del SG-P "Puerto de Las Palmas"* y, en consecuencia, con mucha más razón tampoco la suspensión de aquellas decisiones que las autoridades competentes en las materias de gestión y explotación portuaria y control aduanero, en virtud de sus funciones, consideren convenientes en cada momento. Por lo tanto, se desestima la solicitud.

9.- Se mantenga la Zona de Maniobra, y la anchura de ésta, al igual que se mantenga la superficie de la Zona de Maniobra (zona de muelles en el plan especial), debiéndose compatibilizar esa capacidad potencial actual de dichas zonas, con aceptar en la normativa otras actividades diferentes al almacenaje descubierto, pero de forma que las instalaciones necesarias para esas otras actividades no concretadas en el documento de A. I. de la 3ª Modificación SG-P, de realizarse, sean reversibles en el tiempo para volver a la actividad original de carga y descarga para Almacenaje Descubierta. Tanto para el área AN2, como para el conjunto de áreas, las modificaciones en la operativas portuarias de atraque, carga y descarga, deben quedar en el máximo posible de sus configuraciones actuales para cumplir con la mejor optimización de dichas infraestructuras según el Texto Refundido 1/2000 y las Normas de desarrollo y estabilidad presupuestarias.

La Zona de Maniobra modificada en su anchura a que se refiere en esta solicitud es la situada a lo largo del Muelle de Cambulloneros.

Como ya expusimos con anterioridad, no es el Plan Especial de Ordenación el documento con competencias para tomar decisiones sobre la gestión y explotación portuaria. Sin embargo, de acuerdo con la legislación vigente, el planeamiento urbanístico debe ser compatible con la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios y el Plan Director de Infraestructuras del Puerto e incluir, entre sus determinaciones, las medidas y previsiones necesarias para la eficiente explotación del espacio portuario.

En este caso, la decisión de la reducción de la Zona de Maniobra de los Muelles de Cambulloneros que se traslada al Plan Especial corresponde a una Resolución del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas acordada en sesión de 21 de enero de 2015.

En cualquier caso, la reducción de la Zona de Maniobra no impide que se sigan llevando a cabo las actividades comerciales portuarias que se realizan en la actualidad y en ningún caso elimina la posibilidad de llevar a cabo las actividades de Almacenaje Descubierta existentes en la zona sino que, muy al contrario, amplía la superficie destinada a este uso. En el documento de la *3ª Modificación Plan Especial de*

Ordenación se incluye una tabla en la que claramente se muestra la superficie que actualmente se destina a AN2 - Área de Normativa Almacenaje Descubierta (805.512 m²) en el plan especial vigente y la superficie que ocuparía de acuerdo con la propuesta de modificación del plan especial (825.838 m²).

Al mismo tiempo añade la posibilidad de otros nuevos usos como los de la "Clase Industria y Almacén en todas sus categorías". La alegación resulta infundada y la solicitud de "cumplir con la mejor optimización de las infraestructuras" parece innecesaria.

Esta solicitud, en nuestra opinión, carece de base dado que, por una parte, la actividades portuarias que se llevan a cabo en el puerto, por su naturaleza de concesión o autorización son siempre temporales y reversibles; y por otra, la superficie destinada a Almacenaje Descubierta aumenta y se optimizan las infraestructuras añadiendo y diversificando los usos permitidos. Por lo tanto, se desestima la solicitud.

10.- Se adecúe la A. I. de la 3ª Modificación SG-P al hecho de que las actividades prevalentes, en todas las zonas del puerto, son las portuarias, tanto para el SG-P, como para el SG-DEL, por lo que el espacio del SG-P no debe cambiar su normativa y configuración para favorecer el aparcamiento por derivación del SG-DEL, esta actividad en todo caso debe ser asumida en el ámbito del SG-DEL en el que también se debe contemplar, incluso con independencia del contencioso a ese le Plan Especial, como zona de apoyo de la actividad prevalente portuaria.

La desaparición de algunas plazas de estacionamiento público y la sustitución por otras nuevas en el entorno del acceso propuesto en la 3ª Modificación del plan Especial no tiene relación alguna con el SG-DEL y los usos y actividades allí previstos que, por otra parte, ya han previsto esta circunstancia dentro de su propio ámbito.

El Plan Especial de Ordenación del SG-P establece que la ubicación de las playas de aparcamiento no es vinculante, si bien prevé la provisión de éstas en otro lugar dentro del ámbito. La Modificación del Plan Especial que nos ocupa cumple con este mandato sustituyendo las plazas que desaparecen bajo el trazado del nuevo acceso y destinando parte del espacio existente a los Servicios Generales previstos en el acceso que ahora se sustituye y que, por lo tanto, ya no tienen sentido en la ubicación actual. Por lo tanto, se desestima la solicitud.

11.- En la modificación de los artículos 40, 42 y 43 de la Normativa del Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicios del Puerto de la Luz y de Las Palmas, para adaptarla a la ficha del SG-P del PGOU 2012, con el fin de ampliar usos pormenorizados, hay que incluir en esa modificación que para los usos que se desarrollen en el ámbito del OAS-5, así como para el ámbito del OAS-4 destinado a Zona Franca, esta ampliación de los usos permitidos y/o autorizables, lo son en exclusiva para actividades dentro de los regímenes singulares administrativos, ZEC y Zona Franca. Y no para otras actividades como el tráfico interinsular.

Igualmente, en dichos artículos debe quedar estipulado, que en ningún caso el desarrollo de esos usos permitidos y/o autorizables, deben provocar un desplazamiento de actividades ajenas a la ZEC y Zona Franca a los ámbitos del OAS-5 y del OAS-4 dedicado a ellas.

Además debe quedar bien definido que los garajes y aparcamientos de la zona AN3-PC, lo deben ser para, y en capacidad para esa zona portuaria, y en ningún caso para sustituir las zonas de aparcamientos existentes en la zona del Muelle Sanapú, con la ordenación que debe tener la misma a través del SG-DEL (antiguo OAS-6).

La modificación de la Normativa del Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicios del Puerto de la Luz y de Las Palmas, para adaptarla a la ficha del SG-P del PGOU 2012, incluida en la 3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del SG-P "Puerto de Las Palmas", responde fielmente a lo establecido en las fichas del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria del año 2012. No son cambios o alteraciones que se introducen en la 3ª Modificación, ya que están vigentes en la actualidad, y simplemente son actualizaciones normativas que devienen de la propia ficha del PGO y que se transcriben literalmente a la normativa del plan especial.

Insiste el alegante en la mención de la presunta obligación de destinar en exclusividad los terrenos situados en la anterior OAS-4 a las ZEC y Zona Franca y ello lo deduce, según explica en la argumentación previa, de la errónea y sesgada lectura de la Ley 11/1999, de 13 de mayo de modificación puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias, que, como ya indicamos en la respuesta a la solicitud 6ª, en su exposición hace referencia a las ZEC y Zona Franca pero, de ninguna manera, establece la exclusividad de tales usos.

De hecho esta solicitud, en los términos que se argumentan en el documento de las alegaciones, pierde su sentido en tanto en cuanto la Zona Franca Portuaria no se encuentra en el OAS-04, sino en el OAS-05, y la zona ZEC se extiende a todo el territorio en Gran Canaria.

En cuanto a la situación y destino de los aparcamientos ya se ha respondido con anterioridad a tal cuestión.

Se desestima la solicitud.

12.- En cuanto al punto 4.4 "Resumen de las Superficies de las diferentes Áreas de Normativa", el documento del Plan Especial SG-P, debe adaptar sus superficies a lo planteado en estas Alegaciones en todos los espacios que tengan que ver con el ámbito del OAS-5, y de la parte del OAS-4 destinada a ZEC y Zona Franca. Así como en el mantenimiento de las operativas de maniobra en su nivel más amplio posibles para atraques, carga y descarga. Y en lo que se refiere a las zonas de aparcamiento, sobre todo en los lindes entre este SG-P y el SG-DEL.

Si se aceptara algún cambio que supusiera una modificación de superficies o de usos que afectara a las tablas que menciona el alegante, se atenderá dicha solicitud.

13.- En el Artículo 39 tris, además de lo añadido habría que añadir en esta A. I. de la 3ª Modificación SG-P, también habría que añadir: Siempre y cuando dichos intercambiadores no lo sean para sustituir esa actividad en el área del Muelle Sanapú-Wilson, zona del SG-DEL (anterior OAS-6), zona que debe mantener esa actividad como se reclama en el contencioso a ese Plan Especial para que mantenga sus actividades portuarias. Y limitando los mismos a las actividades ZEC y Zona Franca en los ámbitos del OAS-5 y del OAS-4 urbanizado para esos regímenes administrativos singulares.

Los intercambiadores a los que se hace referencia en el art. 39.º de la 3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del SG-P "Puerto de Las Palmas" son intercambiadores aéreos.

En la actualidad no existe ningún intercambiador aéreo en la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas por lo que difícilmente, si esta actividad se llegase a instalar en algún momento, puede sustituir a otra. No obstante, en virtud de lo establecido en las fichas de los SG-P y SG-DEL del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria del año 2012, su instalación estaría autorizada en ambos ámbitos. Por lo tanto, se desestima la solicitud.

14.- *Incorporar en el artículo 40, 40.4 la limitación de que en el ámbito del OAS-5 y de la zona urbanizada del OAS-4 para los regímenes administrativos singulares, estas actividades sólo están permitidas para las que sean 100 % de las propias de la ZEC y Zona Franca.*

Esta solicitud no puede ser aceptada dado que, como hemos explicado en apartados anteriores, la pretendida exclusividad de usos en las OAS-04 y OAS-05 se desprende de una lectura sesgada de la exposición de motivos de la Ley 11/1999.

15.- *Incorporar al artículo 43, las siguientes condiciones;*

Garantizándose en todo caso a que ninguna de esas actividades, especialmente otras actividades náuticas, dificulten o restrinjan las operativas necesarias para el tráfico interinsular que es prioritario en los muelles Sanapú y Wilson, y su zona de influencia.

Y los garajes o aparcamientos desarrollados lo deben ser para las actividades propias de esa zona, y no para aumentar la capacidad de aparcamiento de la zona del SG-DEL (antiguo OAS 6).

Esta solicitud tiene su base en la afirmación (equivocada) de que el tráfico interinsular es prioritario en los muelles de Sanapú y Wilson y su zona de influencia. Sin embargo, los calados, las características y la configuración de las infraestructuras de estos muelles han quedado obsoletos y poco operativos para los buques que en la actualidad realizan este tipo de tráfico. Las propias navieras dedicadas a esta actividad han apostado por otras ubicaciones con infraestructuras de mayor tamaño que faciliten su operativa y disminuyan el tiempo de los trayectos. Apuesta que ha resultado positiva si se atiende al incremento generalizado de estos tráficos.

Si bien el *Plan Especial de Ordenación de SG-DEL (Anterior OAS-06)* no es objeto de información pública, reiteramos que el propio Plan resolvía la provisión de plazas de aparcamiento dentro de su propio ámbito.

Dicho lo anterior, recordamos una vez más que el Plan Especial de Ordenación carece de competencias en la explotación y gestión portuaria, las cuales se atienden y resuelven desde otros instrumentos sectoriales de acuerdo con la Legislación portuaria vigente.

Por lo tanto, se desestima la solicitud.

16.- Que los planos de ordenación sustituidos en el apartado III. Planos de Ordenación a Sustituir, recojan todas las modificaciones propuestas en estas Alegaciones.

Como se ha desarrollado en los apartados anteriores, las modificaciones propuestas en estas Alegaciones no pueden ser atendidas en tanto en cuanto, o bien, carecen de fundamento, o bien, corresponden a otros instrumentos ajenos al plan Especial de Ordenación, por lo que no se acepta la alegación planteada.

2.2 D. Juan Manuel Román Andrades, D^a. M^a del Carmen Rodríguez Armas y D. Eleuterio Suárez Alemán y otros.

Los escritos recibidos en el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria por parte de D. Juan Manuel Román Andrades, D^a. M^a del Carmen Rodríguez Armas y D. Eleuterio Suárez Alemán y otros, se han presentado fuera de plazo.

No obstante, el contenido de los escritos y lo solicitado coincide con los presentados por D. Felipe O. Ros Brandon, D. Juan Carlos García Almeida y D^a. Magdalena Santana Vera, por lo que caso que el Ayuntamiento decidiera admitirlos la contestación expuesta en el punto anterior se considera válida.

En Las Palmas de Gran Canaria, a mayo de 2016

División de Planificación Urbanística
y Ambiental

D. José Ramón González Morales

Área de Planificación y Gestión

Director de la Autoridad Portuaria

D. Esteban Del Nero Benítez

D. Salvador Capella Hierro

3 ANEXO I: ANUNCIOS Y PUBLICACIÓN DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA

Se adjunta copia del anuncio publicado en el periódico La Provincia (de fecha 10 de diciembre de 2015), y en el Boletín Oficial de La Provincia (número 153, con fecha 9 de diciembre de 2015) con el texto íntegro del acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad por el que se aprueba inicialmente el documento "*3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación Área SG-P, anterior OAS 04/05*", informando que se somete a información pública el documento por un periodo de un (1) mes.

Ortega busca un lugar privilegiado en el supermercado para la producción local

El consejero negocia con los distribuidores para aumentar el consumo de bienes de la industria canaria ■ Castro señala que en algunos casos no se llega ni al 5%

F. Marimón / J. Gutiérrez

LAS PALMAS DE GC / SC DE TENERIFE

El cien por cien de la producción canaria ya está en los supermercados, pero quizá no en el lugar que más anime a los ciudadanos a su consumo. Así lo apuntó ayer en el Parlamento regional el consejero de Economía, Industria, Comercio y Conocimiento, Pedro Ortega, quien explicó que va a abrir un proceso de diálogo con los grandes distribuidores con el fin de que los productos elaborados en el Archipiélago gocen de un trato privilegiado que garantice el aumento de la facturación de los sectores industrial, y agrícola y ganadero del Archipiélago.

Durante la pasada legislatura, el departamento autonómico de Industria, entonces encabezado por Francisca Luengo, encargó un informe para saber cómo se están comercializando los productos isleños. El resultado obtenido fue que todos los productos canarios están presentes en todos los supermercados de las Islas, tal y como ayer recordó el secretario general de la Asociación de Supermercados de las Islas Canarias (Asuican), Alonso Fernández.

A juicio de este último, la presencia de la producción local en los lineales responde a la demanda de los clientes. "Hay que darles lo que exigen", señaló, y en esa composición de la oferta es necesario contar con el *made in Canarias*.

El consejero compareció a petición del diputado nacionalista Antonio Castro Cordobez, para quien la situación es mejor que hace unos años pero requiere de "medidas para que el sector de la distribución ponga en las centrales de venta y consumo" los productos isleños más característicos.



El consejero de Agricultura, Narvay Quintero (izqda.), junto a José Díaz-Flores, ayer. | CARSTEN. W. LAURITSEN

Productos del campo canario para la Navidad

El Gobierno regional inicia hoy una campaña de promoción para fomentar el consumo de productos agroalimentarios canarios durante la Navidad. El consejero de Agricultura, Ganadería, Pesca y Aguas del Ejecutivo regional, Narvay Quintero, explicó que el objetivo es que "en esta época tan crucial del año, todos los hogares canarios tengan alguno de estos alimentos en su mesa". La campaña tiene por lema "Canarias sabe" y se prolongará hasta el 30 de diciembre. La acción promociona la pro-

"Hay que lamentar que, en muchos casos, no llegamos al 5% de consumo interno", explicó el parlamentario, a lo que Ortega contestó con el objetivo a muy largo plazo de alcanzar el 45%. Por su parte, Alonso Fernández señaló la importancia de las campañas de "divulgación que digan al consumidor la

importancia de elegir productos elaborados en Canarias".

Uno de los principales temores del consejero es el efecto de las marcas blancas en el mercado interno, por lo que solicitó a los distribuidores que encarguen a las industrias del Archipiélago la elaboración de ese tipo de productos,

sobre todo, de alimentos amparados por sellos de calidad diferenciada como los vinos y quesos con denominación de origen, las papas, el gofio, los plátanos, el ron miel, la miel, los productos ecológicos y todos los que llevan el sello RUP, es decir, de regiones ultraperiféricas. A lo largo de este tiempo, además de poner en marcha la web www.canariassabe.es, la consejería llevará a cabo degustaciones de vinos y quesos locales en los principales mercados de las Islas. **Patricia Ginovés**

algo que, según Alonso Fernández, ya se viene haciendo.

Ortega señaló asimismo que también el consejero de Agricultura, Ganadería y Pesca, Narvay Quintero, trabaja con las grandes cadenas hoteleras para aumentar la presencia de productos del campo y la ganadería de las Islas en su bufés.

Las Islas se promocionan en Internet con una gran boda para cien personas

LA PROVINCIA / DLP
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Turismo de Canarias, con el eslogan *Siqueroislascanarias*, pone en marcha una campaña exclusiva en Internet para promocionar las Islas como destino de bodas, lunas de miel y celebraciones románticas. Se divulgarán vídeos promocionales con imágenes del Archipiélago, contenidos editoriales e historias emotivas para que los bloggers las difundan.

El proyecto incluye un singular concurso, entre el 9 de diciembre y el 11 de enero, en el que parejas de diversos países de Europa y sus amistades podrán participar y ganar la celebración de su boda en Lanzarote, un premio valorado en 27.600 euros. La clave reside en contar por qué la pareja participante la merece. Quienes logren el mayor número de dedicatorias ganarán la organización y celebración de su boda, con 100 invitados, viaje en avión y alojamiento en media pensión.

LABORAL

Llegar tarde para llevar a un hijo a la guardería es legal

Un padre podrá retrasar una hora su entrada al trabajo para llevar a su hijo a la guardería, un derecho que le ha reconocido un juzgado de Madrid después de que el centro de discapacitados en el que trabaja como cocinero se lo denegase. La sentencia da la razón al trabajador y le reconoce el derecho a flexibilizar en un máximo de una hora el horario de entrada de mañana, de lunes a viernes. **Efe**



LP / DLP

Distinción tecnológica para Lopesan

El Grupo Lopesan ha sido nominado en la primera edición de los Premios Atos al Progreso Digital, por su iniciativa en el desarrollo de proyectos innovadores. Lopesan Digital arrancó en 2011 y desde entonces ha logrado la transformación digital con acciones como su política de cero papeles, Lopesan 2.0 o Lopesan Connect.

ANUNCIO

**ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO
SERVICIO DE URBANISMO**

La Junta de Gobierno de la Ciudad, en sesión ordinaria celebrada el día 19 de noviembre de 2015 ha procedido a la aprobación inicial de la 3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS 04/05), promovida por este Ayuntamiento a instancia de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

La parte dispositiva íntegra del citado acuerdo se publica en el Boletín Oficial de la Provincia, así como en el portal oficial de este ayuntamiento, con dirección electrónica www.laspalmasgc.es, con acceso a través del enlace existente.

CONSULTA DEL DOCUMENTO QUE SE SOMETE A INFORMACIÓN PÚBLICA:

Lugar de exposición. El expediente se encuentra de manifiesto en el Servicio de Urbanismo (Sección de Planeamiento y Gestión Urbanística), situado en la Plaza de la Constitución, número 2, 2ª planta, de esta ciudad (antiguo Edificio Emalsa), donde podrá ser examinado en el horario que se indica y formular, en su caso, las alegaciones que se consideren oportunas.

Igualmente, se encuentra a disposición de los interesados en las oficinas de Planeamiento Urbanístico y Planificación Ambiental, situadas en la 2ª planta del edificio de la Autoridad Portuaria de Las Palmas en la c/ Tomás Quevedo Ramírez, s/n, de Las Palmas de Gran Canaria y en la web oficial de dicha entidad, www.palmsport.es.

Plazo de información pública. Un mes, contado desde el día siguiente a la publicación del último anuncio, a fin de que pueda ser examinado el mismo y formularse por los interesados las alegaciones que, en su caso, consideren oportunas.

Días y horario de consulta. De lunes a viernes, de 8,00 a 14,00 horas.

Página-web. Podrá ser consultado, igualmente, en el portal oficial de este ayuntamiento con dirección electrónica www.laspalmasgc.es en Área Temática de Urbanismo (Información Pública) a través del enlace existente.

Las Palmas de Gran Canaria.

**EL CONCEJAL DE GOBIERNO
DEL ÁREA DE URBANISMO,**
(Decreto nº 19957/2015, de 22 de junio)
Javier Erasmo Doreste Zamora

3. TRAMITACIÓN, PROCEDIMIENTO Y FORMA DE ADJUDICACIÓN:

- a) Tramitación: Ordinaria.
- b) Procedimiento: Negociado sin publicidad.
- c) Forma: Único criterio de adjudicación.

4. PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN:

Importe Total: CIENTO NOVENTA Y NUEVE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y SIETE EUROS CON TREINTA Y CINCO CÉNTIMOS (199.997,35 EUROS), I.G.I.C. aplicable tipo 0%.

5. ADJUDICACIÓN:

- a) Fecha: 10 de noviembre de 2015.
- b) Contratista: ACCIONA AGUA, S.A.U.
- c) Nacionalidad: Española.
- d) Importe de adjudicación: CIENTO NOVENTA Y OCHO MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y SIETE EUROS CON TREINTA Y SIETE CÉNTIMOS (198.997,37 EUROS), I.G.I.C., aplicable del tipo 0%.

6. FORMALIZACIÓN DEL CONTRATO:

- a) Fecha: 23 de noviembre de 2015.

Las Palmas de Gran Canaria, a veintisiete de noviembre de dos mil quince.

EL PRESIDENTE, P.D.: EL VICEPRESIDENTE (Decreto número 144, de 09/07/15), Miguel Antonio Hidalgo Sánchez.

10.392

**CONSORCIO URBANÍSTICO
PARA LA REHABILITACIÓN
DE LAS ZONAS TURÍSTICAS
DE SAN AGUSTÍN, PLAYA DEL INGLÉS
Y MASPALOMAS**

Consortio Maspalomas
Gran Canaria

ANUNCIO

10.350

Aprobado inicialmente por la Junta Rectora de este

Consortio Urbanístico para la rehabilitación de las zonas turísticas de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas, en sesión celebrada el día 4 de diciembre de 2015, el presupuesto para el ejercicio económico de 2016, su expediente, en el que figura el anexo de personal, se encuentra expuesto al público en las dependencias del propio Consorcio, sitas en el Centro Comercial Sonnenland, Local S-211, Maspalomas, para que en el plazo de QUINCE DÍAS que establece el artículo 169.1 de Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, pueda ser examinado y presentarse las reclamaciones que se estimen pertinentes. En caso de no producirse ninguna reclamación, y de acuerdo con el texto legal citado, se considerará definitivo el Presupuesto en la forma inicialmente aprobado.

En Maspalomas, a siete de diciembre de dos mil quince.

EL GERENTE, J. César Muñoz Sosa.

10.473

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Área de Gobierno de Urbanismo

Servicio de Urbanismo

ANUNCIO

10.351

ANUNCIO APROBACIÓN INICIAL

3ª MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN ÁREA SG-P “PUERTO DE LAS PALMAS” (ANTERIOR OAS-4/05).

La Junta de Gobierno de la Ciudad, en sesión ordinaria celebrada el día 19 de noviembre de 2015 ha procedido a adoptar acuerdo, cuya parte dispositiva recoge:

“Primero. Aprobar con carácter inicial la “3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P “Puerto de Las Palmas” (anterior OAS 04 y OAS-05)”, promovida por este Ayuntamiento, a instancia de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

La modificación introduce los siguientes cambios en el Plan Especial:

a) Accesibilidad y conexiones terrestres:

a.1. Nuevo acceso desde la GC-1 con las consiguientes modificaciones del viario principal de conexión interior entre el SG-P y el SG-DEL.

a.2. Modificaciones de los viales secundarios y las áreas funcionales AN3-PC y AN1-B que supone la modificación de las superficies de las áreas afectadas y el traslado de algunas plazas de aparcamiento.

a.3. Eliminación del acceso previsto en el área normativa AN3- TO y la consecuente modificación de la superficie de la misma, resultando suprimida también la zona de Servicios Generales reservada junto al mismo.

b) Modificaciones destinadas a favorecer la actividad portuaria:

Determinación de una nueva sub-área polivalente en el área de Almacenaje Descubierta AN2, que incorpore los usos de Clase Industria y Almacén en todas sus categorías en una franja paralela al Muelle de Cambulloneros, con reducción del ancho de la Zona de Maniobra en el Plan Especial vigente para los muelles Cambulloneros y Cambulloneros Sur, respectivamente.

c) Actualización de la normativa del Plan Especial de Ordenación del SG-P tras la aprobación definitiva del Plan General vigente, introduciéndose la regulación corregida de los artículos 32, 40, 42 y 43.

Además, se procede a la incorporación de nuevas determinaciones relacionadas con un uso de intercambiador aéreo o el desarrollo de energías sostenibles, el levantamiento de la suspensión del área afectada por el PTP-2 y los usos de los terrenos emergidos en la zona de servicio del puerto.

Segundo. Someter el expediente a trámite de información pública, mediante Anuncios a insertarse en el Boletín Oficial de la Provincia, en un periódico de los de mayor circulación de la provincia y en el Tablón de Anuncios de este Ayuntamiento, por plazo de UN MES, contado desde el día siguiente al de la última publicación, a fin de que, de conformidad con lo establecido en los artículos 29.3 y 87.2 del Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación

del sistema de planeamiento de Canarias, pueda ser examinado el mismo y deducir las alegaciones que, en su caso, se consideren oportunas.

Tercero. Suspender el otorgamiento de licencias en el ámbito territorial objeto de esta modificación, haciendo saber que los efectos de esta suspensión se extinguirán con la aprobación definitiva y, en todo caso, por el transcurso del plazo de DOS AÑOS desde la aprobación inicial.

No obstante, se podrán tramitar y otorgar licencias a los proyectos adaptados al régimen vigente en el momento de la solicitud, siempre que dicho régimen no haya sido alterado por las determinaciones propuestas en el instrumento de ordenación en tramitación, o, que habiendo sido alterado, las determinaciones aprobadas inicialmente sean menos restrictivas o limitativas que las del planeamiento en vigor.

Cuarto.- Dar traslado del expediente para el trámite de consulta a las Administraciones Públicas territoriales afectadas, 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. Asimismo, se solicitarán aquellos informes que resulten preceptivos, en virtud de la materia sectorial de aplicación.

Quinto.- Notificar este acuerdo a la Autoridad Portuaria de Las Palmas, haciéndole saber que la aprobación inicial, por tratarse de un acto de trámite, no pone fin a la vía administrativa por lo que no cabe contra el mismo la interposición de recurso, salvo que se entendiese la concurrencia de alguno de los supuestos excepcionales establecidos en el artículo 107 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.”

El expediente se encuentra de manifiesto en el Servicio de Urbanismo de este Ayuntamiento, situado en la Plaza de la Constitución, número 2, 2º, de esta ciudad (antiguo edificio Emalsa), donde podrá ser examinado los días laborables en horario de 08:00 a 14:00 horas, a fin de formular, en su caso, las alegaciones que se consideren oportunas.

Igualmente, se encuentra a disposición de los interesados en las oficinas de Planeamiento Urbanístico y Planificación Ambiental, situadas en la 2ª planta del edificio de la Autoridad Portuaria de Las Palmas en

la calle Tomás Quevedo Ramírez, s/n, de Las Palmas de Gran Canaria y en la web oficial de dicha entidad, www.palmasport.es.

Lo que se publica en el Boletín Oficial de la Provincia, Tablón de Anuncios de las Casas Consistoriales, prensa local para general conocimiento y página corporativa www.laspalmasgc.es

Las Palmas de Gran Canaria, a veinticuatro de noviembre de dos mil quince.

EL CONCEJAL DE GOBIERNO DEL ÁREA DE URBANISMO, (Decreto número 19.957/2015, de 22 de junio), Javier Erasmo Doreste Zamora.

10.409

ILUSTRE AYUNTAMIENTO DE ANTIGUA

ANUNCIO

10.352

A medio del presente se hace de público conocimiento que por Resolución de Alcaldía número 1.412 de fecha 3 de diciembre 2015 se adoptó el acuerdo por el que se convoca licitación para llevar a cabo la contratación para la ejecución de la obra denominada “ASFALTADO DE CALLES EN AGUA DE BUEYES”.

1. ENTIDAD ADJUDICATARIA:

- a. Organismo: Ayuntamiento de Antigua.
- b. Dependencia que tramita el expediente: Departamento de Secretaría.
- c. Número de expediente: 261/18-2015.

2. OBJETO DEL CONTRATO:

Descripción: Contrato Administrativo para la ejecución de la obra, “ASFALTADO DE CALLES EN AGUA DE BUEYES”.

- a. Lugar de ejecución: Agua de Bueyes.
- b. Duración del contrato: La duración del contrato será de UN (1) MES (60 DÍAS NATURALES), a partir del día siguiente de la firma del Acta de Comprobación de Replanteo.

CPV. 45233252-0 TRABAJOS DE PAVIMENTACIÓN DE CALLES.

3. TRAMITACIÓN, PROCEDIMIENTO Y FORMA DE ADJUDICACIÓN:

- a. Tramitación: Urgente.
- b. Procedimiento: Abierto.
- c. Forma: Oferta económicamente más ventajosa, varios criterios de adjudicación:
 - Oferta económica: 30 puntos.
 - Mejoras: 50 puntos.
 - Reducción del plazo: 20 puntos.

4. PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN:

Presupuesto: Se establece en el importe de CIENTO TREINTA Y CINCO MIL QUINIENTOS CATORCE EUROS CON DOS CÉNTIMOS (135.514,02), EUROS excluido el I.G.I.C., que asciende a la cantidad de NUEVE MIL CUATROCIENTOS OCHENTA Y CINCO EUROS CON NOVENTA Y OCHO CÉNTIMOS (9.485,98 EUROS).

5. GARANTÍA PROVISIONAL:

No se exige.

6. GARANTÍA DEFINITIVA:

Cinco por ciento (5%) del importe de adjudicación, excluido el I.G.I.C.

7. OBTENCIÓN DE DOCUMENTACIÓN E INFORMACIÓN:

- a. Entidad: Ayuntamiento de Antigua.
- b. Domicilio: Calle Marcos Trujillo, número 1.
- c. Localidad y código postal: Antigua, 35630.
- d. Teléfono: 928.878.004.
- e. Perfil del contratante, Acceso Alcaldía, página web <http://www.ayto-antigua.es/>

4 ANEXO II: 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.

Administración, Organismo o Particulares	Fecha de recepción	En plazo/Fuera de plazo
D. Felipe O. Ros Brandon En su propio nombre y derecho y en representación del partido político "Alternativa Maga Nacionalista" (AMAGA)	28/12/2015 R.E. Ayto. nº 19702	En plazo
D. Juan Carlos García Almeida	7/01/2016 R.E. Cabildo GC 14/01/2016 R.E. Ayto. nº 5047	En plazo
Dª. Magdalena Santana Vera	08/01/2016 R.E. Ayto. nº 1944	En plazo
D. Juan Manuel Román Andrades	12/01/2016 R.E. Ayto. nº 3238	Fuera de plazo
Dª. Mª del Carmen Rodríguez Armas	12/01/2016 R.E. Ayto. nº 3271	Fuera de plazo
D. Eleuterio Suárez Alemán y otros	12/01/2016 R.E. Ayto. nº 3424	Fuera de plazo
Cabildo de Gran Canaria Consejería de Política Territorial, Arquitectura y Paisaje. Servicio de Planeamiento	26/01/2016 R.E. Cabildo GC 01/02/2016 R.E. Ayto. nº 14175	Fuera de plazo

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

Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

Unidad Administrativa: (04) Servicio de Urbanismo

Nº Solicitud: 178753/2015

Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria

Asunto General (No Catalogado)

Titular o interesado

Nombre y Apellidos o Razón Social		DNI /NIF	
FELIPE OSCAR ROS BRANDON		43651233Q	
País	Provincia	Municipio	Código Postal
ESPAÑA	LAS PALMAS	Las Palmas de Gran Canaria	35009
Tipo Vía	Con Domicilio en	Nº	Bloque
CALLE	FARO	40	
		Portal	Escal.
			Planta
			Pta.
			2
Teléf./Fax		Correo Electrónico	
606057436			

A los efectos de notificación el interesado señala como medio preferente:

Correo Ordinario

- Domicilio del Interesado

Documentos Aportados

- ALEGACIONES

Expone

PRESENTANDO ALEGACIONES A LA TERCERA MODIFICACION DEL PLAN ESPECION DE MODIFICACION DEL AREA SJ-P PUERTO DE LAS PALMAS (OAS-04 Y OAS-05)

Solicita

se tenga por formulada la presente, le sea admitida y, en base a lo expuesto, documentación aportada, normas generales y municipales que le afecta, se resuelva otorgar lo expuesto

En Las Palmas de Gran Canaria a 28 de diciembre de 2015



Fdo.: FELIPE OSCAR ROS BRANDON

ALTA EN LOS SERVICIOS INTERACTIVOS

"La firma implica la aceptación plena y sin reservas de que el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria pueda utilizar, tanto el número de teléfono como la dirección de correo electrónico, como datos para la identificación del ciudadano en su relación con el Ayuntamiento por medios electrónicos, y el reconocimiento que los datos proporcionados han sido introducidos de forma voluntaria y responden con veracidad a la situación real de titularidad, debiendo comunicar cualquier modificación que afecte a los mismos."

Fdo.: FELIPE OSCAR ROS BRANDON

De conformidad con la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal y demás normativa de desarrollo, le informamos que sus datos personales serán incorporados a un fichero titularidad de este Ayuntamiento, pudiendo ser utilizados por el mismo para el ejercicio de las funciones propias en el ámbito de sus competencias, así como ser cedidos o comunicados a otras Administraciones Públicas o terceros, en los supuestos previstos en la mencionada Ley.

En caso de que en este documento deban incluirse datos de carácter personal referentes a personas físicas distintas de quien lo presente deberá, con carácter previo a su inclusión, informarles de los extremos contenidos en el párrafo anterior.

Asimismo le informamos que puede ejercer los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición en la siguiente dirección: c/ León y Castillo, 270, 35005 Las Palmas de Gran Canaria, mediante escrito dirigido a esta entidad.

Pag. 1 de 2

Documento firmado por:	Fecha/hora:
FELIPE OSCAR ROS BRANDON - 43651233Q	28/12/2015 09:29
AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (VENTANILLA VIRTUAL)	28/12/2015 09:29

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

Alegaciones a la

Aprobación Inicial de la 3ª MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL ÁREA SG-P “PUERTO DE LAS PALMAS” (ANTERIOR OAS-04 Y OAS-05) (en adelante A. I. de la 3ª Modificación SG-P).

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 a la A. I. de la 3ª Modificación SG-P, desde dos perspectivas;

1. La improcedencia de realizar dicha modificación, ya que el principal objetivo y justificación para realizar esta modificación es ajustar la ordenación del SG-P (anteriores OAS 4 y OAS 5) a la aprobación y efectividad del *Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida en el ámbito SG- DEL (anterior OAS-06)*, que si bien fue aprobado por acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, en sesión celebrada el 25 de septiembre de 2013, el mismo no se encuentra consolidado, ya que la Ordenación que en él se propone, se encuentra recurrida en Contencioso Administrativo, en la Sala de lo Contencioso Administrativo del TSJC, sección segunda, en el procedimiento 220/2015.
2. Los desajustes y contrariedades que la ordenación propuesta tiene con las leyes y normas de ordenación de Canarias y del Estado.

Como exponemos a lo largo de estas Alegaciones, la Ordenación propuesta vulnera.

1. El 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 en tres artículos determinan que las infraestructuras y el suelo urbano deben ser optimizados al máximo posible antes de transformar nuevo suelo rústico para desarrollar nuevas infraestructuras y/o suelo urbano, principios desarrollados también en las Directrices de Ordenación, en concreto en tres determinaciones. Y en el Título V, en cinco directrices. (en adelante Texto Refundido 1/2000).
2. Así como las normativas y leyes que definen y determinan el desarrollo y ejecución de los presupuestos e inversiones públicas de forma eficiente; artículo 31 de la constitución española; Real Decreto-ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad; y Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre (en adelante Normas de desarrollo y estabilidad presupuestarias).

1/27


3. Y como consecuencia de la ocupación con actividades no portuarias en la zona del OAS 6, se incumple la Ley 11/1999, 13 mayo, de Modificación Puntual de la Ley 12/1994, 19 diciembre (BOC 157, 24.12.94; BOE 29, 3.2.95), de Espacios Naturales de Canarias, con la ocupación del suelo rústico del ámbito de esa Ley, para actividades también ajenas a las descritas por dicha Ley (en adelante Ley 11/1999).
4. La propia **Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios de los Puertos de Las Palmas en la isla de Gran Canaria**, aprobada definitivamente por la Orden FOM/769/2014, de 25 de abril, y que en la definición indica *“el puerto de Las Palmas arranca por el Norte incluyendo los terrenos de Roque Ceniciento, situados en la Isleta, al Norte de la Península del Nido y al Oeste de aquella, se incluye una pequeña franja de superficie junto al polígono industrial de El Sebadal bordeando las dos rotondas existentes. La línea del límite de la zona de servicio coincide con el límite de los terrenos incluidos en el Paisaje Protegido de la Isleta, tal y como está definido en la Ley Territorial 11/1999, de 13 de mayo, de modificación puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre de Espacios Naturales de Canarias”*. Es decir, supeditada a esta Ley, a los objetivos de la misma, en lo que se refiere al uso portuario de la Dársena y Dique de La Esfinge (en adelante Orden FOM/769/2014).

1.- La improcedencia de realizar dicha modificación:

Desde la perspectiva de proceder a tramitar una Modificación de un Plan Especial para adaptarlo a la ordenación de otro, no hay mucho más que decir, salvo que parece improcedente realizar en estos momentos dicha modificación, ya que de la Demanda Contenciosa interpuesta contra el Plan Especial del SG-DEL (anterior OAS 6), es probable que se resuelva anulando la ordenación aprobada por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, y quede vigente la Alternativa 1 contemplada en el expediente de dicho SG-DEL. Alternativa no contemplada en la redacción de esta A. I. de la 3ª Modificación SG-P.

Al no estar consolidada una ordenación del SG-DEL, no tiene sentido aprobar una ordenación del SG-P para adaptar este espacio al primero. Al contrario de lo que afirman en el documento de Aprobación Inicial:

“Hacen conveniente y necesaria una actualización de los contenidos y ámbito del Plan Especial y, en particular, de su estructura de viarios y accesos a la zona de servicio terrestre del puerto”.

Menos aún es procedente que se realicen obras y actuaciones de modificación del espacio portuario, como se plantea en esta propuesta A. I. de la 3ª Modificación SG-P, como es el caso del traslado del edificio de la Guardia Civil – Aduana, hasta que no termine el procedimiento contencioso administrativo del SG-DEL (antiguo OAS 6).

Y esto en lo que respecta al principal aspecto en que se sostiene la necesidad de esta A. I. de la 3ª Modificación SG-P, porque el segundo aspecto que se menciona, “la Orden FOM/769/2014, de 25 de abril”, en la parte que las nuevas delimitaciones afecta a esta A. I. de la 3ª Modificación SG-P, hay que recordar que en lo que se refiere al espacio del antiguo OAS 5, dicha modificación esta condicionada a los objetivos que marcan la *Ley Territorial 11/1999, de 13 de mayo, de modificación puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre de Espacios Naturales de Canarias*.

2/22


Por lo que al no haber una saturación del existente recinto portuario, ni un desarrollo real de la ZEC y la Zona Franca que hagan necesario más muelle y dársena portuaria, ese espacio debe mantenerse en reserva (página 16 del DEUP de la Orden FOM/769/2014, de 25 de abril), y por lo tanto no procede modificar la ordenación en el espacio del antiguo OAS 5 que debe mantenerse en reserva mientras no sea necesario.

Recordando también que de imponerse la Alternativa 1 en el recurso contencioso al SG-DEL (antiguo OAS 6), los muelles Sanapú y Wilson volverían a la DEUP, ya que la Orden FOM/769/2014, de 25 de abril, y su modificación, los eliminó para adaptarse a dicho SG-DEL recurrido.

2.- Los desajustes y contrariedades que la ordenación propuesta tiene con las leyes y normas de ordenación de Canarias y del Estado

Más allá de la improcedencia de la tramitación de esta 3ª Modificación del SG-P en estos momentos, la ordenación propuesta en esta Aprobación Inicial, contiene los mismos defectos de normativa de ordenación que sustenta el mencionado recurso contencioso administrativo contra el SG-DEL.

Y es que la propuesta del documento de A. I. de la 3ª Modificación SG-P, agudiza la dinámica de ocupar y urbanizar suelo rústico, no urbanizado o urbanizado de forma irregular, en contra de toda la normativa que citamos en los 4 puntos anteriores, ya que;

- No optimiza las infraestructuras existentes evitando el consumo de nuevo suelo rústico (Texto Refundido 1/2000) en el caso de las infraestructuras portuarias. Y al contrario posibilitan una mayor saturación de las infraestructuras del sistema general viario, la GC 1. Las que están bajo del 40 % de utilización las duplican, y lo que esta con capacidad sobrecargada la saturan más.
- Supone un gasto público en nuevas infraestructuras cuando ya existen esas infraestructuras en el espacio portuario consolidado (Normas de desarrollo y estabilidad presupuestarias).
- Y ejecutan para el espacio del antiguo OAS 5, una finalidad distinta a la que está establecida por Ley (Ley 11/1999), y a la que se somete otras normas vigentes (Orden FOM/769/2014).

Y tampoco para esta A. I. de la 3ª Modificación SG-P, cuentan con un Plan Director vigente que contemple el desarrollo propuesto, ya que el vigente lo que contempla es;

Ampliación de los muelles y terminales de contenedores en el eje de los muelles de Gran Canaria –Virgen del Pino– León y Castillo, que serán complemento de la obra ejecutada de la prolongación del dique Reina Sofía y el futuro dique semisumergido a la altura del antiguo “Muelle Las Palmas”.

Desde esta situación normativa, en el documento de A. I. de la 3ª Modificación SG-P, se afirma que se realiza;

Con el objeto de adecuar las previsiones del PE OAS-04 y OAS-05 a la evolución de los factores económicos y del crecimiento experimentado en los últimos

3/22 

tiempos por el Puerto de Las Palmas se motiva, desde la Autoridad Portuaria, la variación de su contenido a través la presente modificación.

Pero no encontramos en el documento de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P que se presenten los datos de ese supuesto crecimiento experimentado y que modifiquen los datos de ocupación que se presentaron en el expediente del SG-DEL (antiguo OAS 6), que indican una ocupación del 40 % de la capacidad portuaria, excluida la zona irregular de La Esfinge (Dique y Dársena).

Es más, una de las propuestas de reordenación recae sobre el Muelle de los Cambulloneros para permitir actividades diferentes a las actuales ante la baja ocupación de la misma, propuesta que además reduce estratégicamente las capacidades operativas en esa zona del Puerto. Tampoco para esta propuesta concreta se exponen los datos económicos que justificarían la necesidad de esos cambios con la reducción de la capacidad operativa portuaria.

Es necesario evidenciar que para la cuestiones de ordenación que pasamos a reseñar, cada una de ellas puede contradecir la normativa en su conjunto, o alguna en concreto, pero las acciones que se proponen y que igualmente reseñamos en nuestras Alegaciones, vulneran el conjunto de la normativa, por las implicaciones que cada una de estas acciones tiene en el conjunto del espacio portuario.

Sobre la parte descriptiva e informativa de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P:

Es de reseñar que todo el documento de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P, contiene defectos de descripción – información, de incorporar variables de análisis, y por lo tanto de justificación para sustenta lo que se propone, probablemente esas deficiencias existen para que no quede claro que la mayor parte de las modificaciones y acciones propuestas carecen de fundamento y justificación.

Así lo podemos contemplar en el punto 3.6 CONTENIDO DEL PLAN ESPECIAL VIGENTE (PE SG-P) de la Memoria.

Se hace un repaso del contenido y los hitos más importantes durante la tramitación y aprobación de los vigentes Planes Especiales de Ordenación OAS-04 y OAS-05 actualmente incluidos en el Área Diferenciada SG-P “PUERTO DE LAS PALMAS”). Y se reconoce que el planteamiento urbanístico del OAS 5, surge como respuesta a la entrada en vigor de la Ley 11/1999, de 13 de mayo, de Modificación Puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias, mediante la cual se clasifica el ámbito como Suelo Urbanizable destinado a albergar el crecimiento del Puerto hacia el norte, pero se olvidan de que tanto el territorio de dicho OAS 5, como una parte del OAS 4, tienen su desarrollo vinculado a los “regímenes administrativos singulares, es decir; la Zona Franca y la ZEC.

Como se puede ver en el propio documento 01_ESQUEMA_DIRECT, que es un plano esquema de las delimitaciones externas e internas del SG-P “PUERTO DE LAS PALMAS” (anteriores OAS-04 y OAS-05), la zona que corresponde al antiguo OAS 5 (urbanizable), y parte del OAS 4 (ya urbanizada pero con los mismos fines y que comprende el exterior del Dique Reina Sofia hasta el interior del Dique La Esfinge, y la Dársena que conforman), son

4/22


zonas de “regímenes administrativos singulares”, concretamente zona para el desarrollo de la ZEC (Zona Especial Canaria) y Zona Franca, ya que para estos objetivos es para los que se calificaron los del OAS 5 como urbanizables en la mencionada “Ley 11/1999, de 13 de mayo, de Modificación Puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias”, y se urbanizaron esa Ámbito del OAS 4, en la que tanto la zona terrestre, como la marítima de esas zonas, sólo se pueden desarrollar para implementar esos dos objetivos, y no para otros como es el desarrollo del Dique de La Esfinge como muelle de tráfico interinsular (que tiene su ubicación adecuada en los muelles Wilson y Sanapú). O para almacenes e instalaciones con actividades ajenas a esas zonas administrativas singulares, como las que actualmente se desarrollan irregularmente en las partes terrestres ya urbanizadas.

En el plano del 01_ESQUEMA_DIRECT, por lo tanto se refleja una realidad que no se desarrolla en las partes descriptivas del documento, como es la Memoria.

Sin que podamos olvidar que los objetivos fijados en esa Ley 11/1999, están por encima de las alteraciones a los mismos que se pretendan introducir en los Planes Especiales. En la debida jerarquía de la Ordenación Territorial, la Ley estaría por encima del Plan Especial, y éste es el que se debe ajustar a la primera. Por eso todas las actividades que se proponen en esta Modificación del SG-P “PUERTO DE LAS PALMAS” (anteriores OAS-04 y OAS-05), para el territorio del OAS-5 y parte del OAS 4, que no sean claramente para ZEC o Zona Franca, van contra la Ley, y no deben ordenarse, ni ejecutarse, en esta 3ª Modificación del Plan Especial. Ni ejecutarse aunque se hubieran aprobado en la versión anterior y vigente del mismo, todo lo contrario, de contenerse en la redacción vigente del Plan Especial, deben eliminarse en esta 3ª Modificación, por ser contrarias a Ley 11/1999, de 13 de mayo, de Modificación Puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias.

Igualmente sucede con las determinaciones del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, en ningún caso estas determinaciones están por encima de las limitaciones y objetivos que marca la Ley 11/1999, de 13 de mayo, de Modificación Puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias, todo lo contrario, aquellas determinaciones del PGOU que contradigan a la Ley, no deben ejecutarse, sino adecuarse a dicha Ley.

Y es de reseñar que tampoco existe en el expediente en exposición pública, ningún análisis del desarrollo real de esas Zona Franca y ZEC. Ni económico, ni de ejecución real y ocupación de la parte del OAS 4 que se urbanizó también para estos fines, desde la parte exterior del Dique Reina Sofía al Dique de La Esfinge, la Dársena que crea y el tramo de tierra que ya está urbanizada y que se exponen en la fichas correspondientes del PGOU LPAGC que se contemplan. Ni para mantener como urbanizable y abrir acciones para ello en el OAS 5, ni para consolidar la urbanización de esa zona del OAS 4.

Con lo que, al no analizar la relación de los objetivos de la Ley 11/1999 con la ordenación, planificación y desarrollo que se detalla, entendemos que es incompleto el contenido 3.6 CONTENIDO DEL PLAN ESPECIAL VIGENTE (PE SG-P) de la Memoria.

El Texto Refundido 1/2000, obliga a que los documentos de ordenación describan en la Memoria todas las cosas que indicamos, por lo que claramente, también en esta parte descriptiva se incumple y vulnera esta Ley de Ordenación.

225



En esa dirección, y contemplando los usos pormenorizados que se plantean autorizar para todas las áreas por efecto del Plan General de Ordenación de LPAGC;

Usos pormenorizados permitidos en todas las subáreas:

- *Pequeña industria*
- *Pequeño almacén, almacén en general y logístico y, en particular, silos de graneles alimenticios.*
- *Talleres de automoción y reparación.*
- *Pequeño comercio.*
- *Local de oficina.*
- *Espacio libre y equipamiento en todas sus categorías.*
- *Servicios públicos en todas sus categorías.*
- *Transporte y red viaria, en todas sus categorías.*
- *Establecimientos para consumo de bebidas y Comidas, en su tipo I.*
- *Almacén especial y las tres categorías de industria, en las subáreas A y C.*
- *Logístico.*
- *Instalaciones técnicas portuarias.*

Hay que recordar que las modificaciones que introduce el PGOU en las fichas de ordenación del SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS" (anteriores OAS-04 y OAS-05), para el ámbito territorial del OAS 5, y la parte del OAS 4 urbanizada para la Zona Franca y la ZEC, en los artículos 40, 42 y 43, son válidas en la medida que esas actividades reseñadas lo sean dentro de la actividad de la ZEC o de la Zona Franca, y en ningún caso para el tráfico interinsular, u otras actividades que no estén al 100 % dentro del desarrollo de esos "regímenes administrativos singulares".

El que el PGOU – LPAGC apruebe usos, no quiere decir que los mismos se puedan desarrollar con independencia del contexto de la Ley 11/1999 y del desarrollo real de la Zona Franca y la ZEC.

Y esta limitación del objetivo de la Zona Franca y la ZEC, lo es tanto para el desarrollo de usos permitidos, como para las **Determinaciones y condicionantes urbanísticos**.

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

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

En ningún caso esas determinaciones y condicionantes pueden olvidar que en su diseño y ejecución, el Plan Especial del SG-P (anteriores OAS 4 y OAS 5), debe limitar y condicionar para el antiguo OAS 5 y la parte del OAS 4 destinada a ZEC y Zona Franca, las ordenaciones y las acciones al desarrollo real de esos "regímenes administrativos singulares".

Y todas estas limitaciones y condicionantes lo son para lo que venga determinado en el PGOU – LPAGC, como en aprobaciones anteriores de este Plan Especial SG-P (anteriores OAS 4 y OAS 5), como en el PIO Gran Canaria, como cualquier otro planeamiento que se deba someter al Texto Refundido 1/2000 y a la Ley 11/1999.

6/22



Y como ya decíamos en el inicio de estas Alegaciones, el documento en exposición pública de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P, no incorpora, y por lo tanto está incompleto, la existencia de una demanda contenciosa contra una de las bases para afrontar esta 3ª Modificación, como podemos ver en el punto **3.8 EL PLAN ESPECIAL DEL SG-DEL EN EL ÁMBITO DEL PUERTO DE LAS PALMAS.**

Si bien la modificación que se propone afecta, en su totalidad, al ámbito del SG-P del PGO de Las Palmas de Gran Canaria, podemos encontrar el origen de su justificación en la aprobación definitiva del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida en el ámbito SG- DEL (anterior OAS-06) por acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, en sesión celebrada el 25 de septiembre de 2013 (B.O.P. Las Palmas núm. 157, de 6 de diciembre de 2013; B.O. de Canarias núm. 239, de 12 de diciembre de 2013).

La aprobación definitiva del mencionado Plan Especial permite la reactivación portuaria y urbanística en una zona del Puerto de Las Palmas cuyo planeamiento había sido suspendido por el PGO de Las Palmas de Gran Canaria en el año 2001. Se admiten ahora nuevos usos y actividades que, en la mayoría de los casos, permiten compatibilizar la explotación portuaria del ámbito con el uso ciudadano.

Pues ni recogen que existe un contencioso contra esa Aprobación Definitiva que puede anular lo ordenado en la misma, y menos aún se describe concretamente que “reactivación portuaria y urbanística en una zona del Puerto de Las Palmas cuyo planeamiento había sido suspendido por el PGO de Las Palmas de Gran Canaria en el año 2001. Se admiten ahora nuevos usos y actividades que, en la mayoría de los casos, permiten compatibilizar la explotación portuaria del ámbito con el uso ciudadano.”. Ni como un acuario puede ayudar a la actividad portuaria del SG-P (anteriores OAS 4 y OAS 5).

Sí estamos de acuerdo en que de consolidarse la ordenación recurrida del SG- DEL (anterior OAS-06), esto traería;

Las nuevas circunstancias de esta zona del puerto de Las Palmas obligan a un replanteamiento del funcionamiento del resto de la Zona de Servicio (el SG-P), no sólo en lo que respecta a la reordenación de las actividades portuarias sino, también, en sus conexiones internas y accesos con el exterior.

La nueva ordenación de esta parte de la zona portuaria favorece la localización de nuevos nodos generadores y atractores de desplazamiento que se sumen a los ya existentes. Así al muelle de Cruceros, que continúa aumentando el número de escalas anuales, y al Centro Comercial El Muelle, que ha ampliado su oferta comercial, habrá que añadir el nuevo acuario en tramitación, que estima la visita de unos 300.000 visitantes al año (si bien, muchos de ellos accederán en transporte discrecional).

Se estima que, en un escenario futuro, en el cual se incluyese la puesta en servicio del acuario se aumentaría el tráfico en unos 450 v/h (300 plazas de aparcamiento y un coeficiente de 1,5 por otros movimientos que se pudieran general en la zona) en la Avenida de los Consignatarios en la franja horaria entre las 8 de la mañana y las 8 de la noche, aumentando el tráfico en un 30%.

Y por eso consideramos otro déficit de la Memoria de esta A. I. de la 3ª Modificación SG-P, que en la misma no se refleje lo que si se informa en el ESTUDIO DE TRÁFICO Y

7/22


DESARROLLO DE ALTERNATIVAS PARA LA ORDENACIÓN DE ACCESOS AL PUERTO DE LA LUZ Y DE LAS PALMAS de esta misma A. I. de la 3ª Modificación SG-P, respecto a la GC 1 – Gran Canaria 1 -, que como parte de la estructura viaria de la Ciudad y de la Isla, supone una estructura de segundo nivel de prevalencia, si bien condicionada por la prevalencia de los usos portuarios, para nada condicionada por otros usos complementarios, como son los incluidos en el SG- DEL (anterior OAS-06) recurrido, y por supuesto un acuario.

Pues en ese estudio de tráfico podemos ver en su punto 2.2.1.2.- ZONA PORTUARIA;

La movilidad entre el Puerto y el resto de la Isla se produce, principalmente, por la red de alta capacidad de Gran Canaria, constituyéndose la Avenida Marítima, como el principal canalizador de tráfico y por lo que no es de extrañar, que dicha vía se encuentre sobrepasada en su capacidad (según lo indicado por la Instrucción de Carreteras 3.1-IC).

Luego, ni en la Memoria, ni en ese propio estudio de tráfico, se afronta y analiza lo que significa, para el tráfico interno del SG-P (anteriores OAS 4 y OAS 5), como para su conexión con la Ciudad y la Isla, y para el propio tráfico urbano, que la GC 1, este "sobrepasada en su capacidad", ni la Alternativa de ordenación del tráfico elegida, ni ninguna de las otras analizadas, afrontan esa capacidad sobrepasada de la única vía por la que inevitablemente hay que circular una vez abandonada la zona portuaria.

El documento de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P, pasa a elegir una Alternativa de tráfico, sin condicionarla a la solución de esa saturación del segundo uso prevalente, la circulación por la GC 1.

Elije una Alternativa, y ordena el SG-P (anteriores OAS 4 y OAS 5), sin garantizar que esto suponga una mejora, o al menos no empeorar la movilidad entre el Puerto y la Ciudad.

Se procede a justificar modificar el SG-P (anteriores OAS 4 y OAS 5) para ayudar a desarrollar y ejecutar el recurrido SG- DEL (anterior OAS-06), permitiendo que este desarrollo aumente en un 30 % la ya satura conexión entre el viario portuario y la GC 1.

Todo lo contrario de lo que la racionalidad, y la normativa vigente marcan. Primero debe priorizarse el tráfico de usos portuarios. En segundo lugar la conexión de este con el resto de la Ciudad y la Isla, es decir, des saturar la GC 1 para que la movilidad de los usos portuarios mejore. Y en tercer lugar estarían esos usos complementarios, no portuarios como el acuario, cuya ejecución deben condicionarse a la solución de los problemas existentes, y más de los que agudizarían al desarrollarse.

Por lo que consideramos incorrecta la conclusión del estudio de tráfico que lo que hace es permitir que la GC 1 "sobrepase más su capacidad";

Tras varias alternativas el estudio concluye aportando una solución a los accesos tanto por el entorno de Santa Catalina – Ámbito 1 (SG-DEL) como por el entorno del Muelle Pesquero – Ámbito 2 (SG-P). Este último acceso constituye el eje principal de la Modificación del Plan Especial que ahora se propone.

La alternativa seleccionada para el Ámbito 2 presenta una nueva salida desde la GC-1 con destino el entorno del muelle Pesquero y circulación hacia el sur (sin paso por aduanas) o hacia el norte (con paso por aduana).

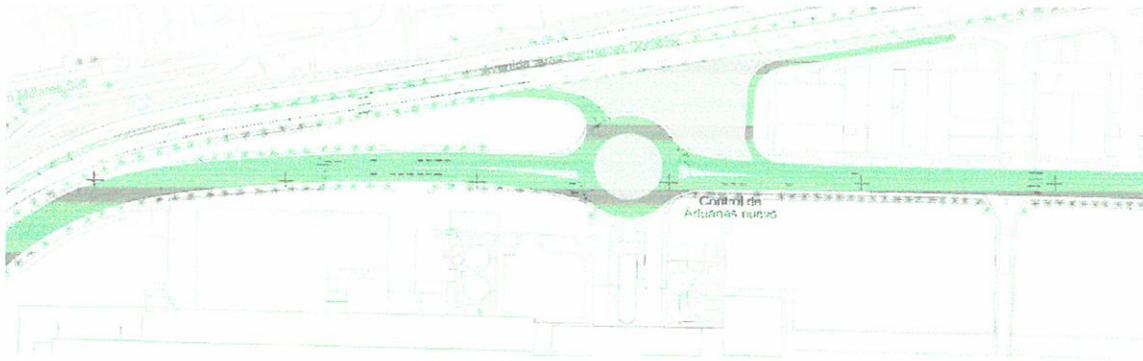
Con esta solución los vehículos de tráfico no portuario podrían entrar por este punto hasta su destino en el muelle de Sanapú (Acuario, p.e.) mientras que los

8/22



vehículos que acceden al recinto portuario (al ámbito SG-P) también podrían hacer uso de esta nueva entrada, liberando de tráfico la glorieta de Belén María.

Esta solución mantiene la glorieta existente en la Avenida de los Consignatarios (con algún ajuste geométrico que se deba realizar para mejorar los radios y la longitud del ramal de salida desde la GC-1) y también se basa en el nacimiento de un tercer carril en el tronco de la GC-1, poco después del final del cambio de sentido subterráneo (Pérez Muñoz) situado en el entorno del istmo de La Isleta.



Destacar que la conexión de la Alternativa elegida se realiza precisamente en el inicio del Istmo, que como tal es la principal dificultad física para resolver la “capacidad saturada” de la GC 1.

Modificaciones cuya ejecución supone un gasto público en la realización de obras para favorecer negocios privados como el acuario, en detrimento de varios intereses generales y más prevalentes, como el de la movilidad de los vehículos en la GC 1.

Ante todas estas deficiencias en la parte descriptiva e informativa del documento de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P, la parte justificativa no puede ser correcta, ya que se deriva de información deficiente y/o falsa. Como vemos a continuación, que en algún aspecto llega al ridículo en la justificación de una ordenación.

Sobre la parte Justificativa de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P:

Así en el punto 4. y más concretamente en el apartado 4.1 Objeto de las Modificaciones Propuesta, como Justificaciones del documento de A. I. de la 3ª Modificación SG-P, podemos ver los objetivos que se plantean en las modificaciones concretas propuestas en diferentes aspectos como; la *Accesibilidad y conexiones terrestres*; *Modificaciones destinadas a favorecer la actividad portuaria*; Actualizaciones y/o adaptaciones correspondientes en la normativa del documento del Plan Especial de Ordenación del SG-P

Accesibilidad y conexiones terrestres.

a) *Mejorar la accesibilidad del transporte terrestre al puerto de Las Palmas, facilitando la conexión del sistema general portuario (SG-P) y del sistema general de dotaciones del espacio litoral (SG-DEL) con el sistema general viario (GC-1).*

c) *Mantener la continuidad en las conexiones viarias dentro del ámbito de la Zona de Servicio del puerto de Las Palmas, permitiendo y facilitando la gestión conjunta de*

9/22


todos los ámbitos de normativa, tanto los incluidos en el SG-P, como los incluidos en el SG-DEL.

e) Contemplar los cambios en la red viaria necesarios para la nueva delimitación del recinto aduanero portuario que se ejecute, cuyo control de accesos deberá desplazarse de su actual posición en el entorno del Muelle de Sanapú, a su futura localización en el entorno del Muelle Pesquero.

Como se desarrolló en el punto anterior, con los datos del propio Estudio de Tráfico, se olvidan por completo que para “mejorar la accesibilidad del transporte terrestre al Puerto de Las Palmas” tanto de salida como de entrada, es necesario descongestionar la GC 1. Acabar con la “capacidad sobrepasada” del mismo que indica la Instrucción de Carreteras 3.1-IC, que tiene dicho sistema general viario.

Facilitar el acceso a más vehículos a la zona del SG- DEL (anterior OAS-06), sin solucionar este problema, es facilitar una sobrecarga mayor de ese sistema general, y demuestra una ordenación incorrecta del planeamiento al facilitar y potenciar actividades de 3er nivel de prevalencia, los usos complementarios, no portuarios como el Acuario, en perjuicio de las actividades de 2º nivel de prevalencia, el sistema general viario que se permite aumente la sobrecarga, que perjudica aumentando en un 30 % la saturación de las entradas y salidas al recinto portuario, y por lo tanto a que la actividad de 1er nivel de prevalencia, la comunicación de la actividad portuaria comercial con la Ciudad y la Isla, se desarrolle con más dificultades, al conectar el puerto con la GC 1, precisamente en el punto que inicia el tapón natural, físico, que dificulta la saturación de la GC 1, y es que conectan en el inicio del Istmo, que como recuerda el propio Estudio de Tráfico, comienza en el Castillo de La Luz, a la altura del Muelle Pesquero que es por donde la Alternativa elegida propone conectar todo el Puerto, tanto al SG-P como al SG-DEL, con la Ciudad y la Isla a través de la GC 1.

Con el estado actual del tráfico, y la situación del sistema general viario, en segundo lugar de prevalencia desde el punto de vista portuario, la ordenación de las infraestructuras en general, y las viarias en particular que afectan a las actividades de primer nivel de prevalencia portuaria, lo que deben resolver es la paralización de toda modificación y actuación en las infraestructuras viarias, incluidas las recurridas en contencioso del SG-DEL (anterior OAS-06), más allá de ese propio contencioso, hasta que no se resuelva la sobre carga de la GC 1, para aliviar la actual, y para que el aumento del tráfico a actividades no portuarias sea también absorbido por esa infraestructura general.

Modificaciones destinadas a favorecer la actividad portuaria.

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

Con posterioridad a la formulación del documento de noviembre de 2014 de la 3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación, se ha comprobado, desde el punto de vista de la gestión y explotación del dominio público portuario, que no resulta razonable ni justificado que la zona de maniobra del Muelle de Cambulloneros se mantenga con un ancho de 50 metros y la alineación sur con un ancho de 40 metros. En la actualidad no se justifica dicho ancho de zona de maniobra o muelle, ya que esa es la anchura que normalmente corresponde con las terminales de contenedores por sus específicas necesidades operativas, y en

ninguna de las dos alineaciones existen terminales de contenedores adyacentes, ni está previsto que vayan a implantarse en dicha líneas de muelles.

Por el contrario, existen otros usos portuarios asociados con la carga y descarga de buques atracados en las dos alineaciones de muelle mencionadas, que en estos momentos demandan el mejor aprovechamiento de las explanadas situadas junto a los mismos, ampliando la superficie susceptible de ser otorgada en régimen de concesión administrativa, y desde ese punto de vista resulta conveniente ajustar la anchura de sus correspondientes zonas de maniobra, reduciéndola hasta 20 m, que es la que se considera realmente necesaria para realizar las operativas que son previsibles en la actualidad.

Tras repasar la propia Memoria del documento de A. I. de la 3ª Modificación SG-P, y todos los documentos adjuntos de dicho expediente sacado a exposición pública a través del portal del Puerto, y al leer esta **justificación** para cambiar de forma irreversible las condiciones de la operativa de atraque y descargas, nos preguntamos si estamos leyendo un documento oficial de ordenación del territorio, o un escrito de publicidad para apoyar una acción.

No se aportan datos concretos de las afirmaciones que se hacen:

- *“han surgido en el puerto de Las Palmas nuevas vías de diversificación de actividades y de comercio portuario”*: ¿Dónde se especifican esas vías de diversificación de la actividad?. No encontramos en ninguna parte del documento alguna nueva actividad de futuro para la que sea necesaria modificar la configuración actual del puerto.
- *“se ha comprobado, desde el punto de vista de la gestión y explotación del dominio público portuario, que no resulta razonable ni justificado que la zona de maniobra del Muelle de Cambulloneros se mantenga con un ancho de 50 metros y la alineación sur con un ancho de 40 metros”*, aún sin que se relaten los datos concretos de ese cambio en la actividad portuaria, cambio al que por lo visto tenemos que creer como cuestión de fe, olvidan que en un documento de ordenación, lo que hay que justificar es el cambio propuesto, y no la configuración existente. Y el cambio propuesto hay que justificarlo proponiendo una configuración que tenga más oportunidades de futuro, no reduciendo estas.
- *“Por el contrario, existen otros usos portuarios asociados con la carga y descarga”*, sin identificar esos usos, y que inconvenientes hay para que los mismos se desarrollen con la configuración actual. Sólo se exponen generalidades, sin apoyar en datos.

No se especifican qué usos portuarios asociados a la carga y descarga, en concreto se refieren, para determinar estos como definitivos para el Muelle de Cambulloneros, y que signifiquen una estabilidad, desde los puntos de vistas de utilización y optimización del suelo portuario en el tiempo, para que se justifique una modificación del espacio portuario que impediría para el futuro la operativa de contenedores en la zona.

Desde una perspectiva racional, una cosa es la ampliación de las actividades posibles en la actual configuración del espacio portuario, y otra cosa es modificar este espacio de forma que se impide para el futuro la actividad actual, y para la que fue diseñado ese muelle.

No nos oponemos a ampliar las posibles actividades portuarias que se puedan desarrollar en el Muelle de Cambulloneros, pero sí al cambio de configuración física de la misma, que impediría irreversiblemente la operativa de contenedores en esa zona, y con ello que una

11/22
11



necesaria ampliación y/o reconfiguración de la carga y descarga de contenedores, al no tener operatividad el Muelle Cambulloneros, aún habiendo suelo urbanizado para ello, tenga que desplazarse a zonas nuevas en la Dársena y Diques de La Esfinge (Nelson Mandela).

Por lo que la modificación propuesta en el espacio de operativa del Muelle Cambulloneros, vulnera los principios de ordenación del Texto Refundido 1/2000, de gasto y ordenación de las Normas de desarrollo y estabilidad presupuestarias, y de los objetivos que tienen el territorio destinado a ZEC y Zona Franca, según la Ley 11/1999.

Actualizaciones y/o adaptaciones correspondientes en la normativa del documento del Plan Especial de Ordenación del SG-P.

Independientemente de lo anterior, en la Adaptación Plena al TR-LOTCEC y las Directrices de Ordenación (Ley 19/2003) del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, aprobado definitivamente por Acuerdo de la COTMAC de 29 de octubre de 2012, se establecieron (Ficha del Área Diferenciada SG-P) una serie de modificaciones de los art. 32, 40, 42 y 43 de la Normativa del Plan Especial de Ordenación del SG-P, que tras la aprobación definitiva del PGO se incorporaban directamente a la ordenación urbanística.

En definitiva, se propone que en este expediente se introduzcan las actualizaciones y/o adaptaciones correspondientes en la normativa del documento del Plan Especial de Ordenación del SG-P, a fin de que se incorporen en el documento las modificaciones vigentes desde el año 2012.

Por otro lado, la aprobación y entrada en vigor de la "Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios de los Puertos de Las Palmas en la isla de Gran Canaria", aprobada definitivamente por la Orden FOM/769/2014, de 25 de abril, y publicada en el BOE núm. 116 de 13 de mayo de 2014, y el expediente de modificación de la misma, cuyo procedimiento ya está en curso en su fase final para aprobación definitiva, supone un nuevo escenario que debe ser tenido en cuenta a la hora de ordenar urbanísticamente la zona

El Plan Especial en ningún caso puede pasar por alto, que aunque una ordenación esté consolidada en el PGOU, por encima de este está la Ley 11/1999, de 13 de mayo, de Modificación Puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias, por lo que para el territorio del antiguo OAS 5, la normativa y ordenación tiene que guardar la finalidad que dicha Ley impone a ese territorio.

De hecho suponemos que aunque no estén detalladas esas limitaciones en objetivos en la fichas mencionadas del PGOU-LPAGC, si existe una aceptación general a lo dispuesto en la Ley 11/1999, y por lo tanto a los objetivos y límites marcadas por ella.

Y un plan especial de ordenación, en el que se desarrollan y configuran de forma concreta todas las disposiciones y condicionantes, si debe detallar todas las existentes que concurren en el ámbito a ordenar, por lo que el documento justificativo de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P, también incumple el Texto Refundido 1/2000, al detallar parcialmente, excluyendo cuestiones fundamentales, de las normas generales que afectan a los ámbitos para los que se desarrolla esta 3ª Modificación SG-P.

12/22

 Las Palmas

Además de detallar las normas que desarrolla el PGOU – LPAGC, y el PIO Gran Canaria, y otros planes de ordenación, esta parte justificativa debe detallar los objetivos y limitaciones que impone la Ley 11/1999 en el desarrollo portuario, y más cuando esos objetivos y limitaciones corresponden al territorio propuesto para la expansión y reubicación de una diversidad de actividades que tienen espacio en el actual recinto portuario; tráfico interinsular, trasbordo de contenedores, etc.

En la adaptación del SG-P al PGOU-LPAGC y resto de normativa, debe quedar detallado que sus objetivos y limitaciones están enmarcados para el desarrollo de la ZEC y la Zona Franca, en aquellos espacios definidos como urbanizables y/o urbanizados para esas actividades según la Ley 11/1999.

Pues con los múltiples y graves errores que hemos enunciado a la parte descriptiva – informativa y a la justificación de las propuestas de modificación, éstas, como veremos a continuación no pueden ser modificaciones correctas, de forma parcial o completa;

Así, al punto 4.2 Descripción de las Alteraciones a Introducir en el Plan Especial, y cada una de ellas, decimos que;

a). *Modificaciones del Viario Principal de conexión interior entre el SG-DEL y el SG-P. Nuevo acceso desde la GC-1:*

La propuesta se desarrolla en torno a la rotonda existente en la Avda. de Los Consignatarios frente al acceso al Muelle Pesquero que divide el vial para separar el tráfico rodado cuyo destino sea una u otra zona del Puerto (SG-P y SG-DEL), según sea el caso.

Desde la GC-1, mediante un carril de desaceleración, se provee un vial de entrada al puerto cuya finalidad principal es permitir el acceso al SG-DEL desde su extremo norte eliminando la necesidad de llegar hasta la entrada de Belén María y, por lo tanto, descongestionando este tramo.

Tal como desarrollamos en las anteriores Alegaciones a los déficit informativos y justificativos respecto a las modificaciones viarias, entendemos que esta propuesta se tendría que desechar en cualquiera de los escenarios posibles.

Es imposible que la solución a la sobre capacidad de la GC 1 inicie su desarrollo dentro del propio Istmo, a la altura del muelle pesquero, por lo que en todo caso, la organización de las conexiones con la GC 1 desde el recinto portuario, debe estar supeditada a la configuración final de la GC 1, y según esa configuración que absorba adecuadamente el tráfico actual y el futuro, hacer las conexiones desde el puerto para que estas sí garanticen y faciliten la movilidad del tráfico, y no la saturación como esta modificación propuesta.

Entendemos que lo correcto en la ordenación del SG-P (anteriores OAS 4 y OAS 5), en cuanto a sus conexiones con la Ciudad y la Isla, es mantener de forma condicionada la Alternativa 0, hasta que el sistema general viario tenga solucionado su saturación con una nueva configuración que además permita la absorción de los posibles crecimientos de tráfico portuario.

b). *Modificaciones de los viales secundarios y las áreas funcionales AN3-PC y AN1-B:*

La propuesta tiene en cuenta que gran parte del Área Funcional AN3-PC y todo el Área Funcional AN1-B continuarán manteniendo sus actividades portuarias

13/22



comerciales y complementarias y, por lo tanto, precisan permanecer dentro del recinto de control aduanero portuario.

Esta circunstancias hace necesaria una nueva estructura de viarios secundarios que mantengan el acceso a los muelles, a las parcelas y las concesiones existentes, así como el retorno hacia el Puerto Comercial sin necesidad de traspasar el control aduanero.

El traslado “obligado” de la Aduana y una nueva configuración funcional entre las actividades portuarias comerciales y las complementarias, esta pendiente de ser “obligado” tras la conclusión de la demanda contenciosa administrativa al SG- DEL (anterior OAS-06) en la que se cuestiona la idoneidad de desarrollar actividades complementarias en vez de las portuarias comerciales en el ámbito del SG- DEL (anterior OAS-06).

Con lo que no tiene cabida en la ordenación propiciar una actuación definitiva e irreversible antes que se aclare la ordenación definitiva del SG- DEL (anterior OAS-06).

La restructuración de viarios modifica sensiblemente las superficies de las distintas Áreas de Normativa afectadas, y además obliga a un traslado de algunas de las plazas de estacionamiento público, si bien su ubicación no tiene carácter vinculante en el plan especial.

De esta forma las superficies de las Áreas de Normativa afectadas varían.

Se adecue la A. I. de la 3ª Modificación SG-P al hecho de que las actividades prevalentes son las portuarias, tanto para el SG-P, como para el SG-DEL, por lo que el espacio del SG-P no debe cambiar su normativa y configuración para favorecer el aparcamiento por derivación del SG-DEL, esta actividad en toda caso debe ser asumida en el ámbito del SG-DEL en el que también se debe contemplar, incluso con independencia del contencioso a ese Plan Especial, como zona de apoyo de la actividad prevalente portuaria.

d). Modificaciones destinadas a favorecer la actividad portuaria.

Con la finalidad de dar cabida a industrias y almacenes que deban estar en relación directa con las operativas portuarias de intercambio tierra-mar (carga/descarga de materias primas y/o productos manufacturados), se hace necesaria la existencia de un espacio de explanada con este uso que se sitúe adyacente a la propia Zona de Maniobra, con reducción simultánea de la anchura de ésta que se entiende excesiva para los tráficos potenciales previstos

De igual manera, al reducirse la superficie de la Zona de Maniobra (zona de muelles en el plan especial), se incrementa en 20.326 m² la superficie destinada al Área de Normativa Almacenaje Descubierta (sombreada en amarillo en la imagen anterior).

En total, la superficie del Área de Normativa AN2 alcanzaría los 825.838 m² en el ámbito de este Plan Especial.

El Plan Especial SG-P, debe cumplir con la obligación de facilitar desarrollos posibles en todas las operativas imaginables, más de las actividades ya existentes, de cara a optimizar al máximo las infraestructuras, Texto Refundido 1/2000 y Normas de desarrollo y estabilidad presupuestarias, por lo que no es de recibo una actuación que limita la actividad actual de contenedores, sin ni siquiera un estudio económico que indique que esa actividad tiende a desaparecer y/o disminuir en el tráfico internacional de mercancía.

14/22


Por eso es incompatible con la normativa de ordenación vigente reducir la Zona de Maniobra, y la anchura de ésta, al igual que reducir la superficie de la Zona de Maniobra (zona de muelles en el plan especial), debiéndose compatibilizar esa capacidad potencial actual de dichas zonas, con aceptar en la normativa otras actividades diferentes al almacenaje descubierto, pero de forma que las instalaciones necesarias para esas otras actividades no concretadas en el documento de A. I. de la 3ª Modificación SG-P, de realizarse, sean reversibles en el tiempo para volver a la actividad original de carga y descarga para Almacenaje Descubierta. Tanto para el área AN2, como para el conjunto de áreas, las modificaciones en la operativas portuarias de atraque, carga y descarga, deben quedar en el máximo posible de sus configuraciones actuales para cumplir con la mejor optimización de dichas infraestructuras según el Texto Refundido 1/2000 y las Normas de desarrollo y estabilidad presupuestarias.

4.3 ACTUALIZACIÓN DEL PLAN ESPECIAL CON LAS MODIFICACIONES INTRODUCIDAS POR LA FICHA SG-P DEL PGO DEL AÑO 2012.

b) Se modifica el artículo 40.4 de la Normativa del Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicios del Puerto de la Luz y de Las Palmas con el fin de ampliar el uso pormenorizado "Almacén especial y los tres tipos de industria" que ahora se limita a la subárea C, a todo el Área Normativa AN1.

La normativa del Plan Especial vigente se modifica, por tanto, en su artículo 40.4. Condiciones de uso, quedando como se transcribe: "Artículo 40. Normas Particulares para el Área de Almacenaje y Logística (An1).

(...)

4. Condiciones de uso

Usos pormenorizados permitidos en todas las sub-áreas:

Pequeña industria

Pequeño almacén, almacén en general y logístico y, en particular, silos de graneles alimenticios.

Talleres de automoción y reparación

Pequeño comercio.

Local de oficina.

Espacio libre y equipamiento en todas sus categorías.

Servicios públicos en todas sus categorías

Transporte y red viaria, en todas sus categorías

Establecimientos para consumo de bebidas y comidas, en su tipo I

Almacén especial y las tres categorías de industria.

Logístico

Instalaciones técnicas portuarias".

c) Se modifica el artículo 42.6 de la Normativa del Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicios del Puerto de la Luz y de Las Palmas referente a la intención de trasladar los depósitos de combustibles situados en el Área Normativa "AN3-TO.

d) Se modifica el artículo 43 (AN3-PC) de la Normativa del Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicios del Puerto de la Luz y de Las Palmas en los puntos 2, 4 y 6 de dicho artículo, quedando como se transcribe a continuación:

15/22



“Artículo 43. Normas Particulares para el Área Terciaria de Puerto-Ciudad (AN3-PC).

(...)

2. Alineaciones y condiciones de parcelación.

Delimitación: Las parcelas quedarán delimitadas por las alineaciones exteriores de manzana y por las divisiones internas que establezca la Autoridad Portuaria, en ambos casos, en proyectos de construcción y concesiones. La parcelación reflejada en

los planos es puramente indicativa.

Parcela mínima: 200m².

(...)

4. Condiciones de Uso.

Usos pormenorizados permitidos:

Todos los actualmente existentes de almacenamiento y pesqueros.

Pequeño comercio.

Establecimientos para consumo de bebidas y comidas.

Terciario/Administrativo

Local de Oficina

Espacio Libre y equipamiento en todas sus categorías.

Servicios Públicos en todas sus categorías.

Transporte Marítimo, estación marítima y garaje o aparcamiento

Náutico-deportivos

Logístico

Instalaciones Técnicas Portuarias.

(...)

6. Condiciones de desarrollo y proyecto.

Podrán desarrollarse mediante dos procedimientos:

A.- Directamente, procediendo a la delimitación de parcelas. Las indicadas en el plano u otras, mediante la estructura que proporciona el viario indicativo previsto en el plano nº2, de Red Viaria y Equipamientos del presente Plan Especial.

B.- Mediante la realización de proyectos de obras ordinarias de urbanización, en el que se defina, parcial o globalmente, un nuevo viario que sirva de referencia para la parcelación y el otorgamiento de concesiones.”

En la modificación de los artículos 39, 40, 42 y 43 de la Normativa del Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicios del Puerto de la Luz y de Las Palmas con el fin de ampliar usos pormenorizados, hay que incluir en esa modificación que para los usos que se desarrollen en el ámbito del OAS 5, así como para el ámbito del OAS 4 destinado a Zona Franca, esta ampliación de los usos permitidos y/o autorizables, lo son en exclusiva para actividades dentro de los regímenes singulares administrativos, ZEC y Zona Franca. Y no para otras actividades como el tráfico interinsular.

Igualmente, en dichos artículos debe quedar estipulado, que en ningún caso el desarrollo de esos usos permitidos y/o autorizables, deben provocar un desplazamiento de actividades ajenas a la ZEC y Zona Franca a los ámbitos del OAS 5 y del OAS 4 dedicado a ellas.

Además debe quedar bien definido que los garajes y aparcamientos de la zona AN3-PC, lo deben ser para, y en capacidad para esa zona portuaria, y en ningún caso para sustituir las zonas de aparcamientos existentes en la zona del Muelle Sanapú, con la ordenación que debe tener la misma a través del SG-Del (antiguo OAS 6).



16/22

En cuanto al punto 4.4 Resumen de las Superficies de las diferentes Áreas de Normativa, el documento del Plan Especial SG-P, debe adaptar sus superficies a lo planteado en estas Alegaciones en todos los espacios que tengan que ver con el ámbito del OAS 5, y de la parte del OAS 4 destinada a ZEC y Zona Franca. Así como en el mantenimiento de las operativas de maniobra en su nivel más amplio posibles para atraques, carga y descarga. Y en lo que se refiere a las zonas de aparcamiento, sobre todo en los lindes entre este SG-P y el SG-DEL.

Sobre las modificaciones concretas al articulado propuestas

En cuanto al punto 6 **Propuesta de Modificación del Articulado**, entendemos que las propuestas contenidas en esta A. I. de la 3ª Modificación SG-P de redacción de articulado de la Normativa vigente del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P “Puerto de Las Palmas” (anteriormente denominado Planes Especiales de Ordenación de la “Zona de Servicio del Puerto de la Luz y de Las Palmas” (OAS-04) y “Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y de Las Palmas” (OAS-05), deben incorporar lo dicho en nuestra Alegaciones de modo que:

A lo que se añade en el artículo 39 tris, que incorpora en un nuevo artículo una serie de determinaciones generales para el conjunto del ámbito SG-P, las cuales están vigentes desde que el PGO del 2012 introdujera una serie de modificaciones directas sobre el SG-P:

Artículo 39 tris. Determinaciones específicas derivadas del PGO de Las Palmas Con la finalidad de optimizar las comunicaciones del puerto con otros puntos de la isla y del archipiélago se introduce el uso de intercambiador aéreo en todas aquellas áreas normativas en que exista como uso permitido el de transporte terrestre y/o marítimo como complemento de éstos.

Hay que añadir igualmente: Siempre y cuando dichos intercambiadores no lo sean para sustituir esa actividad en el área del Muelle Sanapú – Wilson, zona del SG – DEL (anterior OAS 6), zona que debe mantener esa actividad como se reclama en el contencioso a ese Plan Especial para que mantenga sus actividades portuarias. Y limitar las mismas a las actividades de la ZEC y Zonas Franca en el ámbito del OAS 5 y a la parte del OAS 4 urbanizadas para dichas actividades de regimenes administrativos singulares. De forma que:

Artículo 39 tris. Determinaciones específicas derivadas del PGO de Las Palmas Con la finalidad de optimizar las comunicaciones del puerto con otros puntos de la isla y del archipiélago se introduce el uso de intercambiador aéreo en todas aquellas áreas normativas en que exista como uso permitido el de transporte terrestre y/o marítimo como complemento de éstos, incluido los espacios del ámbito del SG-DEL (antiguo OAS 6). Y limitando los mismos a la actividades ZEC y Zona Franca en los ámbitos del OAS 5 y del OAS 4 urbanizado para esos regimenes administrativos singulares.

b) Se modifica el artículo 40.4 de la Normativa del Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicios del Puerto de la Luz y de Las Palmas con el fin de ampliar el uso pormenorizado “Almacén especial y los tres tipos de industria” que ahora se limita a la subárea C, a todo el Area Normativa ANI.

La normativa del Plan Especial vigente se modifica, por tanto, en su artículo 40.4. Condiciones de uso, quedando como se transcribe:

17/22

“Artículo 40. Normas Particulares para el Área de Almacenaje y Logística (An1).

(...)

4. Condiciones de uso

Usos pormenorizados permitidos en todas las sub-áreas:

Pequeña industria

Pequeño almacén, almacén en general y logístico y, en particular, silos de graneles alimenticios.

Talleres de automoción y reparación

Pequeño comercio.

Local de oficina.

Espacio libre y equipamiento en todas sus categorías.

Servicios públicos en todas sus categorías

Transporte y red viaria, en todas sus categorías

Establecimientos para consumo de bebidas y comidas, en su tipo I

Almacén especial y las tres categorías de industria.

Logístico Instalaciones técnicas portuarias”.

A lo que habría que aclarar que; En el ámbito del OAS 5 y de la zona urbanizada del OAS 4 para los regimenes administrativos singulares, estas actividades sólo están permitidas para las que sean 100 % de las propias de la ZEC y Zona Franca.

Quedando el artículo completo;

“Artículo 40. Normas Particulares para el Área de Almacenaje y Logística (An1).

(...)

4. Condiciones de uso

Usos pormenorizados permitidos en todas las sub-áreas:

Pequeña industria

Pequeño almacén, almacén en general y logístico y, en particular, silos de graneles alimenticios.

Talleres de automoción y reparación

Pequeño comercio.

Local de oficina.

Espacio libre y equipamiento en todas sus categorías.

Servicios públicos en todas sus categorías

Transporte y red viaria, en todas sus categorías

Establecimientos para consumo de bebidas y comidas, en su tipo I

Almacén especial y las tres categorías de industria.

Logístico Instalaciones técnicas portuarias”.

En el ámbito del OAS 5 y de la zona urbanizada del OAS 4 para los regimenes administrativos singulares, estas actividades sólo están permitidas para las que sean 100 % de las propias de la ZEC y Zona Franca.

Se actualizan los puntos 2, 4 y 6 del artículo 43, al texto normativo actualmente vigente, tras la entrada en vigor del PGO del año 2012, que introdujo una serie de modificaciones directas sobre el SG-P. Además se suprime el punto 7 del artículo, por el levantamiento de las suspensión sobre el ámbito del PTP-2, quedando como se transcribe:

Art.43. Normas Particulares para el Área Terciaria de Puerto-Ciudad (AN3-PC).

18/02


4. Condiciones de uso:

Usos pormenorizados permitidos:

Todos los actualmente existentes de almacenamiento y pesqueros.

Pequeño comercio.

Establecimientos para consumo de bebidas y comidas.

Terciario/Administrativo

Local de Oficina

Espacio Libre y equipamiento en todas sus categorías.

Servicios Públicos en todas sus categorías.

Transporte Marítimo, estación marítima y garaje o aparcamiento

Náutico-deportivos

Logístico

Instalaciones Técnicas Portuarias.

Actividades que deben ser limitadas a que ninguna de esas actividades, especialmente otras actividades náuticas, a que no se dificulte, ni restrinjan las operativas necesarias para el tráfico interinsular que debe tener su ubicación prioritaria en los muelles Sanapú y Wilson, y su zona de influencia, como se está reclamando en contencioso al SG-DEL (antiguo OAS 6).

Y que los garajes o aparcamientos no lo sean para aumentar la capacidad de aparcamiento en esa zona para compensar las zonas de aparcamiento que deben permanecer en el SG-DEL (antiguo OAS 6), como también se reclama en Contencioso.

Con lo que el artículo 43 quedaría;

Art.43. Normas Particulares para el Área Terciaria de Puerto-Ciudad (AN3-PC).

4. Condiciones de uso:

Usos pormenorizados permitidos:

Todos los actualmente existentes de almacenamiento y pesqueros.

Pequeño comercio.

Establecimientos para consumo de bebidas y comidas.

Terciario/Administrativo

Local de Oficina

Espacio Libre y equipamiento en todas sus categorías.

Servicios Públicos en todas sus categorías.

Transporte Marítimo, estación marítima y garaje o aparcamiento

Náutico-deportivos

Logístico

Instalaciones Técnicas Portuarias.

Garantizándose en todo caso a que ninguna de esas actividades, especialmente otras actividades náuticas, dificulten o restrinjan las operativas necesarias para el tráfico interinsular que es prioritario en los muelles Sanapú y Wilson, y su zona de influencia.

Y los garajes o aparcamientos desarrollados lo deben ser para las actividades propias de esa zona, y no para aumentar la capacidad de aparcamiento de la zona del SG-DEL (antiguo OAS 6).

19/22


III. PLANOS DE ORDENACIÓN A SUSTITUIR.

Los planos de ordenación de los vigentes Planes Especiales de Ordenación de la “Zona de Servicio del Puerto de la Luz y de Las Palmas” (OAS-04) y “Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y de Las Palmas” (OAS-05), se sustituyen

al completo, debido a los cambios introducidos:

- *Plano de Ordenación n°1 “Esquema Director”*
- *Plano de Ordenación n°2 “Red Viaria y Equipamientos” y*
- *Plano de Ordenación n°3 “Normativa”*

Estos planos deben recoger todas las modificaciones propuestas en estas Alegaciones.

En coherencia con lo propuesto en estas Alegaciones a la A. I. de la 3ª Modificación SG-P, el Anexo I “Normativa a Sustituir y la de Sustitución”, en la descripción de las sustituciones deben ir las que se derivan de estas Alegaciones, y no las que aparece en dicha A. I. de la 3ª Modificación SG-P.

Por todo lo expuestos; **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. Se suspenda la tramitación de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P hasta que concluya el citado proceso contencioso administrativo que existe contra el Plan Especial del SG- DEL (anterior OAS-06), para que la propuesta de Modificación del SG-P se coordine realmente en función a como quede configurado finalmente el SG-DEL.
3. En todo caso, en cuanto al sistema viario y de accesos y movilidad terrestre, se deseche la Alternativa elegida, la Alternativa 2, para todos los escenarios por conectar precisamente en el Istmo de La Isleta, y se opte en todo caso por la Alternativa 0, condicionada a que se resuelva la sobre capacidad existente en la GC 1 con una nueva configuración de la misma, para que la nueva conexión entre la zona portuaria y la ciudad, se sitúe en un punto adecuado para facilitar y utilizar esa nueva configuración de la GC 1 sin capacidad saturada.
4. Se complemente la parte justificativa con todos los datos de la Accesibilidad y conexiones terrestres y se incluya en la justificación las necesidad de movilidad derivadas del sistema general viario, la GC 1, adecuando a esta la Alternativa y su desarrollo.
5. se complemente la parte justificativa a las propuestas Modificaciones destinadas a favorecer la actividad portuaria, incorporando los datos concretos de las operativas mencionadas, e incorporando a la justificación de la A. I. de la 3ª Modificación SG-

20/02


P, los objetivos de optimación de las infraestructuras existentes que marca toda la normativa aplicable, el Texto Refundido 1/2000 y las Normas de desarrollo y estabilidad presupuestarias.

6. Se complemente la parte justificativa de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P, en lo que respecta a las Actualizaciones y/o adaptaciones correspondientes en la normativa del documento del Plan Especial de Ordenación del SG-P, con las determinaciones, finalidad y limitaciones que definen la Ley 11/1999.
7. La ordenación del SG-P (anteriores OAS 4 y OAS 5), en cuanto a sus conexiones con la Ciudad y la Isla, se mantiene de forma condicionada la Alternativa 0, hasta que el sistema general viario, la GC 1, tenga solucionado su saturación con una nueva configuración que además permita la absorción de los posibles crecimientos de tráfico portuario y de otras índoles que al canalizarse por la misma vía, intervienen en la característica de este.
8. Se mantenga la actual configuración de los controles aduaneros, al menos hasta que se resuelva el contencioso del SG- DEL (anterior OAS-06), para evitar el gasto público en una actuación que podría ser anulada por dicho contencioso si el mismo mantiene el ámbito del SG- DEL (anterior OAS-06) dentro del uso portuario.
9. Se mantenga la Zona de Maniobra, y la anchura de ésta, al igual que se mantenga la superficie de la Zona de Maniobra (zona de muelles en el plan especial), debiéndose compatibilizar esa capacidad potencial actual de dichas zonas, con aceptar en la normativa otras actividades diferentes al almacenaje descubierto, pero de forma que las instalaciones necesarias para esas otras actividades no concretadas en el documento de A. I. de la 3ª Modificación SG-P, de realizarse, sean reversibles en el tiempo para volver a la actividad original de carga y descarga para Almacenaje Descubierta. Tanto para el área AN2, como para el conjunto de áreas, las modificaciones en la operativas portuarias de atraque, carga y descarga, deben quedar en el máximo posible de sus configuraciones actuales para cumplir con la mejor optimación de dichas infraestructuras según el Texto Refundido 1/2000 y las Normas de desarrollo y estabilidad presupuestarias.
10. Se adecue la A. I. de la 3ª Modificación SG-P al hecho de que las actividades prevalentes, en todas las zonas del puerto, son las portuarias, tanto para el SG-P, como para el SG-DEL, por lo que el espacio del SG-P no debe cambiar su normativa y configuración para favorecer el aparcamiento por derivación del SG-DEL, esta actividad en toda caso debe ser asumida en el ámbito del SG-DEL en el que también se debe contemplar, incluso con independencia del contencioso a ese Plan Especial, como zona de apoyo de la actividad prevalente portuaria.
11. En la modificación de los artículos 40, 42 y 43 de la Normativa del Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicios del Puerto de la Luz y de Las Palmas, para adaptarla a la ficha del SG-P del PGOU 2012, con el fin de ampliar usos pormenorizados, hay que incluir en esa modificación que para los usos que se desarrollen en el ámbito del OAS 5, así como para el ámbito del OAS 4 destinado a Zona Franca, esta ampliación de los usos permitidos y/o autorizables, lo son en exclusiva para actividades dentro de los regimenes singulares administrativos, ZEC y Zona Franca. Y no para otras actividades como el tráfico interinsular. Igualmente, en dichos artículos debe quedar estipulado, que en ningún caso el desarrollo de esos usos permitidos y/o autorizables, deben provocar un

21/22
SG re Des

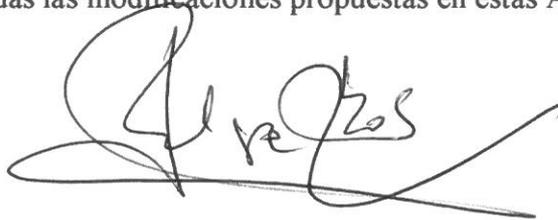
desplazamiento de actividades ajenas a la ZEC y Zona Franca a los ámbitos del OAS 5 y del OAS 4 dedicado a ellas.

Además debe quedar bien definido que los garajes y aparcamientos de la zona AN3-PC, lo deben ser para, y en capacidad para esa zona portuaria, y en ningún caso para sustituir las zonas de aparcamientos existentes en la zona del Muelle Sanapú, con la ordenación que debe tener la misma a través del SG-Del (antiguo OAS 6).

12. En cuanto al punto 4.4 Resumen de las Superficies de las diferentes Áreas de Normativa, el documento del Plan Especial SG-P, debe adaptar sus superficies a lo planteado en estas Alegaciones en todos los espacios que tengan que ver con el ámbito del OAS 5, y de la parte del OAS 4 destinada a ZEC y Zona Franca. Así como en el mantenimiento de las operativas de maniobra en su nivel más amplio posibles para atraques, carga y descarga. Y en lo que se refiere a las zonas de aparcamiento, sobre todo en los lindes entre este SG-P y el SG-DEL.
13. En el **Artículo 39 tris**, además de lo añadido habría que añadir en esta A. I. de la 3ª Modificación SG-P, también habría que añadir: Siempre y cuando dichos intercambiadores no lo sean para sustituir esa actividad en el área del Muelle Sanapú – Wilson, zona del SG – DEL (anterior OAS 6), zona que debe mantener esa actividad como se reclama en el contencioso a ese Plan Especial para que mantenga sus actividades portuarias. Y limitando los mismos a la actividades ZEC y Zona Franca en los ámbitos del OAS 5 y del OAS 4 urbanizado para esos regimenes administrativos singulares
14. Incorporar en el artículo 40, 40.4 la limitación de que En el ámbito del OAS 5 y de la zona urbanizada del OAS 4 para los regimenes administrativos singulares, estas actividades sólo están permitidas para las que sean 100 % de las propias de la ZEC y Zona Franca.
15. Incorporar al artículo 43, las siguientes condiciones;

Garantizándose en todo caso a que ninguna de esas actividades, especialmente otras actividades náuticas, dificulten o restrinjan las operativas necesarias para el tráfico interinsular que es prioritario en los muelles Sanapú y Wilson, y su zona de influencia.
Y los garajes o aparcamientos desarrollados lo deben ser para las actividades propias de esa zona, y no para aumentar la capacidad de aparcamiento de la zona del SG-DEL (antiguo OAS 6).
16. Que los planos de ordenación sustituidos en el apartado III. Planos de Ordenación a Sustituir, recojan todas las modificaciones propuestas en estas Alegaciones.

22/22

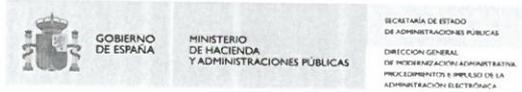


ENTRADA

Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

REGISTRO GENERAL

2016 - 5047 14/01/2016



JUSTIFICANTE DE PRESENTACIÓN

Oficina: REGISTRO GENERAL DEL CABILDO INSULAR DE GRAN CANARIA 00006487
Fecha y hora de registro: 07-01-2016 13:05:32 (Hora peninsular)
Número de registro: 00006487_16_0000085
Presentación realizada en una oficina de registro de las Islas Canarias el 07-01-2016 12:05:32 (hora insular)

Interesado

NIF: 42848669Z Código postal: 35018
D./Dña.: JUAN CARLOS GARCIA ALMEIDA País: España
Dirección: C/ EL PASTOR, 4 D.E.H.:
Municipio: Palmas de Gran Canaria, Las Teléfono: 618929308
Provincia: Palmas, Las Correo electrónico:
Canal Notif.:

Información del registro

Resumen/asunto: REMITIENDO ALEGACIONES A LA APROBACION INICIAL DE LA 3ª MODIFICACION DEL PLAN DE ORDENACION DEL AREA SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS".
Unidad de tramitación de destino: AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA L01350167
Ref. externa: 491
Nº Expediente:
Observaciones:

Table with columns: Nombre, Tamaño, Validez, Tipo, Hash, Observaciones. Row: OIAC_DOC_07012016_120400.pdf, 2.57 MB, Copia electrónica autentica, Documento adjunto, ZJKZDYzMjJZTIkYjcxOWUxMmExZDNhYjZmMWUyJE3MmQ2OTUyZDFmYjIxMTMmMyNjc1ZjFhOWRlbnZlyZA==

La oficina REGISTRO GENERAL DEL CABILDO INSULAR DE GRAN CANARIA, a través del proceso de firma electrónica reconocida, declara que los documentos electrónicos anexados corresponden con los originales aportados por el interesado, en el marco de la normativa vigente.



© Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas
El registro realizado está amparado en el artículo 24 de la Ley 11/2007 y el artículo 31 del RD1671/2009.
Código de verificación electrónica: 5C6F-1A39-740E-2118-6346-685E-5169-625A-6A66-2A1D-622C-1B3C-182D-5A11-1C6A
https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/hash_firma_formularoweb/5C6F-1A39-740E-2118-6346-685E-5169-625A-6A66-2A1D-622C-1B3C-182D-5A11-1C6A

Table with 2 columns: Documento firmado por: AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA; Fecha/hora: 14/01/2016 15:40

Z006754ad1310e0d92c07e0091010f27e

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en http://sedelectronica.laspalmasgc.es/valida/validar/index.jsp?csv=Z006754ad1310e0d92c07e0091010f27e

Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

Unidad Administrativa: (04) Servicio de Urbanismo

Nº Solicitud: 4982/2016

Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria

Asunto General (No Catalogado)

Titular o interesado

Nombre y Apellidos o Razón Social			DNI /NIF		
JUAN CARLOS GARCIA ALMEIDA			42848669Z		
País	Provincia	Municipio	Código Postal		
ESPAÑA	LAS PALMAS	Las Palmas de Gran Canaria	35018		
Tipo Vía	Con Domicilio en	Nº	Bloque	Portal	Escal.
CALLE	EL PASTOR	4			
Teléf./Fax		Correo Electrónico			

A los efectos de notificación el interesado señala como medio preferente:

Correo Ordinario

- Domicilio del Interesado

Documentos Aportados

- ALEGACIONES
- JUSTIFICANTE
- JUSTIFICANTE 2

Expone

REGISTRO ORVE 0085-0125

Solicita

se tenga por formulada la presente, le sea admitida y, en base a lo expuesto, documentación aportada, normas generales y municipales que le afecta, se resuelva otorgar lo expuesto

En Las Palmas de Gran Canaria a 14 de enero de 2016

Fdo.: JUAN CARLOS GARCIA ALMEIDA

ALTA EN LOS SERVICIOS INTERACTIVOS

"La firma implica la aceptación plena y sin reservas de que el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria pueda utilizar, tanto el número de teléfono como la dirección de correo electrónico, como datos para la identificación del ciudadano en su relación con el Ayuntamiento por medios electrónicos, y el reconocimiento que los datos proporcionados han sido introducidos de forma voluntaria y responden con veracidad a la situación real de titularidad, debiendo comunicar cualquier modificación que afecte a los mismos."

De conformidad con la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal y demás normativa de desarrollo, le informamos que sus datos personales serán incorporados a un fichero titularidad de este Ayuntamiento, pudiendo ser utilizados por el mismo para el ejercicio de las funciones propias en el ámbito de sus competencias, así como ser cedidos o comunicados a otras Administraciones Públicas o terceros, en los supuestos previstos en la mencionada Ley.

En caso de que en este documento deban incluirse datos de carácter personal referentes a personas físicas distintas de quien lo presente deberá, con carácter previo a su inclusión, informarles de los extremos contenidos en el párrafo anterior.

Asimismo le informamos que puede ejercer los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición en la siguiente dirección: c/ León y Castillo, 270, 35005 Las Palmas de Gran Canaria, mediante escrito dirigido a esta entidad.

Pag. 1 de 2

Documento firmado por:	Fecha/hora:
AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	14/01/2016 15:40

7006754ad1320e06e0207e0255010127h

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en <http://sedeelectronica.laspalmasgc.es/valido/index.jsp?csv=7006754ad1320e06e0207e0255010127h>

Excelentísimo Sr. Alcalde del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.



7006754ad1320e06e0207e02555010f27h

<http://sedeelectronica.laspalmasgc.es/validDoc/index.jsp?csv=7006754ad1320e06e0207e02555010f27h>

La autenticidad de este documento puede ser comprobada

mediante el Código Seguro de Verificación en

De conformidad con la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal y demás normativa de desarrollo, le informamos que sus datos personales serán incorporados a un fichero titularidad de este Ayuntamiento, pudiendo ser utilizados por el mismo para el ejercicio de las funciones propias en el ámbito de sus competencias, así como ser cedidos o comunicados a otras Administraciones Públicas o terceros, en los supuestos previstos en la mencionada Ley.

En caso de que en este documento deban incluirse datos de carácter personal referentes a personas físicas distintas de quien lo presente deberá, con carácter previo a su inclusión, informarles de los extremos contenidos en el párrafo anterior.

Asimismo le informamos que puede ejercer los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición en la siguiente dirección: c/ León y Castillo, 270, 35005 Las Palmas de Gran Canaria, mediante escrito dirigido a esta entidad.

Pag. 2 de 2

Documento firmado por: AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	Fecha/hora: 14/01/2016 15:40
--	---------------------------------

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

Alegaciones a la

Aprobación Inicial de la 3ª MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL ÁREA SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS" (ANTERIOR OAS-04 Y OAS-05) (en adelante A. I. de la 3ª Modificación SG-P).

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 a la A. I. de la 3ª Modificación SG-P, desde dos perspectivas;

1. La improcedencia de realizar dicha modificación, ya que el principal objetivo y justificación para realizar esta modificación es ajustar la ordenación del SG-P (anteriores OAS 4 y OAS 5) a la aprobación y efectividad del *Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida en el ámbito SG- DEL (anterior OAS-06)*, que si bien fue aprobado por acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, en sesión celebrada el 25 de septiembre de 2013, el mismo no se encuentra consolidado, ya que la Ordenación que en él se propone, se encuentra recurrida en Contencioso Administrativo, en la Sala de lo Contencioso Administrativo del TSJC, sección segunda, en el procedimiento 220/2015.
2. Los desajustes y contrariedades que la ordenación propuesta tiene con las leyes y normas de ordenación de Canarias y del Estado.

Como exponemos a lo largo de estas Alegaciones, la Ordenación propuesta vulnera.

1. El 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 en tres artículos determinan que las infraestructuras y el suelo urbano deben ser optimizados al máximo posible antes de transformar nuevo suelo rústico para desarrollar nuevas infraestructuras y/o suelo urbano, principios desarrollados también en las Directrices de Ordenación, en concreto en tres determinaciones. Y en el Título V, en cinco directrices. (en adelante Texto Refundido 1/2000).
2. Así como las normativas y leyes que definen y determinan el desarrollo y ejecución de los presupuestos e inversiones públicas de forma eficiente; artículo 31 de la constitución española; Real Decreto-ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad; y Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre (en adelante Normas de desarrollo y estabilidad presupuestarias).
3. Y como consecuencia de la ocupación con actividades no portuarias en la zona del OAS 6, se incumple la Ley 11/1999, 13 mayo, de Modificación Puntual de la Ley 12/1994, 19 diciembre (BOC 157, 24.12.94; BOE 29, 3.2.95), de





9006754ad1210e1330707e0302010127P

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en <http://sedeelectronica.laspalmasgc.es/validoDoc/index.jsp?csv=9006754ad1210e1330707e0302010127P>

Espacios Naturales de Canarias, con la ocupación del suelo rústico del ámbito de esa Ley, para actividades también ajenas a las descritas por dicha Ley (en adelante Ley 11/1999).

4. La propia **Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios de los Puertos de Las Palmas en la isla de Gran Canaria**, aprobada definitivamente por la Orden FOM/769/2014, de 25 de abril, y que en la definición indica *“el puerto de Las Palmas arranca por el Norte incluyendo los terrenos de Roque Ceniciento, situados en la Isleta, al Norte de la Península del Nido y al Oeste de aquella, se incluye una pequeña franja de superficie junto al polígono industrial de El Sebadal bordeando las dos rotondas existentes. La línea del límite de la zona de servicio coincide con el límite de los terrenos incluidos en el Paisaje Protegido de la Isleta, tal y como está definido en la Ley Territorial 11/1999, de 13 de mayo, de modificación puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre de Espacios Naturales de Canarias”*. Es decir, supeditada a esta Ley, a los objetivos de la misma, en lo que se refiere al uso portuario de la Dársena y Dique de La Esfinge (en adelante Orden FOM/769/2014).

1.- La improcedencia de realizar dicha modificación:

Desde la perspectiva de proceder a tramitar una Modificación de un Plan Especial para adaptarlo a la ordenación de otro, no hay mucho más que decir, salvo que parece improcedente realizar en estos momentos dicha modificación, ya que de la Demanda Contenciosa interpuesta contra el Plan Especial del SG-DEL (anterior OAS 6), es probable que se resuelva anulando la ordenación aprobada por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, y quede vigente la Alternativa 1 contemplada en el expediente de dicho SG-DEL. Alternativa no contemplada en la redacción de esta A. I. de la 3ª Modificación SG-P.

Al no estar consolidada una ordenación del SG-DEL, no tiene sentido aprobar una ordenación del SG-P para adaptar este espacio al primero. Al contrario de lo que afirman en el documento de Aprobación Inicial.

“Hacen conveniente y necesaria una actualización de los contenidos y ámbito del Plan Especial y, en particular, de su estructura de viarios y accesos a la zona de servicio terrestre del puerto”.

Menos aún es procedente que se realicen obras y actuaciones de modificación del espacio portuario, como se plantea en esta propuesta A. I. de la 3ª Modificación SG-P, como es el caso del traslado del edificio de la Guardia Civil – Aduana, hasta que no termine el procedimiento contencioso administrativo del SG-DEL (antiguo OAS 6).

Y esto en lo que respecta al principal aspecto en que se sostiene la necesidad de esta A. I. de la 3ª Modificación SG-P, porque el segundo aspecto que se menciona, *“la Orden FOM/769/2014, de 25 de abril”*, en la parte que las nuevas delimitaciones afecta a esta A. I. de la 3ª Modificación SG-P, hay que recordar que en lo que se refiere al espacio del antiguo OAS 5, dicha modificación esta condicionada a los objetivos que marcan la *Ley Territorial 11/1999, de 13 de mayo, de modificación puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre de Espacios Naturales de Canarias*.

Por lo que al no haber una saturación del existente recinto portuario, ni un desarrollo real de la ZEC y la Zona Franca que hagan necesario más muelle y dársena portuaria, ese espacio

Documento firmado por:	Fecha/hora:
AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	14/01/2016 15:40

debe mantenerse en reserva (página 16 del DEUP de la Orden FOM/769/2014, de 25 de abril), y por lo tanto no procede modificar la ordenación en el espacio del antiguo OAS 5 que debe mantenerse en reserva mientras no sea necesario.

Recordando también que de imponerse la Alternativa 1 en el recurso contencioso al SG-DEL (antiguo OAS 6), los muelles Sanapú y Wilson volverían a la DEUP, ya que la Orden FOM/769/2014, de 25 de abril, y su modificación, los eliminó para adaptarse a dicho SG-DEL recurrido.

2.- Los desajustes y contrariedades que la ordenación propuesta tiene con las leyes y normas de ordenación de Canarias y del Estado

Más allá de la improcedencia de la tramitación de esta 3ª Modificación del SG-P en estos momentos, la ordenación propuesta en esta Aprobación Inicial, contiene los mismos defectos de normativa de ordenación que sustenta el mencionado recurso contencioso administrativo contra el SG-DEL.

Y es que la propuesta del documento de A. I. de la 3ª Modificación SG-P, agudiza la dinámica de ocupar y urbanizar suelo rústico, no urbanizado o urbanizado de forma irregular, en contra de toda la normativa que citamos en los 4 puntos anteriores, ya que;

- No optimiza las infraestructuras existentes evitando el consumo de nuevo suelo rústico (Texto Refundido 1/2000) en el caso de las infraestructuras portuarias. Y al contrario posibilitan una mayor saturación de las infraestructuras del sistema general viario, la GC 1. Las que están bajo del 40 % de utilización las duplican, y lo que esta con capacidad sobrecargada la saturan más.
- Supone un gasto público en nuevas infraestructuras cuando ya existen esas infraestructuras en el espacio portuario consolidado (Normas de desarrollo y estabilidad presupuestarias).
- Y ejecutan para el espacio del antiguo OAS 5, una finalidad distinta a la que está establecida por Ley (Ley 11/1999), y a la que se somete otras normas vigentes (Orden FOM/769/2014).

Y tampoco para esta A. I. de la 3ª Modificación SG-P, cuentan con un Plan Director vigente que contemple el desarrollo propuesto, ya que el vigente lo que contempla es;

Ampliación de los muelles y terminales de contenedores en el eje de los muelles de Gran Canaria –Virgen del Pino– León y Castillo, que serán complemento de la obra ejecutada de la prolongación del dique Reina Sofía y el futuro dique semisumergido a la altura del antiguo "Muelle Las Palmas".

Desde esta situación normativa, en el documento de A. I. de la 3ª Modificación SG-P, se afirma que se realiza;

Con el objeto de adecuar las previsiones del PE OAS-04 y OAS-05 a la evolución de los factores económicos y del crecimiento experimentado en los últimos tiempos por el Puerto de Las Palmas se motiva, desde la Autoridad Portuaria, la variación de su contenido a través la presente modificación.

g006754ad12f0e1330707e0302010f27P

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en <http://sedelectronica.laspalmasgc.es/validador/index.jsp?csv=g006754ad12f0e1330707e0302010f27P>

Documento firmado por: AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	Fecha/hora: 14/01/2016 15:40
--	---------------------------------

Pero no encontramos en el documento de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P que se presenten los datos de ese supuesto crecimiento experimentado y que modifiquen los datos de ocupación que se presentaron en el expediente del SG-DEL (antiguo OAS 6), que indican una ocupación del 40 % de la capacidad portuaria, excluida la zona irregular de La Esfinge (Dique y Dársena).

Es más, una de las propuestas de reordenación recae sobre el Muelle de los Cambulloneros para permitir actividades diferentes a las actuales ante la baja ocupación de la misma, propuesta que además reduce estratégicamente las capacidades operativas en esa zona del Puerto. Tampoco para esta propuesta concreta se exponen los datos económicos que justificarian la necesidad de esos cambios con la reducción de la capacidad operativa portuaria.

Es necesario evidenciar que para las cuestiones de ordenación que pasamos a reseñar, cada una de ellas puede contradecir la normativa en su conjunto, o alguna en concreto, pero las acciones que se proponen y que igualmente reseñamos en nuestras Alegaciones, vulneran el conjunto de la normativa, por las implicaciones que cada una de estas acciones tiene en el conjunto del espacio portuario.

Sobre la parte descriptiva e informativa de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P:

Es de reseñar que todo el documento de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P, contiene defectos de descripción – información, de incorporar variables de análisis, y por lo tanto de justificación para sustenta lo que se propone, probablemente esas deficiencias existen para que no quede claro que la mayor parte de las modificaciones y acciones propuestas carecen de fundamento y justificación.

Así lo podemos contemplar en el punto 3.6 CONTENIDO DEL PLAN ESPECIAL VIGENTE (PE SG-P) de la Memoria.

Se hace un repaso del contenido y los hitos más importantes durante la tramitación y aprobación de los vigentes Planes Especiales de Ordenación OAS-04 y OAS-05 actualmente incluidos en el Área Diferenciada SG-P “PUERTO DE LAS PALMAS”). Y se reconoce que el planteamiento urbanístico del OAS 5, surge como respuesta a la entrada en vigor de la Ley 11/1999, de 13 de mayo, de Modificación Puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias, mediante la cual se clasifica el ámbito como Suelo Urbanizable destinado a albergar el crecimiento del Puerto hacia el norte, pero se olvidan de que tanto el territorio de dicho OAS 5, como una parte del OAS 4, tienen su desarrollo vinculado a los “regímenes administrativos singulares, es decir; la Zona Franca y la ZEC.

Como se puede ver en el propio documento 01_ESQUEMA_DIRECT, que es un plano esquema de las delimitaciones externas e internas del SG-P “PUERTO DE LAS PALMAS” (anteriores OAS-04 y OAS-05), la zona que corresponde al antiguo OAS 5 (urbanizable), y parte del OAS 4 (ya urbanizada pero con los mismos fines y que comprende el exterior del Dique Reina Sofia hasta el interior del Dique La Esfinge, y la Dársena que conforman), son zonas de “regímenes administrativos singulares”, concretamente zona para el desarrollo de la ZEC (Zona Especial Canaria) y Zona Franca, ya que para estos objetivos es para los que se calificaron los del OAS 5 como urbanizables en la mencionada “Ley 11/1999, de 13 de

g006754ad12f0e1330707e0302010127P

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en <http://sedelectronica.laspalmasgc.es/valDoc/index.jsp?csv=g006754ad12f0e1330707e0302010127P>

2016 - 5047

14/01/2016

REGISTRO GENERAL

Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



g006754ad12f0e1330707e0302010f27P

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en <http://sedelectronica.laspalmasgc.es/valDoc/index.jsp?csv=g006754ad12f0e1330707e0302010f27P>

mayo, de Modificación Puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias”, y se urbanizaron esa Ámbito del OAS 4, en la que tanto la zona terrestre, como la marítima de esas zonas, sólo se pueden desarrollar para implementar esos dos objetivos, y no para otros como es el desarrollo del Dique de La Esfinge como muelle de tráfico interinsular (que tiene su ubicación adecuada en los muelles Wilson y Sanapú). O para almacenes e instalaciones con actividades ajenas a esas zonas administrativas singulares, como las que actualmente se desarrollan irregularmente en las partes terrestres ya urbanizadas.

En el plano del 01_ESQUEMA_DIRECT, por lo tanto se refleja una realidad que no se desarrolla en las partes descriptivas del documento, como es la Memoria.

Sin que podamos olvidar que los objetivos fijados en esa Ley 11/1999, están por encima de las alteraciones a los mismos que se pretendan introducir en los Planes Especiales. En la debida jerarquía de la Ordenación Territorial, la Ley estaría por encima del Plan Especial, y éste es el que se debe ajustar a la primera. Por eso todas las actividades que se proponen en esta Modificación del SG-P “PUERTO DE LAS PALMAS” (anteriores OAS-04 y OAS-05), para el territorio del OAS-5 y parte del OAS 4, que no sean claramente para ZEC o Zona Franca, van contra la Ley, y no deben ordenarse, ni ejecutarse, en esta 3ª Modificación del Plan Especial. Ni ejecutarse aunque se hubieran aprobado en la versión anterior y vigente del mismo, todo lo contrario, de contenerse en la redacción vigente del Plan Especial, deben eliminarse en esta 3ª Modificación, por ser contrarias a Ley 11/1999, de 13 de mayo, de Modificación Puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias.

Igualmente sucede con las determinaciones del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, en ningún caso estas determinaciones están por encima de las limitaciones y objetivos que marca la Ley 11/1999, de 13 de mayo, de Modificación Puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias, todo lo contrario, aquellas determinaciones del PGOU que contradigan a la Ley, no deben ejecutarse, sino adecuarse a dicha Ley.

Y es de reseñar que tampoco existe en el expediente en exposición pública, ningún análisis del desarrollo real de esas Zona Franca y ZEC. Ni económico, ni de ejecución real y ocupación de la parte del OAS 4 que se urbanizó también para estos fines, desde la parte exterior del Dique Reina Sofia al Dique de La Esfinge, la Dársena que crea y el tramo de tierra que ya está urbanizada y que se exponen en la fichas correspondientes del PGOU LPAGC que se contemplan. Ni para mantener como urbanizable y abrir acciones para ello en el OAS 5, ni para consolidar la urbanización de esa zona del OAS 4.

Con lo que, al no analizar la relación de los objetivos de la Ley 11/1999 con la ordenación, planificación y desarrollo que se detalla, entendemos que es incompleto el contenido 3.6 CONTENIDO DEL PLAN ESPECIAL VIGENTE (PE SG-P) de la Memoria.

El Texto Refundido 1/2000, obliga a que los documentos de ordenación describan en la Memoria todas las cosas que indicamos, por lo que claramente, también en esta parte descriptiva se incumple y vulnera esta Ley de Ordenación.

En esa dirección, y contemplando los usos pormenorizados que se plantean autorizar para todas las áreas por efecto del Plan General de Ordenación de LPAGC;

Usos pormenorizados permitidos en todas las subáreas:

Documento firmado por: AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	Fecha/hora: 14/01/2016 15:40
--	---------------------------------



9006754ad12f0e1330707e0302010127P

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en <http://sedelectronica.laspalmasgc.es/ValDoc/Index.jsp?csv=9006754ad12f0e1330707e0302010127P>

- Pequeña industria
- Pequeño almacén, almacén en general y logístico y, en particular, silos de graneles alimenticios.
- Talleres de automoción y reparación.
- Pequeño comercio.
- Local de oficina.
- Espacio libre y equipamiento en todas sus categorías.
- Servicios públicos en todas sus categorías.
- Transporte y red viaria, en todas sus categorías.
- Establecimientos para consumo de bebidas y Comidas, en su tipo I.
- Almacén especial y las tres categorías de industria, en las subáreas A y C.
- Logístico.
- Instalaciones técnicas portuarias.

Hay que recordar que las modificaciones que introduce el PGOU en las fichas de ordenación del SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS" (anteriores OAS-04 y OAS-05), para el ámbito territorial del OAS 5, y la parte del OAS 4 urbanizada para la Zona Franca y la ZEC, en los artículos 40, 42 y 43, son válidas en la medida que esas actividades reseñadas lo sean dentro de la actividad de la ZEC o de la Zona Franca, y en ningún caso para el tráfico interinsular, u otras actividades que no estén al 100 % dentro del desarrollo de esos "regímenes administrativos singulares".

El que el PGOU – LPAGC apruebe usos, no quiere decir que los mismos se puedan desarrollar con independencia del contexto de la Ley 11/1999 y del desarrollo real de la Zona Franca y la ZEC.

Y esta limitación del objetivo de la Zona Franca y la ZEC, lo es tanto para el desarrollo de usos permitidos, como para las **Determinaciones y condicionantes urbanísticos**.

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

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

En ningún caso esas determinaciones y condicionantes pueden olvidar que en su diseño y ejecución, el Plan Especial del SG-P (anteriores OAS 4 y OAS 5), debe limitar y condicionar para el antiguo OAS 5 y la parte del OAS 4 destinada a ZEC y Zona Franca, las ordenaciones y las acciones al desarrollo real de esos "regímenes administrativos singulares".

Y todas estas limitaciones y condicionantes lo son para lo que venga determinado en el PGOU – LPAGC, como en aprobaciones anteriores de este Plan Especial SG-P (anteriores OAS 4 y OAS 5), como en el PIO Gran Canaria, como cualquier otro planeamiento que se deba someter al Texto Refundido 1/2000 y a la Ley 11/1999.

Y como ya decíamos en el inicio de estas Alegaciones, el documento en exposición pública de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P, no incorpora, y por lo tanto está incompleto, la existencia de una demanda contenciosa contra una de las bases para afrontar esta 3ª

Documento firmado por: AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	Fecha/hora: 14/01/2016 15:40
--	---------------------------------



g006754ad12f0e1330707e0302010f27P

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en <http://sedelectronica.laspalmasgc.es/val/Doc/index.jsp?csv=g006754ad12f0e1330707e0302010f27P>

Modificación, como podemos ver en el punto 3.8 EL PLAN ESPECIAL DEL SG-DEL EN EL ÁMBITO DEL PUERTO DE LAS PALMAS.

Si bien la modificación que se propone afecta, en su totalidad, al ámbito del SG-P del PGO de Las Palmas de Gran Canaria, podemos encontrar el origen de su justificación en la aprobación definitiva del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida en el ámbito SG- DEL (anterior OAS-06) por acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, en sesión celebrada el 25 de septiembre de 2013 (B.O.P. Las Palmas núm. 157, de 6 de diciembre de 2013; B.O. de Canarias núm. 239, de 12 de diciembre de 2013).

La aprobación definitiva del mencionado Plan Especial permite la reactivación portuaria y urbanística en una zona del Puerto de Las Palmas cuyo planeamiento había sido suspendido por el PGO de Las Palmas de Gran Canaria en el año 2001. Se admiten ahora nuevos usos y actividades que, en la mayoría de los casos, permiten compatibilizar la explotación portuaria del ámbito con el uso ciudadano.

Pues ni recogen que existe un contencioso contra esa Aprobación Definitiva que puede anular lo ordenado en la misma, y menos aún se describe concretamente que "reactivación portuaria y urbanística en una zona del Puerto de Las Palmas cuyo planeamiento había sido suspendido por el PGO de Las Palmas de Gran Canaria en el año 2001. Se admiten ahora nuevos usos y actividades que, en la mayoría de los casos, permiten compatibilizar la explotación portuaria del ámbito con el uso ciudadano.". Ni como un acuario puede ayudar a la actividad portuaria del SG-P (anteriores OAS 4 y OAS 5).

Sí estamos de acuerdo en que de consolidarse la ordenación recurrida del SG- DEL (anterior OAS-06), esto traería;

Las nuevas circunstancias de esta zona del puerto de Las Palmas obligan a un replanteamiento del funcionamiento del resto de la Zona de Servicio (el SG-P), no sólo en lo que respecta a la reordenación de las actividades portuarias sino, también, en sus conexiones internas y accesos con el exterior.

La nueva ordenación de esta parte de la zona portuaria favorece la localización de nuevos nodos generadores y atractores de desplazamiento que se sumen a los ya existentes. Así al muelle de Cruceros, que continúa aumentando el número de escalas anuales, y al Centro Comercial El Muelle, que ha ampliado su oferta comercial, habrá que añadir el nuevo acuario en tramitación, que estima la visita de unos 300.000 visitantes al año (si bien, muchos de ellos accederán en transporte discrecional).

Se estima que, en un escenario futuro, en el cual se incluyese la puesta en servicio del acuario se aumentaría el tráfico en unos 450 v/h (300 plazas de aparcamiento y un coeficiente de 1,5 por otros movimientos que se pudieran general en la zona) en la Avenida de los Consignatarios en la franja horaria entre las 8 de la mañana y las 8 de la noche, aumentando el tráfico en un 30%.

Y por eso consideramos otro déficit de la Memoria de esta A. I. de la 3ª Modificación SG-P, que en la misma no se refleje lo que si se informa en el ESTUDIO DE TRÁFICO Y DESARROLLO DE ALTERNATIVAS PARA LA ORDENACIÓN DE ACCESOS AL PUERTO DE LA LUZ Y DE LAS PALMAS de esta misma A. I. de la 3ª Modificación SG-P, respecto a la GC 1 – Gran Canaria 1 -, que como parte de la estructura viaria de la

Documento firmado por:	Fecha/hora:
AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	14/01/2016 15:40

2016 - 5047

14/01/2016

REGISTRO GENERAL

9006754ad12f0e1330707e0302010127P

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en <http://sedelectronica.laspalmasgc.es/validador/index.jsp?csv=9006754ad12f0e1330707e0302010127P>

Ciudad y de la Isla, supone una estructura de segundo nivel de prevalencia, si bien condicionada por la prevalencia de los usos portuarios, para nada condicionada por otros usos complementarios, como son los incluidos en el SG- DEL (anterior OAS-06) recurrido, y por supuesto un acuario.

Pues en ese estudio de tráfico podemos ver en su punto 2.2.1.2.- ZONA PORTUARIA;

La movilidad entre el Puerto y el resto de la Isla se produce, principalmente, por la red de alta capacidad de Gran Canaria, constituyéndose la Avenida Marítima, como el principal canalizador de tráfico y por lo que no es de extrañar, que dicha vía se encuentre sobrepasada en su capacidad (según lo indicado por la Instrucción de Carreteras 3.1-IC).

Luego, ni en la Memoria, ni en ese propio estudio de tráfico, se afronta y analiza lo que significa, para el tráfico interno del SG-P (anteriores OAS 4 y OAS 5), como para su conexión con la Ciudad y la Isla, y para el propio tráfico urbano, que la GC 1, este "sobrepasada en su capacidad", ni la Alternativa de ordenación del tráfico elegida, ni ninguna de las otras analizadas, afrontan esa capacidad sobrepasada de la única vía por la que inevitablemente hay que circular una vez abandonada la zona portuaria.

El documento de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P, pasa a elegir una Alternativa de tráfico, sin condicionarla a la solución de esa saturación del segundo uso prevalente, la circulación por la GC 1.

Elije una Alternativa, y ordena el SG-P (anteriores OAS 4 y OAS 5), sin garantizar que esto suponga una mejora, o al menos no empeorar la movilidad entre el Puerto y la Ciudad.

Se procede a justificar modificar el SG-P (anteriores OAS 4 y OAS 5) para ayudar a desarrollar y ejecutar el recurrido SG- DEL (anterior OAS-06), permitiendo que este desarrollo aumente en un 30 % la ya saturada conexión entre el viario portuario y la GC 1.

Todo lo contrario de lo que la racionalidad, y la normativa vigente marcan. Primero debe priorizarse el tráfico de usos portuarios. En segundo lugar la conexión de este con el resto de la Ciudad y la Isla, es decir, desaturar la GC 1 para que la movilidad de los usos portuarios mejore. Y en tercer lugar estarían esos usos complementarios, no portuarios como el acuario, cuya ejecución deben condicionarse a la solución de los problemas existentes, y más de los que agudizarían al desarrollarse.

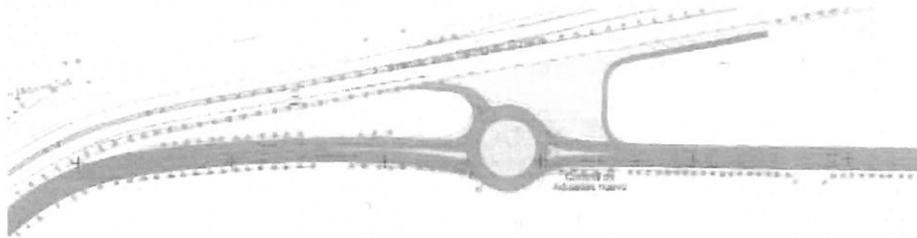
Por lo que consideramos incorrecta la conclusión del estudio de tráfico que lo que hace es permitir que la GC 1 "sobrepase más su capacidad";

Tras varias alternativas el estudio concluye aportando una solución a los accesos tanto por el entorno de Santa Catalina – Ámbito 1 (SG-DEL) como por el entorno del Muelle Pesquero – Ámbito 2 (SG-P). Este último acceso constituye el eje principal de la Modificación del Plan Especial que ahora se propone.

La alternativa seleccionada para el Ámbito 2 presenta una nueva salida desde la GC-1 con destino al entorno del muelle Pesquero y circulación hacia el sur (sin paso por aduanas) o hacia el norte (con paso por aduana).

Con esta solución los vehículos de tráfico no portuario podrían entrar por este punto hasta su destino en el muelle de Sanapú (Acuario, p.e.) mientras que los vehículos que acceden al recinto portuario (al ámbito SG-P) también podrían hacer uso de esta nueva entrada, liberando de tráfico la glorieta de Belén María.

Esta solución mantiene la glorieta existente en la Avenida de los Consignatarios (con algún ajuste geométrico que se deba realizar para mejorar los radios y la longitud del ramal de salida desde la GC-1) y también se basa en el nacimiento de un tercer carril en el tronco de la GC-1, poco después del final del cambio de sentido subterráneo (Pérez Muñoz) situado en el entorno del istmo de La Isleta.



Destacar que la conexión de la Alternativa elegida se realiza precisamente en el inicio del Istmo, que como tal es la principal dificultad física para resolver la "capacidad saturada" de la GC 1.

Modificaciones cuya ejecución supone un gasto público en la realización de obras para favorecer negocios privados como el acuario, en detrimento de varios intereses generales y más prevalentes, como el de la movilidad de los vehículos en la GC 1.

Ante todas estas deficiencias en la parte descriptiva e informativa del documento de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P, la parte justificativa no puede ser correcta, ya que se deriva de información deficiente y/o falsa. Como vemos a continuación, que en algún aspecto llega al ridículo en la justificación de una ordenación.

Sobre la parte Justificativa de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P:

Así en el punto 4. y más concretamente en el apartado 4.1 Objeto de las Modificaciones Propuesta, como Justificaciones del documento de A. I. de la 3ª Modificación SG-P, podemos ver los objetivos que se plantean en las modificaciones concretas propuestas en diferentes aspectos como; la *Accesibilidad y conexiones terrestres*; *Modificaciones destinadas a favorecer la actividad portuaria*; Actualizaciones y/o adaptaciones correspondientes en la normativa del documento del Plan Especial de Ordenación del SG-P

Accesibilidad y conexiones terrestres.

a) Mejorar la accesibilidad del transporte terrestre al puerto de Las Palmas, facilitando la conexión del sistema general portuario (SG-P) y del sistema general de dotaciones del espacio litoral (SG-DEL) con el sistema general viario (GC-1).

c) Mantener la continuidad en las conexiones viarias dentro del ámbito de la Zona de Servicio del puerto de Las Palmas, permitiendo y facilitando la gestión conjunta de todos los ámbitos de normativa, tanto los incluidos en el SG-P, como los incluidos en el SG-DEL.

g006754ad12f0e1330707e0302010f27P

http://sedelectronica.laspalmasgc.es/vai/Doc/Index.jsp?csv=g006754ad12f0e1330707e0302010f27P

La autenticidad de este documento puede ser comprobada

mediante el Código Seguro de Verificación en

e) Contemplar los cambios en la red viaria necesarios para la nueva delimitación del recinto aduanero portuario que se ejecute, cuyo control de accesos deberá desplazarse de su actual posición en el entorno del Muelle de Sanapi, a su futura localización en el entorno del Muelle Pesquero.

Como se desarrolló en el punto anterior, con los datos del propio Estudio de Tráfico, se olvidan por completo que para “mejorar la accesibilidad del transporte terrestre al Puerto de Las Palmas” tanto de salida como de entrada, es necesario descongestionar la GC 1. Acabar con la “capacidad sobrepasada” del mismo que indica la Instrucción de Carreteras 3.1-IC, que tiene dicho sistema general viario.

Facilitar el acceso a más vehículos a la zona del SG- DEL (anterior OAS-06), sin solucionar este problema, es facilitar una sobrecarga mayor de ese sistema general, y demuestra una ordenación incorrecta del planeamiento al facilitar y potenciar actividades de 3er nivel de prevalencia, los usos complementarios, no portuarios como el Acuario, en perjuicio de las actividades de 2º nivel de prevalencia, el sistema general viario que se permite aumente la sobrecarga, que perjudica aumentando en un 30 % la saturación de las entradas y salidas al recinto portuario, y por lo tanto a que la actividad de 1er nivel de prevalencia, la comunicación de la actividad portuaria comercial con la Ciudad y la Isla, se desarrolle con más dificultades, al conectar el puerto con la GC 1, precisamente en el punto que inicia el tapón natural, físico, que dificulta la saturación de la GC 1, y es que conectan en el inicio del Istmo, que como recuerda el propio Estudio de Tráfico, comienza en el Castillo de La Luz, a la altura del Muelle Pesquero que es por donde la Alternativa elegida propone conectar todo el Puerto, tanto al SG-P como al SG-DEL, con la Ciudad y la Isla a través de la GC 1.

Con el estado actual del tráfico, y la situación del sistema general viario, en segundo lugar de prevalencia desde el punto de vista portuario, la ordenación de las infraestructuras en general, y las viarias en particular que afectan a las actividades de primer nivel de prevalencia portuaria, lo que deben resolver es la paralización de toda modificación y actuación en las infraestructuras viarias, incluidas las recurridas en contencioso del SG-DEL (anterior OAS-06), más allá de ese propio contencioso, hasta que no se resuelva la sobre carga de la GC 1, para aliviar la actual, y para que el aumento del tráfico a actividades no portuarias sea también absorbido por esa infraestructura general.

Modificaciones destinadas a favorecer la actividad portuaria.

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

Con posterioridad a la formulación del documento de noviembre de 2014 de la 3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación, se ha comprobado, desde el punto de vista de la gestión y explotación del dominio público portuario, que no resulta razonable ni justificado que la zona de maniobra del Muelle de Cambulloneros se mantenga con un ancho de 50 metros y la alineación sur con un ancho de 40 metros. En la actualidad no se justifica dicho ancho de zona de maniobra o muelle, ya que esa es la anchura que normalmente corresponde con las terminales de contenedores por sus específicas necesidades operativas, y en ninguna de las dos alineaciones existen terminales de contenedores adyacentes, ni está previsto que vayan a implantarse en dicha líneas de muelles.

g006754ad12f0e1330707e0302010127P

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en <http://sedelectronica.laspalmasgc.es/ValDoc/Index.jsp?csv=g006754ad12f0e1330707e0302010127P>

Por el contrario, existen otros usos portuarios asociados con la carga y descarga de buques atracados en las dos alineaciones de muelle mencionadas, que en estos momentos demandan el mejor aprovechamiento de las explanadas situadas junto a los mismos, ampliando la superficie susceptible de ser otorgada en régimen de concesión administrativa, y desde ese punto de vista resulta conveniente ajustar la anchura de sus correspondientes zonas de maniobra, reduciéndola hasta 20 m, que es la que se considera realmente necesaria para realizar las operativas que son previsibles en la actualidad.

Tras repasar la propia Memoria del documento de A. I. de la 3ª Modificación SG-P, y todos los documentos adjuntos de dicho expediente sacado a exposición pública a través del portal del Puerto, y al leer esta **justificación** para cambiar de forma irreversible las condiciones de la operativa de atraque y descargas, nos preguntamos si estamos leyendo un documento oficial de ordenación del territorio, o un escrito de publicidad para apoyar una acción.

No se aportan datos concretos de las afirmaciones que se hacen:

- *“han surgido en el puerto de Las Palmas nuevas vías de diversificación de actividades y de comercio portuario”*: ¿Dónde se especifican esas vías de diversificación de la actividad?. No encontramos en ninguna parte del documento alguna nueva actividad de futuro para la que sea necesaria modificar la configuración actual del puerto.
- *“se ha comprobado, desde el punto de vista de la gestión y explotación del dominio público portuario, que no resulta razonable ni justificado que la zona de maniobra del Muelle de Cambulloneros se mantenga con un ancho de 50 metros y la alineación sur con un ancho de 40 metros”*, aún sin que se relacionen los datos concretos de ese cambio en la actividad portuaria, cambio al que por lo visto tenemos que creer como cuestión de fe, olvidan que en un documento de ordenación, lo que hay que justificar es el cambio propuesto, y no la configuración existente. Y el cambio propuesto hay que justificarlo proponiendo una configuración que tenga más oportunidades de futuro, no reduciendo estas.
- *“Por el contrario, existen otros usos portuarios asociados con la carga y descarga”*, sin identificar esos usos, y que inconvenientes hay para que los mismos se desarrollen con la configuración actual. Sólo se exponen generalidades, sin apoyar en datos.

No se especifican qué usos portuarios asociados a la carga y descarga, en concreto se refieren, para determinar estos como definitivos para el Muelle de Cambulloneros, y que signifiquen una estabilidad, desde los puntos de vistas de utilización y optimización del suelo portuario en el tiempo, para que se justifique una modificación del espacio portuario que impediría para el futuro la operativa de contenedores en la zona.

Desde una perspectiva racional, una cosa es la ampliación de las actividades posibles en la actual configuración del espacio portuario, y otra cosa es modificar este espacio de forma que se impide para el futuro la actividad actual, y para la que fue diseñado ese muelle.

No nos oponemos a ampliar las posibles actividades portuarias que se puedan desarrollar en el Muelle de Cambulloneros, pero si al cambio de configuración física de la misma, que impediría irreversiblemente la operativa de contenedores en esa zona, y con ello que una necesaria ampliación y/o reconfiguración de la carga y descarga de contenedores, al no tener operatividad el Muelle Cambulloneros, aún habiendo suelo urbanizado para ello,



9006754ad12f0e1330707e0302010127P

<http://sedelectronica.laspalmasgc.es/valDoc/index.jsp?osv=g006754ad12f0e1330707e0302010127P>

La autenticidad de este documento puede ser comprobada

mediante el Código Seguro de Verificación en

Documento firmado por: AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	Fecha/hora: 14/01/2016 15:40
--	---------------------------------



tenga que desplazarse a zonas nuevas en la Dársena y Diques de La Esfinge (Nelson Mandela).

Por lo que la modificación propuesta en el espacio de operativa del Muelle Cambulloneros, vulnera los principios de ordenación del Texto Refundido 1/2000, de gasto y ordenación de las Normas de desarrollo y estabilidad presupuestarias, y de los objetivos que tienen el territorio destinado a ZEC y Zona Franca, según la Ley 11/1999.

Actualizaciones y/o adaptaciones correspondientes en la normativa del documento del Plan Especial de Ordenación del SG-P.

Independientemente de lo anterior, en la Adaptación Plena al TR-LOTCEC y las Directrices de Ordenación (Ley 19/2003) del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, aprobado definitivamente por Acuerdo de la COTMAC de 29 de octubre de 2012, se establecieron (Ficha del Área Diferenciada SG-P) una serie de modificaciones de los art. 32, 40, 42 y 43 de la Normativa del Plan Especial de Ordenación del SG-P, que tras la aprobación definitiva del PGO se incorporaban directamente a la ordenación urbanística.

En definitiva, se propone que en este expediente se introduzcan las actualizaciones y/o adaptaciones correspondientes en la normativa del documento del Plan Especial de Ordenación del SG-P, a fin de que se incorporen en el documento las modificaciones vigentes desde el año 2012.

Por otro lado, la aprobación y entrada en vigor de la "Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios de los Puertos de Las Palmas en la isla de Gran Canaria", aprobada definitivamente por la Orden FOM/769/2014, de 25 de abril, y publicada en el BOE núm. 116 de 13 de mayo de 2014, y el expediente de modificación de la misma, cuyo procedimiento ya está en curso en su fase final para aprobación definitiva, supone un nuevo escenario que debe ser tenido en cuenta a la hora de ordenar urbanísticamente la zona

El Plan Especial en ningún caso puede pasar por alto, que aunque una ordenación esté consolidada en el PGOU, por encima de este está la Ley 11/1999, de 13 de mayo, de Modificación Puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias, por lo que para el territorio del antiguo OAS 5, la normativa y ordenación tiene que guardar la finalidad que dicha Ley impone a ese territorio.

De hecho suponemos que aunque no estén detalladas esas limitaciones en objetivos en la fichas mencionadas del PGOU-LPAGC, si existe una aceptación general a lo dispuesto en la Ley 11/1999, y por lo tanto a los objetivos y límites marcadas por ella.

Y un plan especial de ordenación, en el que se desarrollan y configuran de forma concreta todas las disposiciones y condicionantes, si debe detallar todas las existentes que concurren en el ámbito a ordenar, por lo que el documento justificativo de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P, también incumple el Texto Refundido 1/2000, al detallar parcialmente, excluyendo cuestiones fundamentales, de las normas generales que afectan a los ámbitos para los que se desarrolla esta 3ª Modificación SG-P.

Además de detallar las normas que desarrolla el PGOU – LPAGC, y el PIO Gran Canaria, y otros planes de ordenación, esta parte justificativa debe detallar los objetivos y limitaciones



g006754ad12f0e1330707e0302010127P

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en <http://sedelectronica.laspalmasgc.es/validador/index.jsp?csv=g006754ad12f0e1330707e0302010127P>

que impone la Ley 11/1999 en el desarrollo portuario, y más cuando esos objetivos y limitaciones corresponden al territorio propuesto para la expansión y reubicación de una diversidad de actividades que tienen espacio en el actual recinto portuario; tráfico interinsular, trasbordo de contenedores, etc.

En la adaptación del SG-P al PGOU-LPAGC y resto de normativa, debe quedar detallado que sus objetivos y limitaciones están enmarcados para el desarrollo de la ZEC y la Zona Franca, en aquellos espacios definidos como urbanizables y/o urbanizados para esas actividades según la Ley 11/1999.

Pues con los múltiples y graves errores que hemos enunciado a la parte descriptiva – informativa y a la justificación de las propuestas de modificación, éstas, como veremos a continuación no pueden ser modificaciones correctas, de forma parcial o completa,

Así, al punto 4.2 Descripción de las Alteraciones a Introducir en el Plan Especial, y cada una de ellas, decimos que:

a). Modificaciones del Viario Principal de conexión interior entre el SG-DEL y el SG-P. Nuevo acceso desde la GC-1:

La propuesta se desarrolla en torno a la rotonda existente en la Avda. de Los Consignatarios frente al acceso al Muelle Pesquero que divide el vial para separar el tráfico rodado cuyo destino sea una u otra zona del Puerto (SG-P y SG-DEL), según sea el caso.

Desde la GC-1, mediante un carril de desaceleración, se provee un vial de entrada al puerto cuya finalidad principal es permitir el acceso al SG-DEL desde su extremo norte eliminando la necesidad de llegar hasta la entrada de Belén María y, por lo tanto, descongestionando este tramo.

Tal como desarrollamos en las anteriores Alegaciones a los déficit informativos y justificativos respecto a las modificaciones viarias, entendemos que esta propuesta se tendría que desechar en cualquiera de los escenarios posibles.

Es imposible que la solución a la sobre capacidad de la GC 1 inicie su desarrollo dentro del propio Istmo, a la altura del muelle pesquero, por lo que en todo caso, la organización de las conexiones con la GC 1 desde el recinto portuario, debe estar supeditada a la configuración final de la GC 1, y según esa configuración que absorba adecuadamente el tráfico actual y el futuro, hacer las conexiones desde el puerto para que estas sí garanticen y faciliten la movilidad del tráfico, y no la saturación como esta modificación propuesta.

Entendemos que lo correcto en la ordenación del SG-P (anteriores OAS 4 y OAS 5), en cuanto a sus conexiones con la Ciudad y la Isla, es mantener de forma condicionada la Alternativa 0, hasta que el sistema general viario tenga solucionado su saturación con una nueva configuración que además permita la absorción de los posibles crecimientos de tráfico portuario.

b). Modificaciones de los viales secundarios y las áreas funcionales AN3-PC y AN1-B:

La propuesta tiene en cuenta que gran parte del Área Funcional AN3-PC y todo el Área Funcional AN1-B continuarán manteniendo sus actividades portuarias comerciales y complementarias y, por lo tanto, precisan permanecer dentro del recinto de control aduanero portuario.

Documento firmado por: AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	Fecha/hora: 14/01/2016 15:40
--	---------------------------------

Esta circunstancia hace necesaria una nueva estructura de viarios secundarios que mantengan el acceso a los muelles, a las parcelas y las concesiones existentes, así como el retorno hacia el Puerto Comercial sin necesidad de traspasar el control aduanero.

El traslado "obligado" de la Aduana y una nueva configuración funcional entre las actividades portuarias comerciales y las complementarias, esta pendiente de ser "obligado" tras la conclusión de la demanda contenciosa administrativa al SG- DEL (anterior OAS-06) en la que se cuestiona la idoneidad de desarrollar actividades complementarias en vez de las portuarias comerciales en el ámbito del SG- DEL (anterior OAS-06).

Con lo que no tiene cabida en la ordenación propiciar una actuación definitiva e irreversible antes que se aclare la ordenación definitiva del SG- DEL (anterior OAS-06).

La restructuración de viarios modifica sensiblemente las superficies de las distintas Áreas de Normativa afectadas, y además obliga a un traslado de algunas de las plazas de estacionamiento público, si bien su ubicación no tiene carácter vinculante en el plan especial.

De esta forma las superficies de las Áreas de Normativa afectadas varían.

Se adecue la A. I. de la 3ª Modificación SG-P al hecho de que las actividades prevalentes son las portuarias, tanto para el SG-P, como para el SG-DEL, por lo que el espacio del SG-P no debe cambiar su normativa y configuración para favorecer el aparcamiento por derivación del SG-DEL, esta actividad en toda caso debe ser asumida en el ámbito del SG-DEL en el que también se debe contemplar, incluso con independencia del contencioso a ese Plan Especial, como zona de apoyo de la actividad prevalente portuaria.

d). Modificaciones destinadas a favorecer la actividad portuaria.

Con la finalidad de dar cabida a industrias y almacenes que deban estar en relación directa con las operativas portuarias de intercambio tierra-mar (carga/descarga de materias primas y/o productos manufacturados), se hace necesaria la existencia de un espacio de explanada con este uso que se sitúe adyacente a la propia Zona de Maniobra, con reducción simultánea de la anchura de ésta que se entiende excesiva para los tráfico potenciales previstos

De igual manera, al reducirse la superficie de la Zona de Maniobra (zona de muelles en el plan especial), se incrementa en 20.326 m² la superficie destinada al Área de Normativa Almacenaje Descubierta (sombreada en amarillo en la imagen anterior).

En total, la superficie del Área de Normativa AN2 alcanzaría los 825.838 m² en el ámbito de este Plan Especial.

El Plan Especial SG-P, debe cumplir con la obligación de facilitar desarrollos posibles en todas las operativas imaginables, más de las actividades ya existentes, de cara a optimizar al máximo las infraestructuras, Texto Refundido 1/2000 y Normas de desarrollo y estabilidad presupuestarias, por lo que no es de recibo una actuación que limita la actividad actual de contenedores, sin ni siquiera un estudio económico que indique que esa actividad tiende a desaparecer y/o disminuir en el tráfico internacional de mercancía.



g006754ad12f0e1330707e0302010127P

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en <http://sedelectronica.laspalmasgc.es/validador/index.jsp?csv=g006754ad12f0e1330707e0302010127P>

Por eso es incompatible con la normativa de ordenación vigente reducir la Zona de Maniobra, y la anchura de ésta, al igual que reducir la superficie de la Zona de Maniobra (zona de muelles en el plan especial), debiéndose compatibilizar esa capacidad potencial actual de dichas zonas, con aceptar en la normativa otras actividades diferentes al almacenaje descubierto, pero de forma que las instalaciones necesarias para esas otras actividades no concretadas en el documento de A. I. de la 3ª Modificación SG-P, de realizarse, sean reversibles en el tiempo para volver a la actividad original de carga y descarga para Almacenaje Descubierta. Tanto para el área AN2, como para el conjunto de áreas, las modificaciones en la operativas portuarias de atraque, carga y descarga, deben quedar en el máximo posible de sus configuraciones actuales para cumplir con la mejor optimización de dichas infraestructuras según el Texto Refundido 1/2000 y las Normas de desarrollo y estabilidad presupuestarias.

4.3 ACTUALIZACIÓN DEL PLAN ESPECIAL CON LAS MODIFICACIONES INTRODUCIDAS POR LA FICHA SG-P DEL PGO DEL AÑO 2012.

b) Se modifica el artículo 40.4 de la Normativa del Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicios del Puerto de la Luz y de Las Palmas con el fin de ampliar el uso pormenorizado "Almacén especial y los tres tipos de industria" que ahora se limita a la subárea C, a todo el Área Normativa AN1.

La normativa del Plan Especial vigente se modifica, por tanto, en su artículo 40.4. Condiciones de uso, quedando como se transcribe: "Artículo 40. Normas Particulares para el Área de Almacenaje y Logística (An1).

(...)

4. Condiciones de uso

Usos pormenorizados permitidos en todas las sub-áreas:

Pequeña industria

Pequeño almacén, almacén en general y logístico y, en particular, silos de graneles alimenticios.

Talleres de automoción y reparación

Pequeño comercio.

Local de oficina.

Espacio libre y equipamiento en todas sus categorías.

Servicios públicos en todas sus categorías

Transporte y red viaria, en todas sus categorías

Establecimientos para consumo de bebidas y comidas, en su tipo I

Almacén especial y las tres categorías de industria.

Logístico

Instalaciones técnicas portuarias".

c) Se modifica el artículo 42.6 de la Normativa del Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicios del Puerto de la Luz y de Las Palmas referente a la intención de trasladar los depósitos de combustibles situados en el Área Normativa "AN3-TO.

d) Se modifica el artículo 43 (AN3-PC) de la Normativa del Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicios del Puerto de la Luz y de Las Palmas en los puntos 2, 4 y 6 de dicho artículo, quedando como se transcribe a continuación:

Documento firmado por:	Fecha/hora:
AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	14/01/2016 15:40



"Artículo 43. Normas Particulares para el Área Terciaria de Puerto-Ciudad (AN3-PC).

(...)

2. Alineaciones y condiciones de parcelación.

Delimitación: Las parcelas quedarán delimitadas por las alineaciones exteriores de manzana y por las divisiones internas que establezca la Autoridad Portuaria, en ambos casos, en proyectos de construcción y concesiones. La parcelación reflejada en

los planos es puramente indicativa.

Parcela mínima: 200m2.

(...)

4. Condiciones de Uso.

Usos pormenorizados permitidos:

Todos los actualmente existentes de almacenamiento y pesqueros.

Pequeño comercio.

Establecimientos para consumo de bebidas y comidas.

Terciario/Administrativo

Local de Oficina

Espacio Libre y equipamiento en todas sus categorías.

Servicios Públicos en todas sus categorías.

Transporte Marítimo, estación marítima y garaje o aparcamiento

Náutico-deportivos

Logístico

Instalaciones Técnicas Portuarias.

(...)

6. Condiciones de desarrollo y proyecto.

Podrán desarrollarse mediante dos procedimientos:

A.- Directamente, procediendo a la delimitación de parcelas. Las indicadas en el plano u otras, mediante la estructura que proporciona el viario indicativo previsto en el plano nº2, de Red Viaria y Equipamientos del presente Plan Especial.

B.- Mediante la realización de proyectos de obras ordinarias de urbanización, en el que se defina, parcial o globalmente, un nuevo viario que sirva de referencia para la parcelación y el otorgamiento de concesiones."

En la modificación de los artículos 39, 40, 42 y 43 de la Normativa del Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicios del Puerto de la Luz y de Las Palmas con el fin de ampliar usos pormenorizados, hay que incluir en esa modificación que para los usos que se desarrollen en el ámbito del OAS 5, así como para el ámbito del OAS 4 destinado a Zona Franca, esta ampliación de los usos permitidos y/o autorizables, lo son en exclusiva para actividades dentro de los regímenes singulares administrativos, ZEC y Zona Franca. Y no para otras actividades como el tráfico interinsular.

Igualmente, en dichos artículos debe quedar estipulado, que en ningún caso el desarrollo de esos usos permitidos y/o autorizables, deben provocar un desplazamiento de actividades ajenas a la ZEC y Zona Franca a los ámbitos del OAS 5 y del OAS 4 dedicado a ellas.

Además debe quedar bien definido que los garajes y aparcamientos de la zona AN3-PC, lo deben ser para, y en capacidad para esa zona portuaria, y en ningún caso para sustituir las zonas de aparcamientos existentes en la zona del Muelle Sanapu, con la ordenación que debe tener la misma a través del SG-Del (antiguo OAS 6).

En cuanto al punto 4.4 Resumen de las Superficies de las diferentes Áreas de Normativa, el documento del Plan Especial SG-P, debe adaptar sus superficies a lo planteado en estas Alegaciones en todos los espacios que tengan que ver con el ámbito del OAS 5, y de la parte del OAS 4 destinada a ZEC y Zona Franca. Así como en el mantenimiento de las operativas de maniobra en su nivel más amplio posibles para atraques, carga y descarga. Y en lo que se refiere a las zonas de aparcamiento, sobre todo en los lindes entre este SG-P y el SG-DEL.

Sobre las modificaciones concretas al articulado propuestas

En cuanto al punto 6 **Propuesta de Modificación del Articulado**, entendemos que las propuestas contenidas en esta A. I. de la 3ª Modificación SG-P de redacción de articulado de la Normativa vigente del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anteriormente denominado Planes Especiales de Ordenación de la "Zona de Servicio del Puerto de la Luz y de Las Palmas" (OAS-04) y "Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y de Las Palmas" (OAS-05), deben incorporar lo dicho en nuestra Alegaciones de modo que:

A lo que se añade en el artículo 39 tris, que incorpora en un nuevo artículo una serie de determinaciones generales para el conjunto del ámbito SG-P, las cuales están vigentes desde que el PGO del 2012 introdujera una serie de modificaciones directas sobre el SG-P:

Artículo 39 tris. Determinaciones específicas derivadas del PGO de Las Palmas
Con la finalidad de optimizar las comunicaciones del puerto con otros puntos de la isla y del archipiélago se introduce el uso de intercambiador aéreo en todas aquellas áreas normativas en que exista como uso permitido el de transporte terrestre y/o marítimo como complemento de éstos.

Hay que añadir igualmente: Siempre y cuando dichos intercambiadores no lo sean para sustituir esa actividad en el área del Muelle Sanapú – Wilson, zona del SG – DEL (anterior OAS 6), zona que debe mantener esa actividad como se reclama en el contencioso a ese Plan Especial para que mantenga sus actividades portuarias. Y limitar las mismas a las actividades de la ZEC y Zonas Franca en el ámbito del OAS 5 y a la parte del OAS 4 urbanizadas para dichas actividades de regimenes administrativos singulares. De forma que:

Artículo 39 tris. Determinaciones específicas derivadas del PGO de Las Palmas Con la finalidad de optimizar las comunicaciones del puerto con otros puntos de la isla y del archipiélago se introduce el uso de intercambiador aéreo en todas aquellas áreas normativas en que exista como uso permitido el de transporte terrestre y/o marítimo como complemento de éstos, incluido los espacios del ámbito del SG-DEL (antiguo OAS 6). Y limitando los mismos a la actividades ZEC y Zona Franca en los ámbitos del OAS 5 y del OAS 4 urbanizado para esos regimenes administrativos singulares.

b) Se modifica el artículo 40.4 de la Normativa del Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicios del Puerto de la Luz y de Las Palmas con el fin de ampliar el uso pormenorizado "Almacén especial y los tres tipos de industria" que ahora se limita a la subárea C, a todo el Area Normativa ANI.

La normativa del Plan Especial vigente se modifica, por tanto, en su artículo 40.4. Condiciones de uso, quedando como se transcribe:





g006754ad12f0e1330707e0302010127P

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en <http://sedeelectronica.laspalmasgc.es/valido/index.jsp?csv=g006754ad12f0e1330707e0302010127P>

"Artículo 40. Normas Particulares para el Área de Almacenaje y Logística (An1). (...)

4. Condiciones de uso

Usos pormenorizados permitidos en todas las sub-áreas:

Pequeña industria

Pequeño almacén, almacén en general y logístico y, en particular, silos de graneles alimenticios.

Talleres de automoción y reparación

Pequeño comercio.

Local de oficina.

Espacio libre y equipamiento en todas sus categorías.

Servicios públicos en todas sus categorías

Transporte y red viaria, en todas sus categorías

Establecimientos para consumo de bebidas y comidas, en su tipo I

Almacén especial y las tres categorías de industria.

Logístico Instalaciones técnicas portuarias".

A lo que habría que aclarar que; En el ámbito del OAS 5 y de la zona urbanizada del OAS 4 para los regimenes administrativos singulares, estas actividades sólo están permitidas para las que sean 100 % de las propias de la ZEC y Zona Franca.

Quedando el artículo completo;

"Artículo 40. Normas Particulares para el Área de Almacenaje y Logística (An1). (...)

4. Condiciones de uso

Usos pormenorizados permitidos en todas las sub-áreas:

Pequeña industria

Pequeño almacén, almacén en general y logístico y, en particular, silos de graneles alimenticios.

Talleres de automoción y reparación

Pequeño comercio.

Local de oficina.

Espacio libre y equipamiento en todas sus categorías.

Servicios públicos en todas sus categorías

Transporte y red viaria, en todas sus categorías

Establecimientos para consumo de bebidas y comidas, en su tipo I

Almacén especial y las tres categorías de industria.

Logístico Instalaciones técnicas portuarias".

En el ámbito del OAS 5 y de la zona urbanizada del OAS 4 para los regimenes administrativos singulares, estas actividades sólo están permitidas para las que sean 100 % de las propias de la ZEC y Zona Franca.

Se actualizan los puntos 2, 4 y 6 del artículo 43, al texto normativo actualmente vigente, tras la entrada en vigor del PGO del año 2012, que introdujo una serie de modificaciones directas sobre el SG-P. Además se suprime el punto 7 del artículo, por el levantamiento de las suspensión sobre el ámbito del PTP-2, quedando como se transcribe:

Art.43. Normas Particulares para el Área Terciaria de Puerto-Ciudad (AN3-PC).

2016 - 5047

14/01/2016

REGISTRO GENERAL

Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



g006754ad12f0e1330707e0302010Z7P

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en <http://sedelectronica.laspalmasgc.es/valDoc/index.jsp?csv=g006754ad12f0e1330707e0302010Z7P>

4. Condiciones de uso:

Usos pormenorizados permitidos:

Todos los actualmente existentes de almacenamiento y pesqueros.

Pequeño comercio.

Establecimientos para consumo de bebidas y comidas.

Terciario/Administrativo

Local de Oficina

Espacio Libre y equipamiento en todas sus categorías.

Servicios Públicos en todas sus categorías.

Transporte Marítimo, estación marítima y garaje o aparcamiento

Náutico-deportivos

Logístico

Instalaciones Técnicas Portuarias.

Actividades que deben ser limitadas a que ninguna de esas actividades, especialmente otras actividades náuticas, a que no se dificulte, ni restrinjan las operativas necesarias para el tráfico interinsular que debe tener su ubicación prioritaria en los muelles Sanapú y Wilson, y su zona de influencia, como se está reclamando en contencioso al SG-DEL (antiguo OAS 6).

Y que los garajes o aparcamientos no lo sean para aumentar la capacidad de aparcamiento en esa zona para compensar las zonas de aparcamiento que deben permanecer en el SG-DEL (antiguo OAS 6), como también se reclama en Contencioso.

Con lo que el artículo 43 quedaría,

Art.43. Normas Particulares para el Área Terciaria de Puerto-Ciudad (AN3-PC).

4. Condiciones de uso:

Usos pormenorizados permitidos:

Todos los actualmente existentes de almacenamiento y pesqueros.

Pequeño comercio.

Establecimientos para consumo de bebidas y comidas.

Terciario Administrativo

Local de Oficina

Espacio Libre y equipamiento en todas sus categorías.

Servicios Públicos en todas sus categorías.

Transporte Marítimo, estación marítima y garaje o aparcamiento

Náutico-deportivos

Logístico

Instalaciones Técnicas Portuarias.

Garantizándose en todo caso a que ninguna de esas actividades, especialmente otras actividades náuticas, dificulten o restrinjan las operativas necesarias para el tráfico interinsular que es prioritario en los muelles Sanapú y Wilson, y su zona de influencia.

Y los garajes o aparcamientos desarrollados lo deben ser para las actividades propias de esa zona, y no para aumentar la capacidad de aparcamiento de la zona del SG-DEL (antiguo OAS 6).

2016 - 5047

14/01/2016

REGISTRO GENERAL



g006754ad12f0e1330707e0302010127P

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en <http://sedeelectronica.laspalmasgc.es/validador/index.jsp?csv=g006754ad12f0e1330707e0302010127P>

III. PLANOS DE ORDENACIÓN A SUSTITUIR.

Los planos de ordenación de los vigentes Planes Especiales de Ordenación de la "Zona de Servicio del Puerto de la Luz y de Las Palmas" (OAS-04) y "Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y de Las Palmas" (OAS-05), se sustituyen

al completo, debido a los cambios introducidos:

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

Estos planos deben recoger todas las modificaciones propuestas en estas Alegaciones.

En coherencia con lo propuesto en estas Alegaciones a la A. I. de la 3ª Modificación SG-P, el Anexo I "Normativa a Sustituir y la de Sustitución", en la descripción de las sustituciones deben ir las que se derivan de estas Alegaciones, y no las que aparece en dicha A. I. de la 3ª Modificación SG-P.

Por todo lo expuestos; **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. Se suspenda la tramitación de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P hasta que concluya el citado proceso contencioso administrativo que existe contra el Plan Especial del SG- DEL (anterior OAS-06), para que la propuesta de Modificación del SG-P se coordine realmente en función a como quede configurado finalmente el SG-DEL.
3. En todo caso, en cuanto al sistema viario y de accesos y movilidad terrestre, se deseché la Alternativa elegida, la Alternativa 2, para todos los escenarios por conectar precisamente en el Istmo de La Isleta, y se opte en todo caso por la Alternativa 0, condicionada a que se resuelva la sobre capacidad existente en la GC 1 con una nueva configuración de la misma, para que la nueva conexión entre la zona portuaria y la ciudad, se sitúe en un punto adecuado para facilitar y utilizar esa nueva configuración de la GC 1 sin capacidad saturada.
4. Se complemente la parte justificativa con todos los datos de la Accesibilidad y conexiones terrestres y se incluya en la justificación las necesidad de movilidad derivadas del sistema general viario, la GC 1, adecuando a esta la Alternativa y su desarrollo.
5. se complemente la parte justificativa a las propuestas Modificaciones destinadas a favorecer la actividad portuaria, incorporando los datos concretos de las operativas mencionadas, e incorporando a la justificación de la A. I. de la 3ª Modificación SG-

P, los objetivos de optimación de las infraestructuras existentes que marca toda la normativa aplicable, el Texto Refundido 1/2000 y las Normas de desarrollo y estabilidad presupuestarias.

6. Se complemente la parte justificativa de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P, en lo que respecta a las Actualizaciones y/o adaptaciones correspondientes en la normativa del documento del Plan Especial de Ordenación del SG-P, con las determinaciones, finalidad y limitaciones que definen la Ley 11/1999.
7. La ordenación del SG-P (anteriores OAS 4 y OAS 5), en cuanto a sus conexiones con la Ciudad y la Isla, se mantiene de forma condicionada la Alternativa 0, hasta que el sistema general viario, la GC 1, tenga solucionado su saturación con una nueva configuración que además permita la absorción de los posibles crecimientos de tráfico portuario y de otras indoles que al canalizarse por la misma vía, intervienen en la característica de este.
8. Se mantenga la actual configuración de los controles aduaneros, al menos hasta que se resuelva el contencioso del SG- DEL (anterior OAS-06), para evitar el gasto público en una actuación que podría ser anulada por dicho contencioso si el mismo mantiene el ámbito del SG- DEL (anterior OAS-06) dentro del uso portuario.
9. Se mantenga la Zona de Maniobra, y la anchura de ésta, al igual que se mantenga la superficie de la Zona de Maniobra (zona de muelles en el plan especial), debiéndose compatibilizar esa capacidad potencial actual de dichas zonas, con aceptar en la normativa otras actividades diferentes al almacenaje descubierto, pero de forma que las instalaciones necesarias para esas otras actividades no concretadas en el documento de A. I. de la 3ª Modificación SG-P, de realizarse, sean reversibles en el tiempo para volver a la actividad original de carga y descarga para Almacenaje Descubierta. Tanto para el área AN2, como para el conjunto de áreas, las modificaciones en la operativas portuarias de atraque, carga y descarga, deben quedar en el máximo posible de sus configuraciones actuales para cumplir con la mejor optimación de dichas infraestructuras según el Texto Refundido 1/2000 y las Normas de desarrollo y estabilidad presupuestarias.
10. Se adecue la A. I. de la 3ª Modificación SG-P al hecho de que las actividades prevalentes, en todas las zonas del puerto, son las portuarias, tanto para el SG-P, como para el SG-DEL, por lo que el espacio del SG-P no debe cambiar su normativa y configuración para favorecer el aparcamiento por derivación del SG-DEL, esta actividad en toda caso debe ser asumida en el ámbito del SG-DEL en el que también se debe contemplar, incluso con independencia del contencioso a ese Plan Especial, como zona de apoyo de la actividad prevalente portuaria.
11. En la modificación de los artículos 40, 42 y 43 de la Normativa del Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicios del Puerto de la Luz y de Las Palmas, para adaptarla a la ficha del SG-P del PGOU 2012, con el fin de ampliar usos pormenorizados, hay que incluir en esa modificación que para los usos que se desarrollen en el ámbito del OAS 5, así como para el ámbito del OAS 4 destinado a Zona Franca, esta ampliación de los usos permitidos y/o autorizables, lo son en exclusiva para actividades dentro de los regimenes singulares administrativos, ZEC y Zona Franca. Y no para otras actividades como el tráfico interinsular. Igualmente, en dichos artículos debe quedar estipulado, que en ningún caso el desarrollo de esos usos permitidos y/o autorizables, deben provocar un



g006754ad12f0e1330707e0302010127P

<http://sedelectronica.laspalmasgc.es/val/Doc/index.jsp?csv=g006754ad12f0e1330707e0302010127P>

La autenticidad de este documento puede ser comprobada

mediante el Código Seguro de Verificación en

Documento firmado por:

AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Fecha/hora:

14/01/2016 15:40



g006754ad12f0e1330707e0302010f27P

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en <http://sedelectronica.laspalmasgc.es/valDoc/index.jsp?csv=g006754ad12f0e1330707e0302010f27P>

desplazamiento de actividades ajenas a la ZEC y Zona Franca a los ámbitos del OAS 5 y del OAS 4 dedicado a ellas.

Además debe quedar bien definido que los garajes y aparcamientos de la zona AN3-PC, lo deben ser para, y en capacidad para esa zona portuaria, y en ningún caso para sustituir las zonas de aparcamientos existentes en la zona del Muelle Sanapú, con la ordenación que debe tener la misma a través del SG-Del (antiguo OAS 6).

12. En cuanto al punto 4.4 Resumen de las Superficies de las diferentes Áreas de Normativa, el documento del Plan Especial SG-P, debe adaptar sus superficies a lo planteado en estas Alegaciones en todos los espacios que tengan que ver con el ámbito del OAS 5, y de la parte del OAS 4 destinada a ZEC y Zona Franca. Así como en el mantenimiento de las operativas de maniobra en su nivel más amplio posibles para atraques, carga y descarga. Y en lo que se refiere a las zonas de aparcamiento, sobre todo en los lindes entre este SG-P y el SG-DEL.
13. En el **Artículo 39 tris**, además de lo añadido habría que añadir en esta A. I. de la 3ª Modificación SG-P, también habría que añadir: Siempre y cuando dichos intercambiadores no lo sean para sustituir esa actividad en el área del Muelle Sanapú – Wilson, zona del SG – DEL (anterior OAS 6), zona que debe mantener esa actividad como se reclama en el contencioso a ese Plan Especial para que mantenga sus actividades portuarias. Y limitando los mismos a la actividades ZEC y Zona Franca en los ámbitos del OAS 5 y del OAS 4 urbanizado para esos regimenes administrativos singulares
14. Incorporar en el artículo 40, 40.4 la limitación de que En el ámbito del OAS 5 y de la zona urbanizada del OAS 4 para los regimenes administrativos singulares, estas actividades sólo están permitidas para las que sean 100 % de las propias de la ZEC y Zona Franca.
15. Incorporar al artículo 43, las siguientes condiciones;

Garantizándose en todo caso a que ninguna de esas actividades, especialmente otras actividades náuticas, dificulten o restrinjan las operativas necesarias para el tráfico interinsular que es prioritario en los muelles Sanapú y Wilson, y su zona de influencia.

Y los garajes o aparcamientos desarrollados lo deben ser para las actividades propias de esa zona, y no para aumentar la capacidad de aparcamiento de la zona del SG-DEL (antiguo OAS 6).
16. Que los planos de ordenación sustituidos en el apartado III. Planos de Ordenación a Sustituir, recojan todas las modificaciones propuestas en estas Alegaciones.

Fdo. Juan Carlos García Almeida
DI 42848669Z.



AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
Oficina de Registro General



JUSTIFICANTE DE ENTRADA EN REGISTRO

A fecha de 15/01/2016 se expide el justificante del apunte que sigue correspondiente al LIBRO GENERAL DEL REGISTRO DE ENTRADA de esta Entidad.

Datos Generales:

Nº General	Ejercicio	Fecha y Hora de Entrada	Fecha y Hora de Presentación
1944	2016	08/01/2016 - 09:59	08/01/2016 - 09:59

Datos Transporte:

Tipo de Transporte	Nº de Transporte	Fecha de Transporte

Interesado/s:

TITULAR	Documento
D/Dña MAGDALENA SANTANA VEGA	N.I.F.:46879250Y
Domicilio	C.P.
CALLE CALETA, 12	35009
	Municipio(Provincia)
	PALMAS DE GRAN CANARIA (L (LAS PALMAS)

Asunto:

Asunto	Modalidad
Extracto, Explicación	
ASUNTO: Asunto General (No Catalogado) SOLICITA: se tenga por formulada la presente, le sea admitida y, en base a lo expuesto, documentación aportada, normas generales y municipales que le afecta, se resuelva otorgar lo expuesto	
Destino	
Servicio de Urbanismo	

Documentos Aportados:

Descripción	Observaciones	Número / Referencia

Se expide el presente recibo gratuito, en conformidad con lo establecido en el artículo 159 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, aprobado por Real Decreto 2568 / 1.986, de 28 de Noviembre

Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

Unidad Administrativa: (04) Servicio de Urbanismo

Nº Solicitud: 1896/2016

Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria

Asunto General (No Catalogado)

Titular o interesado

Nombre y Apellidos o Razón Social		Sin documento					
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS							
País	Provincia	Municipio	Código Postal				
ESPAÑA	LAS PALMAS	Las Palmas de Gran Canaria	35008				
Tipo Vía	Con Domicilio en	Nº	Bloque	Portal	Escal.	Planta	Pta.
CALLE	TOMAS QUEVEDO RAMIREZ S/N	0					
Teléf./Fax		Correo Electrónico					
928214400							

A los efectos de notificación el interesado señala como medio preferente:

- Correo Ordinario
- Domicilio del Interesado

Documentos Aportados

- ALEGACIONES A LA APROBACION INICIAL DE LA 3 MODIFICACION DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DEL AREA SG-P PUERTO DE LAS PALMAS (ANTERIOR OAS-04 Y OAS-05) (EN ADELANTE A.I. DE LA 3 MODIFICACION SG-P)

Solicita

se tenga por formulada la presente, le sea admitida y, en base a lo expuesto, documentación aportada, normas generales y municipales que le afecta, se resuelva otorgar lo expuesto

En Las Palmas de Gran Canaria a 08 de enero de 2016



Fdo.: AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

ALTA EN LOS SERVICIOS INTERACTIVOS

"La firma implica la aceptación plena y sin reservas de que el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria pueda utilizar, tanto el número de teléfono como la dirección de correo electrónico, como datos para la identificación del ciudadano en su relación con el Ayuntamiento por medios electrónicos, y el reconocimiento que los datos proporcionados han sido introducidos de forma voluntaria y responden con veracidad a la situación real de titularidad, debiendo comunicar cualquier modificación que afecte a los mismos."

Fdo.: AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

De conformidad con la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal y demás normativa de desarrollo, le informamos que sus datos personales serán incorporados a un fichero titularidad de este Ayuntamiento, pudiendo ser utilizados por el mismo para el ejercicio de las funciones propias en el ámbito de sus competencias, así como ser cedidos o comunicados a otras Administraciones Públicas o terceros, en los supuestos previstos en la mencionada Ley.

En caso de que en este documento deban incluirse datos de carácter personal referentes a personas físicas distintas de quien lo presente deberá, con carácter previo a su inclusión, informarles de los extremos contenidos en el párrafo anterior.

Asimismo le informamos que puede ejercer los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición en la siguiente dirección: c/ León y Castillo, 270, 35005 Las Palmas de Gran Canaria, mediante escrito dirigido a esta entidad.

Pag. 1 de 2

Documento firmado por:	Fecha/hora:
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS -	08/01/2016 09:59
AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (VENTANILLA VIRTUAL)	08/01/2016 09:59

200675ad120081597e07e0099c01093ah

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en <http://sedelectronica.laspalmasgc.es/valido/index.jsp?csv=z00675ad120081597e07e0099c01093ah>

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

Alegaciones a la

Aprobación Inicial de la 3ª MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL ÁREA SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS" (ANTERIOR OAS-04 Y OAS-05) (en adelante A. I. de la 3ª Modificación SG-P).

D. MAGDALENA SANTANA JEGA, con DNI: 4687925016
domiciliado en C/ CALETA, 12, 35 009.

Presentamos estas Alegaciones a la A. I. de la 3ª Modificación SG-P, desde dos perspectivas;

1. La improcedencia de realizar dicha modificación, ya que el principal objetivo y justificación para realizar esta modificación es ajustar la ordenación del SG-P (anteriores OAS 4 y OAS 5) a la aprobación y efectividad del *Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida en el ámbito SG- DEL (anterior OAS-06)*, que si bien fue aprobado por acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, en sesión celebrada el 25 de septiembre de 2013, el mismo no se encuentra consolidado, ya que la Ordenación que en él se propone, se encuentra recurrida en Contencioso Administrativo, en la Sala de lo Contencioso Administrativo del TSJC, sección segunda, en el procedimiento 220/2015.
2. Los desajustes y contrariedades que la ordenación propuesta tiene con las leyes y normas de ordenación de Canarias y del Estado.

Como exponemos a lo largo de estas Alegaciones, la Ordenación propuesta vulnera.

1. El 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 en tres artículos determinan que las infraestructuras y el suelo urbano deben ser optimizados al máximo posible antes de transformar nuevo suelo rústico para desarrollar nuevas infraestructuras y/o suelo urbano, principios desarrollados también en las Directrices de Ordenación, en concreto en tres determinaciones. Y en el Título V, en cinco directrices. (en adelante Texto Refundido 1/2000).
2. Así como las normativas y leyes que definen y determinan el desarrollo y ejecución de los presupuestos e inversiones públicas de forma eficiente; artículo 31 de la constitución española; Real Decreto-ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad; y Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre (en adelante Normas de desarrollo y estabilidad presupuestarias).

3. Y como consecuencia de la ocupación con actividades no portuarias en la zona del OAS 6, se incumple la Ley 11/1999, 13 mayo, de Modificación Puntual de la Ley 12/1994, 19 diciembre (BOC 157, 24.12.94; BOE 29, 3.2.95), de Espacios Naturales de Canarias, con la ocupación del suelo rústico del ámbito de esa Ley, para actividades también ajenas a las descritas por dicha Ley (en adelante Ley 11/1999).
4. La propia **Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios de los Puertos de Las Palmas en la isla de Gran Canaria**, aprobada definitivamente por la Orden FOM/769/2014, de 25 de abril, y que en la definición indica “*el puerto de Las Palmas arranca por el Norte incluyendo los terrenos de Roque Ceniciento, situados en la Isleta, al Norte de la Península del Nido y al Oeste de aquella, se incluye una pequeña franja de superficie junto al polígono industrial de El Sebadal bordeando las dos rotondas existentes. La línea del límite de la zona de servicio coincide con el límite de los terrenos incluidos en el Paisaje Protegido de la Isleta, tal y como está definido en la Ley Territorial 11/1999, de 13 de mayo, de modificación puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre de Espacios Naturales de Canarias*”. Es decir, supeditada a esta Ley, a los objetivos de la misma, en lo que se refiere al uso portuario de la Dársena y Dique de La Esfinge (en adelante Orden FOM/769/2014).

1.- La improcedencia de realizar dicha modificación:

Desde la perspectiva de proceder a tramitar una Modificación de un Plan Especial para adaptarlo a la ordenación de otro, no hay mucho más que decir, salvo que parece improcedente realizar en estos momentos dicha modificación, ya que de la Demanda Contenciosa interpuesta contra el Plan Especial del SG-DEL (anterior OAS 6), es probable que se resuelva anulando la ordenación aprobada por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, y quede vigente la Alternativa 1 contemplada en el expediente de dicho SG-DEL. Alternativa no contemplada en la redacción de esta A. I. de la 3ª Modificación SG-P.

Al no estar consolidada una ordenación del SG-DEL, no tiene sentido aprobar una ordenación del SG-P para adaptar este espacio al primero. Al contrario de lo que afirman en el documento de Aprobación Inicial:

“Hacen conveniente y necesaria una actualización de los contenidos y ámbito del Plan Especial y, en particular, de su estructura de viarios y accesos a la zona de servicio terrestre del puerto”.

Menos aún es procedente que se realicen obras y actuaciones de modificación del espacio portuario, como se plantea en esta propuesta A. I. de la 3ª Modificación SG-P, como es el caso del traslado del edificio de la Guardia Civil – Aduana, hasta que no termine el procedimiento contencioso administrativo del SG-DEL (antiguo OAS 6).

Y esto en lo que respecta al principal aspecto en que se sostiene la necesidad de esta A. I. de la 3ª Modificación SG-P, porque el segundo aspecto que se menciona, “la Orden FOM/769/2014, de 25 de abril”, en la parte que las nuevas delimitaciones afecta a esta A. I. de la 3ª Modificación SG-P, hay que recordar que en lo que se refiere al espacio del antiguo OAS 5, dicha modificación esta condicionada a los objetivos que marcan la *Ley Territorial 11/1999, de 13 de mayo, de modificación puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre de Espacios Naturales de Canarias*.

Por lo que al no haber una saturación del existente recinto portuario, ni un desarrollo real de la ZEC y la Zona Franca que hagan necesario más muelle y dársena portuaria, ese espacio debe mantenerse en reserva (página 16 del DEUP de la Orden FOM/769/2014, de 25 de abril), y por lo tanto no procede modificar la ordenación en el espacio del antiguo OAS 5 que debe mantenerse en reserva mientras no sea necesario.

Recordando también que de imponerse la Alternativa 1 en el recurso contencioso al SG-DEL (antiguo OAS 6), los muelles Sanapú y Wilson volverían a la DEUP, ya que la Orden FOM/769/2014, de 25 de abril, y su modificación, los eliminó para adaptarse a dicho SG-DEL recurrido.

2.- Los desajustes y contrariedades que la ordenación propuesta tiene con las leyes y normas de ordenación de Canarias y del Estado

Más allá de la improcedencia de la tramitación de esta 3ª Modificación del SG-P en estos momentos, la ordenación propuesta en esta Aprobación Inicial, contiene los mismos defectos de normativa de ordenación que sustenta el mencionado recurso contencioso administrativo contra el SG-DEL.

Y es que la propuesta del documento de A. I. de la 3ª Modificación SG-P, agudiza la dinámica de ocupar y urbanizar suelo rústico, no urbanizado o urbanizado de forma irregular, en contra de toda la normativa que citamos en los 4 puntos anteriores, ya que;

- No optimiza las infraestructuras existentes evitando el consumo de nuevo suelo rústico (Texto Refundido 1/2000) en el caso de las infraestructuras portuarias. Y al contrario posibilitan una mayor saturación de las infraestructuras del sistema general viario, la GC 1. Las que están bajo del 40 % de utilización las duplican, y lo que esta con capacidad sobrecargada la saturan más.
- Supone un gasto público en nuevas infraestructuras cuando ya existen esas infraestructuras en el espacio portuario consolidado (Normas de desarrollo y estabilidad presupuestarias).
- Y ejecutan para el espacio del antiguo OAS 5, una finalidad distinta a la que está establecida por Ley (Ley 11/1999), y a la que se somete otras normas vigentes (Orden FOM/769/2014).

Y tampoco para esta A. I. de la 3ª Modificación SG-P, cuentan con un Plan Director vigente que contemple el desarrollo propuesto, ya que el vigente lo que contempla es;

Ampliación de los muelles y terminales de contenedores en el eje de los muelles de Gran Canaria –Virgen del Pino– León y Castillo, que serán complemento de la obra ejecutada de la prolongación del dique Reina Sofía y el futuro dique semisumergido a la altura del antiguo “Muelle Las Palmas”.

Desde esta situación normativa, en el documento de A. I. de la 3ª Modificación SG-P, se afirma que se realiza;

Con el objeto de adecuar las previsiones del PE OAS-04 y OAS-05 a la evolución de los factores económicos y del crecimiento experimentado en los últimos

tiempos por el Puerto de Las Palmas se motiva, desde la Autoridad Portuaria, la variación de su contenido a través la presente modificación.

Pero no encontramos en el documento de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P que se presenten los datos de ese supuesto crecimiento experimentado y que modifiquen los datos de ocupación que se presentaron en el expediente del SG-DEL (antiguo OAS 6), que indican una ocupación del 40 % de la capacidad portuaria, excluida la zona irregular de La Esfinge (Dique y Dársena).

Es más, una de las propuestas de reordenación recae sobre el Muelle de los Cambulloneros para permitir actividades diferentes a las actuales ante la baja ocupación de la misma, propuesta que además reduce estratégicamente las capacidades operativas en esa zona del Puerto. Tampoco para esta propuesta concreta se exponen los datos económicos que justificarían la necesidad de esos cambios con la reducción de la capacidad operativa portuaria.

Es necesario evidenciar que para la cuestiones de ordenación que pasamos a reseñar, cada una de ellas puede contradecir la normativa en su conjunto, o alguna en concreto, pero las acciones que se proponen y que igualmente reseñamos en nuestras Alegaciones, vulneran el conjunto de la normativa, por las implicaciones que cada una de estas acciones tiene en el conjunto del espacio portuario.

Sobre la parte descriptiva e informativa de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P:

Es de reseñar que todo el documento de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P, contiene defectos de descripción – información, de incorporar variables de análisis, y por lo tanto de justificación para sustenta lo que se propone, probablemente esas deficiencias existen para que no quede claro que la mayor parte de las modificaciones y acciones propuestas carecen de fundamento y justificación.

Así lo podemos contemplar en el punto 3.6 CONTENIDO DEL PLAN ESPECIAL VIGENTE (PE SG-P) de la Memoria.

Se hace un repaso del contenido y los hitos más importantes durante la tramitación y aprobación de los vigentes Planes Especiales de Ordenación OAS-04 y OAS-05 actualmente incluidos en el Área Diferenciada SG-P “*PUERTO DE LAS PALMAS*”). Y se reconoce que el planteamiento urbanístico del OAS 5, surge como respuesta a la entrada en vigor de la Ley 11/1999, de 13 de mayo, de Modificación Puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias, mediante la cual se clasifica el ámbito como Suelo Urbanizable destinado a albergar el crecimiento del Puerto hacia el norte, pero se olvidan de que tanto el territorio de dicho OAS 5, como una parte del OAS 4, tienen su desarrollo vinculado a los “regímenes administrativos singulares, es decir; la Zona Franca y la ZEC.

Como se puede ver en el propio documento 01_ESQUEMA_DIRECT, que es un plano esquema de las delimitaciones externas e internas del SG-P “*PUERTO DE LAS PALMAS*” (anteriores OAS-04 y OAS-05), la zona que corresponde al antiguo OAS 5 (urbanizable), y parte del OAS 4 (ya urbanizada pero con los mismos fines y que comprende el exterior del Dique Reina Sofía hasta el interior del Dique La Esfinge, y la Dársena que conforman), son

zonas de “regímenes administrativos singulares”, concretamente zona para el desarrollo de la ZEC (Zona Especial Canaria) y Zona Franca, ya que para estos objetivos es para los que se calificaron los del OAS 5 como urbanizables en la mencionada “Ley 11/1999, de 13 de mayo, de Modificación Puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias”, y se urbanizaron esa Ámbito del OAS 4, en la que tanto la zona terrestre, como la marítima de esas zonas, sólo se pueden desarrollar para implementar esos dos objetivos, y no para otros como es el desarrollo del Dique de La Esfinge como muelle de tráfico interinsular (que tiene su ubicación adecuada en los muelles Wilson y Sanapú). O para almacenes e instalaciones con actividades ajenas a esas zonas administrativas singulares, como las que actualmente se desarrollan irregularmente en las partes terrestres ya urbanizadas.

En el plano del 01_ESQUEMA_DIRECT, por lo tanto se refleja una realidad que no se desarrolla en las partes descriptivas del documento, como es la Memoria.

Sin que podamos olvidar que los objetivos fijados en esa Ley 11/1999, están por encima de las alteraciones a los mismos que se pretendan introducir en los Planes Especiales. En la debida jerarquía de la Ordenación Territorial, la Ley estaría por encima del Plan Especial, y éste es el que se debe ajustar a la primera. Por eso todas las actividades que se proponen en esta Modificación del SG-P “*PUERTO DE LAS PALMAS*” (anteriores OAS-04 y OAS-05), para el territorio del OAS-5 y parte del OAS 4, que no sean claramente para ZEC o Zona Franca, van contra la Ley, y no deben ordenarse, ni ejecutarse, en esta 3ª Modificación del Plan Especial. Ni ejecutarse aunque se hubieran aprobado en la versión anterior y vigente del mismo, todo lo contrario, de contenerse en la redacción vigente del Plan Especial, deben eliminarse en esta 3ª Modificación, por ser contrarias a Ley 11/1999, de 13 de mayo, de Modificación Puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias.

Igualmente sucede con las determinaciones del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, en ningún caso estas determinaciones están por encima de las limitaciones y objetivos que marca la Ley 11/1999, de 13 de mayo, de Modificación Puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias, todo lo contrario, aquellas determinaciones del PGOU que contradigan a la Ley, no deben ejecutarse, sino adecuarse a dicha Ley.

Y es de reseñar que tampoco existe en el expediente en exposición pública, ningún análisis del desarrollo real de esas Zona Franca y ZEC. Ni económico, ni de ejecución real y ocupación de la parte del OAS 4 que se urbanizó también para estos fines, desde la parte exterior del Dique Reina Sofía al Dique de La Esfinge, la Dársena que crea y el tramo de tierra que ya está urbanizada y que se exponen en la fichas correspondientes del PGOU LPAGC que se contemplan. Ni para mantener como urbanizable y abrir acciones para ello en el OAS 5, ni para consolidar la urbanización de esa zona del OAS 4.

Con lo que, al no analizar la relación de los objetivos de la Ley 11/1999 con la ordenación, planificación y desarrollo que se detalla, entendemos que es incompleto el contenido 3.6 CONTENIDO DEL PLAN ESPECIAL VIGENTE (PE SG-P) de la Memoria.

El Texto Refundido 1/2000, obliga a que los documentos de ordenación describan en la Memoria todas las cosas que indicamos, por lo que claramente, también en esta parte descriptiva se incumple y vulnera esta Ley de Ordenación.

En esa dirección, y contemplando los usos pormenorizados que se plantean autorizar para todas las áreas por efecto del Plan General de Ordenación de LPAGC;

Usos pormenorizados permitidos en todas las subáreas:

- *Pequeña industria*
- *Pequeño almacén, almacén en general y logístico y, en particular, silos de graneles alimenticios.*
- *Talleres de automoción y reparación.*
- *Pequeño comercio.*
- *Local de oficina.*
- *Espacio libre y equipamiento en todas sus categorías.*
- *Servicios públicos en todas sus categorías.*
- *Transporte y red viaria, en todas sus categorías.*
- *Establecimientos para consumo de bebidas y Comidas, en su tipo I.*
- *Almacén especial y las tres categorías de industria, en las subáreas A y C.*
- *Logístico.*
- *Instalaciones técnicas portuarias.*

Hay que recordar que las modificaciones que introduce el PGOU en las fichas de ordenación del SG-P “*PUERTO DE LAS PALMAS*” (anteriores OAS-04 y OAS-05), para el ámbito territorial del OAS 5, y la parte del OAS 4 urbanizada para la Zona Franca y la ZEC, en los artículos 40, 42 y 43, son válidas en la medida que esas actividades reseñadas lo sean dentro de la actividad de la ZEC o de la Zona Franca, y en ningún caso para el tráfico interinsular, u otras actividades que no estén al 100 % dentro del desarrollo de esos “regímenes administrativos singulares”.

El que el PGOU – LPAGC apruebe usos, no quiere decir que los mismos se puedan desarrollar con independencia del contexto de la Ley 11/1999 y del desarrollo real de la Zona Franca y la ZEC.

Y esta limitación del objetivo de la Zona Franca y la ZEC, lo es tanto para el desarrollo de usos permitidos, como para las **Determinaciones y condicionantes urbanísticos**.

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

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

En ningún caso esas determinaciones y condicionantes pueden olvidar que en su diseño y ejecución, el Plan Especial del SG-P (anteriores OAS 4 y OAS 5), debe limitar y condicionar para el antiguo OAS 5 y la parte del OAS 4 destinada a ZEC y Zona Franca, las ordenaciones y las acciones al desarrollo real de esos “regímenes administrativos singulares”.

Y todas estas limitaciones y condicionantes lo son para lo que venga determinado en el PGOU – LPAGC, como en aprobaciones anteriores de este Plan Especial SG-P (anteriores OAS 4 y OAS 5), como en el PIO Gran Canaria, como cualquier otro planeamiento que se deba someter al Texto Refundido 1/2000 y a la Ley 11/1999.

Y como ya decíamos en el inicio de estas Alegaciones, el documento en exposición pública de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P, no incorpora, y por lo tanto está incompleto, la existencia de una demanda contenciosa contra una de las bases para afrontar esta 3ª Modificación, como podemos ver en el punto **3.8 EL PLAN ESPECIAL DEL SG-DEL EN EL ÁMBITO DEL PUERTO DE LAS PALMAS.**

Si bien la modificación que se propone afecta, en su totalidad, al ámbito del SG-P del PGO de Las Palmas de Gran Canaria, podemos encontrar el origen de su justificación en la aprobación definitiva del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida en el ámbito SG- DEL (anterior OAS-06) por acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, en sesión celebrada el 25 de septiembre de 2013 (B.O.P. Las Palmas núm. 157, de 6 de diciembre de 2013; B.O. de Canarias núm. 239, de 12 de diciembre de 2013).

La aprobación definitiva del mencionado Plan Especial permite la reactivación portuaria y urbanística en una zona del Puerto de Las Palmas cuyo planeamiento había sido suspendido por el PGO de Las Palmas de Gran Canaria en el año 2001. Se admiten ahora nuevos usos y actividades que, en la mayoría de los casos, permiten compatibilizar la explotación portuaria del ámbito con el uso ciudadano.

Pues ni recogen que existe un contencioso contra esa Aprobación Definitiva que puede anular lo ordenado en la misma, y menos aún se describe concretamente que “reactivación portuaria y urbanística en una zona del Puerto de Las Palmas cuyo planeamiento había sido suspendido por el PGO de Las Palmas de Gran Canaria en el año 2001. Se admiten ahora nuevos usos y actividades que, en la mayoría de los casos, permiten compatibilizar la explotación portuaria del ámbito con el uso ciudadano.”. Ni como un acuario puede ayudar a la actividad portuaria del SG-P (anteriores OAS 4 y OAS 5).

Sí estamos de acuerdo en que de consolidarse la ordenación recurrida del SG- DEL (anterior OAS-06), esto traería;

Las nuevas circunstancias de esta zona del puerto de Las Palmas obligan a un replanteamiento del funcionamiento del resto de la Zona de Servicio (el SG-P), no sólo en lo que respecta a la reordenación de las actividades portuarias sino, también, en sus conexiones internas y accesos con el exterior.

La nueva ordenación de esta parte de la zona portuaria favorece la localización de nuevos nodos generadores y atractores de desplazamiento que se sumen a los ya existentes. Así al muelle de Cruceros, que continúa aumentando el número de escalas anuales, y al Centro Comercial El Muelle, que ha ampliado su oferta comercial, habrá que añadir el nuevo acuario en tramitación, que estima la visita de unos 300.000 visitantes al año (si bien, muchos de ellos accederán en transporte discrecional).

Se estima que, en un escenario futuro, en el cual se incluyese la puesta en servicio del acuario se aumentaría el tráfico en unos 450 v/h (300 plazas de aparcamiento y un coeficiente de 1,5 por otros movimientos que se pudieran general en la zona) en la Avenida de los Consignatarios en la franja horaria entre las 8 de la mañana y las 8 de la noche, aumentando el tráfico en un 30%.

Y por eso consideramos otro déficit de la Memoria de esta A. I. de la 3ª Modificación SG-P, que en la misma no se refleje lo que si se informa en el ESTUDIO DE TRÁFICO Y

DESARROLLO DE ALTERNATIVAS PARA LA ORDENACIÓN DE ACCESOS AL PUERTO DE LA LUZ Y DE LAS PALMAS de esta misma A. I. de la 3ª Modificación SG-P, respecto a la GC 1 – Gran Canaria 1 -, que como parte de la estructura viaria de la Ciudad y de la Isla, supone una estructura de segundo nivel de prevalencia, si bien condicionada por la prevalencia de los usos portuarios, para nada condicionada por otros usos complementarios, como son los incluidos en el SG- DEL (anterior OAS-06) recurrido, y por supuesto un acuario.

Pues en ese estudio de tráfico podemos ver en su punto 2.2.1.2.- ZONA PORTUARIA;

La movilidad entre el Puerto y el resto de la Isla se produce, principalmente, por la red de alta capacidad de Gran Canaria, constituyéndose la Avenida Marítima, como el principal canalizador de tráfico y por lo que no es de extrañar, que dicha vía se encuentre sobrepasada en su capacidad (según lo indicado por la Instrucción de Carreteras 3.1-IC).

Luego, ni en la Memoria, ni en ese propio estudio de tráfico, se afronta y analiza lo que significa, para el tráfico interno del SG-P (anteriores OAS 4 y OAS 5), como para su conexión con la Ciudad y la Isla, y para el propio tráfico urbano, que la GC 1, este “sobrepasada en su capacidad”, ni la Alternativa de ordenación del tráfico elegida, ni ninguna de las otras analizadas, afrontan esa capacidad sobrepasada de la única vía por la que inevitablemente hay que circular una vez abandonada la zona portuaria.

El documento de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P, pasa a elegir una Alternativa de tráfico, sin condicionarla a la solución de esa saturación del segundo uso prevalente, la circulación por la GC 1.

Elije una Alternativa, y ordena el SG-P (anteriores OAS 4 y OAS 5), sin garantizar que esto suponga una mejora, o al menos no empeorar la movilidad entre el Puerto y la Ciudad.

Se procede a justificar modificar el SG-P (anteriores OAS 4 y OAS 5) para ayudar a desarrollar y ejecutar el recurrido SG- DEL (anterior OAS-06), permitiendo que este desarrollo aumente en un 30 % la ya saturada conexión entre el viario portuario y la GC 1.

Todo lo contrario de lo que la racionalidad, y la normativa vigente marcan. Primero debe priorizarse el tráfico de usos portuarios. En segundo lugar la conexión de este con el resto de la Ciudad y la Isla, es decir, desaturar la GC 1 para que la movilidad de los usos portuarios mejore. Y en tercer lugar estarían esos usos complementarios, no portuarios como el acuario, cuya ejecución deben condicionarse a la solución de los problemas existentes, y más de los que agudizarían al desarrollarse.

Por lo que consideramos incorrecta la conclusión del estudio de tráfico que lo que hace es permitir que la GC 1 “sobrepase más su capacidad”;

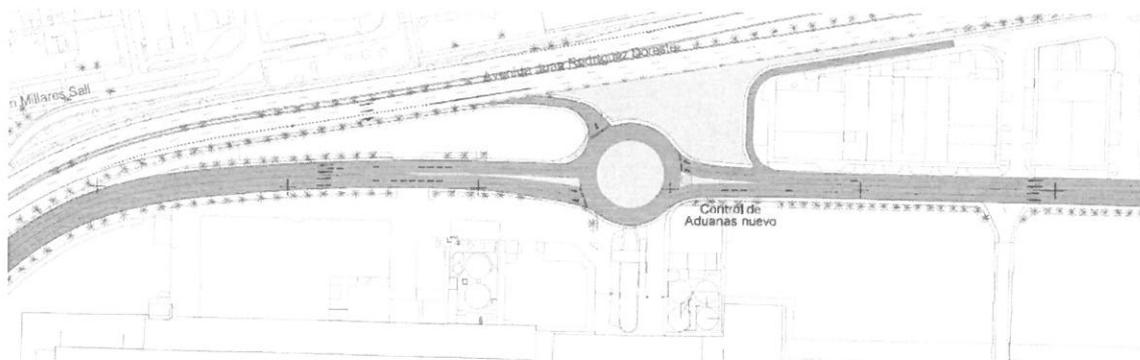
Tras varias alternativas el estudio concluye aportando una solución a los accesos tanto por el entorno de Santa Catalina – Ámbito 1 (SG-DEL) como por el entorno del Muelle Pesquero – Ámbito 2 (SG-P). Este último acceso constituye el eje principal de la Modificación del Plan Especial que ahora se propone.

La alternativa seleccionada para el Ámbito 2 presenta una nueva salida desde la GC-1 con destino el entorno del muelle Pesquero y circulación hacia el sur (sin paso por aduanas) o hacia el norte (con paso por aduana).

Con esta solución los vehículos de tráfico no portuario podrían entrar por este punto hasta su destino en el muelle de Sanapú (Acuario, p.e.) mientras que los

vehículos que acceden al recinto portuario (al ámbito SG-P) también podrían hacer uso de esta nueva entrada, liberando de tráfico la glorieta de Belén María.

Esta solución mantiene la glorieta existente en la Avenida de los Consignatarios (con algún ajuste geométrico que se deba realizar para mejorar los radios y la longitud del ramal de salida desde la GC-1) y también se basa en el nacimiento de un tercer carril en el tronco de la GC-1, poco después del final del cambio de sentido subterráneo (Pérez Muñoz) situado en el entorno del istmo de La Isleta.



Destacar que la conexión de la Alternativa elegida se realiza precisamente en el inicio del Istmo, que como tal es la principal dificultad física para resolver la “capacidad saturada” de la GC 1.

Modificaciones cuya ejecución supone un gasto público en la realización de obras para favorecer negocios privados como el acuario, en detrimento de varios intereses generales y más prevalentes, como el de la movilidad de los vehículos en la GC 1.

Ante todas estas deficiencias en la parte descriptiva e informativa del documento de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P, la parte justificativa no puede ser correcta, ya que se deriva de información deficiente y/o falsa. Como vemos a continuación, que en algún aspecto llega al ridículo en la justificación de una ordenación.

Sobre la parte Justificativa de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P:

Así en el punto 4. y más concretamente en el apartado 4.1 Objeto de las Modificaciones Propuesta, como Justificaciones del documento de A. I. de la 3ª Modificación SG-P, podemos ver los objetivos que se plantean en las modificaciones concretas propuestas en diferentes aspectos como; la *Accesibilidad y conexiones terrestres*; *Modificaciones destinadas a favorecer la actividad portuaria*; Actualizaciones y/o adaptaciones correspondientes en la normativa del documento del Plan Especial de Ordenación del SG-P :

Accesibilidad y conexiones terrestres.

a) Mejorar la accesibilidad del transporte terrestre al puerto de Las Palmas, facilitando la conexión del sistema general portuario (SG-P) y del sistema general de dotaciones del espacio litoral (SG-DEL) con el sistema general viario (GC-1).

c) Mantener la continuidad en las conexiones viarias dentro del ámbito de la Zona de Servicio del puerto de Las Palmas, permitiendo y facilitando la gestión conjunta de

todos los ámbitos de normativa, tanto los incluidos en el SG-P, como los incluidos en el SG-DEL.

e) Contemplar los cambios en la red viaria necesarios para la nueva delimitación del recinto aduanero portuario que se ejecute, cuyo control de accesos deberá desplazarse de su actual posición en el entorno del Muelle de Sanapú, a su futura localización en el entorno del Muelle Pesquero.

Como se desarrolló en el punto anterior, con los datos del propio Estudio de Tráfico, se olvidan por completo que para “mejorar la accesibilidad del transporte terrestre al Puerto de Las Palmas” tanto de salida como de entrada, es necesario descongestionar la GC 1. Acabar con la “capacidad sobrepasada” del mismo que indica la Instrucción de Carreteras 3.1-IC, que tiene dicho sistema general viario.

Facilitar el acceso a más vehículos a la zona del SG- DEL (anterior OAS-06), sin solucionar este problema, es facilitar una sobrecarga mayor de ese sistema general, y demuestra una ordenación incorrecta del planeamiento al facilitar y potenciar actividades de 3er nivel de prevalencia, los usos complementarios, no portuarios como el Acuario, en perjuicio de las actividades de 2º nivel de prevalencia, el sistema general viario que se permite aumente la sobrecarga, que perjudica aumentando en un 30 % la saturación de las entradas y salidas al recinto portuario, y por lo tanto a que la actividad de 1er nivel de prevalencia, la comunicación de la actividad portuaria comercial con la Ciudad y la Isla, se desarrolle con más dificultades, al conectar el puerto con la GC 1, precisamente en el punto que inicia el tapón natural, físico, que dificulta la saturación de la GC 1, y es que conectan en el inicio del Istmo, que como recuerda el propio Estudio de Tráfico, comienza en el Castillo de La Luz, a la altura del Muelle Pesquero que es por donde la Alternativa elegida propone conectar todo el Puerto, tanto al SG-P como al SG-DEL, con la Ciudad y la Isla a través de la GC 1.

Con el estado actual del tráfico, y la situación del sistema general viario, en segundo lugar de prevalencia desde el punto de vista portuario, la ordenación de las infraestructuras en general, y las viarias en particular que afectan a las actividades de primer nivel de prevalencia portuaria, lo que deben resolver es la paralización de toda modificación y actuación en las infraestructuras viarias, incluidas las recurridas en contencioso del SG-DEL (anterior OAS-06), más allá de ese propio contencioso, hasta que no se resuelva la sobre carga de la GC 1, para aliviar la actual, y para que el aumento del tráfico a actividades no portuarias sea también absorbido por esa infraestructura general.

Modificaciones destinadas a favorecer la actividad portuaria.

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

Con posterioridad a la formulación del documento de noviembre de 2014 de la 3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación, se ha comprobado, desde el punto de vista de la gestión y explotación del dominio público portuario, que no resulta razonable ni justificado que la zona de maniobra del Muelle de Cambulloneros se mantenga con un ancho de 50 metros y la alineación sur con un ancho de 40 metros. En la actualidad no se justifica dicho ancho de zona de maniobra o muelle, ya que esa es la anchura que normalmente corresponde con las terminales de contenedores por sus específicas necesidades operativas, y en

ninguna de las dos alineaciones existen terminales de contenedores adyacentes, ni está previsto que vayan a implantarse en dicha líneas de muelles.

Por el contrario, existen otros usos portuarios asociados con la carga y descarga de buques atracados en las dos alineaciones de muelle mencionadas, que en estos momentos demandan el mejor aprovechamiento de las explanadas situadas junto a los mismos, ampliando la superficie susceptible de ser otorgada en régimen de concesión administrativa, y desde ese punto de vista resulta conveniente ajustar la anchura de sus correspondientes zonas de maniobra, reduciéndola hasta 20 m, que es la que se considera realmente necesaria para realizar las operativas que son previsibles en la actualidad.

Tras repasar la propia Memoria del documento de A. I. de la 3ª Modificación SG-P, y todos los documentos adjuntos de dicho expediente sacado a exposición pública a través del portal del Puerto, y al leer esta **justificación** para cambiar de forma irreversible las condiciones de la operativa de atraque y descargas, nos preguntamos si estamos leyendo un documento oficial de ordenación del territorio, o un escrito de publicidad para apoyar una acción.

No se aportan datos concretos de las afirmaciones que se hacen:

- *“han surgido en el puerto de Las Palmas nuevas vías de diversificación de actividades y de comercio portuario”*: ¿Dónde se especifican esas vías de diversificación de la actividad?. No encontramos en ninguna parte del documento alguna nueva actividad de futuro para la que sea necesaria modificar la configuración actual del puerto.
- *“se ha comprobado, desde el punto de vista de la gestión y explotación del dominio público portuario, que no resulta razonable ni justificado que la zona de maniobra del Muelle de Cambulloneros se mantenga con un ancho de 50 metros y la alineación sur con un ancho de 40 metros”*, aún sin que se relacionen los datos concretos de ese cambio en la actividad portuaria, cambio al que por lo visto tenemos que creer como cuestión de fe, olvidan que en un documento de ordenación, lo que hay que justificar es el cambio propuesto, y no la configuración existente. Y el cambio propuesto hay que justificarlo proponiendo una configuración que tenga más oportunidades de futuro, no reduciendo estas.
- *“Por el contrario, existen otros usos portuarios asociados con la carga y descarga”*, sin identificar esos usos, y que inconvenientes hay para que los mismos se desarrollen con la configuración actual. Sólo se exponen generalidades, sin apoyar en datos.

No se especifican qué usos portuarios asociados a la carga y descarga, en concreto se refieren, para determinar estos como definitivos para el Muelle de Cambulloneros, y que signifiquen una estabilidad, desde los puntos de vistas de utilización y optimización del suelo portuario en el tiempo, para que se justifique una modificación del espacio portuario que impediría para el futuro la operativa de contenedores en la zona.

Desde una perspectiva racional, una cosa es la ampliación de las actividades posibles en la actual configuración del espacio portuario, y otra cosa es modificar este espacio de forma que se impide para el futuro la actividad actual, y para la que fue diseñado ese muelle.

No nos oponemos a ampliar las posibles actividades portuarias que se puedan desarrollar en el Muelle de Cambulloneros, pero sí al cambio de configuración física de la misma, que impediría irreversiblemente la operativa de contenedores en esa zona, y con ello que una

necesaria ampliación y/o reconfiguración de la carga y descarga de contenedores, al no tener operatividad el Muelle Cambulloneros, aún habiendo suelo urbanizado para ello, tenga que desplazarse a zonas nuevas en la Dársena y Diques de La Esfinge (Nelson Mandela).

Por lo que la modificación propuesta en el espacio de operativa del Muelle Cambulloneros, vulnera los principios de ordenación del Texto Refundido 1/2000, de gasto y ordenación de las Normas de desarrollo y estabilidad presupuestarias, y de los objetivos que tienen el territorio destinado a ZEC y Zona Franca, según la Ley 11/1999.

Actualizaciones y/o adaptaciones correspondientes en la normativa del documento del Plan Especial de Ordenación del SG-P.

Independientemente de lo anterior, en la Adaptación Plena al TR-LOTCEC y las Directrices de Ordenación (Ley 19/2003) del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, aprobado definitivamente por Acuerdo de la COTMAC de 29 de octubre de 2012, se establecieron (Ficha del Área Diferenciada SG-P) una serie de modificaciones de los art. 32, 40, 42 y 43 de la Normativa del Plan Especial de Ordenación del SG-P, que tras la aprobación definitiva del PGO se incorporaban directamente a la ordenación urbanística.

En definitiva, se propone que en este expediente se introduzcan las actualizaciones y/o adaptaciones correspondientes en la normativa del documento del Plan Especial de Ordenación del SG-P, a fin de que se incorporen en el documento las modificaciones vigentes desde el año 2012.

Por otro lado, la aprobación y entrada en vigor de la “Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios de los Puertos de Las Palmas en la isla de Gran Canaria”, aprobada definitivamente por la Orden FOM/769/2014, de 25 de abril, y publicada en el BOE núm. 116 de 13 de mayo de 2014, y el expediente de modificación de la misma, cuyo procedimiento ya está en curso en su fase final para aprobación definitiva, supone un nuevo escenario que debe ser tenido en cuenta a la hora de ordenar urbanísticamente la zona

El Plan Especial en ningún caso puede pasar por alto, que aunque una ordenación esté consolidada en el PGOU, por encima de este está la Ley 11/1999, de 13 de mayo, de Modificación Puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias, por lo que para el territorio del antiguo OAS 5, la normativa y ordenación tiene que guardar la finalidad que dicha Ley impone a ese territorio.

De hecho suponemos que aunque no estén detalladas esas limitaciones en objetivos en la fichas mencionadas del PGOU-LPAGC, si existe una aceptación general a lo dispuesto en la Ley 11/1999, y por lo tanto a los objetivos y límites marcadas por ella.

Y un plan especial de ordenación, en el que se desarrollan y configuran de forma concreta todas las disposiciones y condicionantes, si debe detallar todas las existentes que concurren en el ámbito a ordenar, por lo que el documento justificativo de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P, también incumple el Texto Refundido 1/2000, al detallar parcialmente, excluyendo cuestiones fundamentales, de las normas generales que afectan a los ámbitos para los que se desarrolla esta 3ª Modificación SG-P.

Además de detallar las normas que desarrolla el PGOU – LPAGC, y el PIO Gran Canaria, y otros planes de ordenación, esta parte justificativa debe detallar los objetivos y limitaciones que impone la Ley 11/1999 en el desarrollo portuario, y más cuando esos objetivos y limitaciones corresponden al territorio propuesto para la expansión y reubicación de una diversidad de actividades que tienen espacio en el actual recinto portuario; tráfico interinsular, trasbordo de contenedores, etc.

En la adaptación del SG-P al PGOU-LPAGC y resto de normativa, debe quedar detallado que sus objetivos y limitaciones están enmarcados para el desarrollo de la ZEC y la Zona Franca, en aquellos espacios definidos como urbanizables y/o urbanizados para esas actividades según la Ley 11/1999.

Pues con los múltiples y graves errores que hemos enunciado a la parte descriptiva – informativa y a la justificación de las propuestas de modificación, éstas, como veremos a continuación no pueden ser modificaciones correctas, de forma parcial o completa;

Así, al punto 4.2 Descripción de las Alteraciones a Introducir en el Plan Especial, y cada una de ellas, decimos que;

a). Modificaciones del Viario Principal de conexión interior entre el SG-DEL y el SG-P. Nuevo acceso desde la GC-1:

La propuesta se desarrolla en torno a la rotonda existente en la Avda. de Los Consignatarios frente al acceso al Muelle Pesquero que divide el vial para separar el tráfico rodado cuyo destino sea una u otra zona del Puerto (SG-P y SG-DEL), según sea el caso.

Desde la GC-1, mediante un carril de desaceleración, se provee un vial de entrada al puerto cuya finalidad principal es permitir el acceso al SG-DEL desde su extremo norte eliminando la necesidad de llegar hasta la entrada de Belén María y, por lo tanto, descongestionando este tramo.

Tal como desarrollamos en las anteriores Alegaciones a los déficit informativos y justificativos respecto a las modificaciones viarias, entendemos que esta propuesta se tendría que desechar en cualquiera de los escenarios posibles.

Es imposible que la solución a la sobre capacidad de la GC 1 inicie su desarrollo dentro del propio Istmo, a la altura del muelle pesquero, por lo que en todo caso, la organización de las conexiones con la GC 1 desde el recinto portuario, debe estar supeditada a la configuración final de la GC 1, y según esa configuración que absorba adecuadamente el tráfico actual y el futuro, hacer las conexiones desde el puerto para que estas sí garanticen y faciliten la movilidad del tráfico, y no la saturación como esta modificación propuesta.

Entendemos que lo correcto en la ordenación del SG-P (anteriores OAS 4 y OAS 5), en cuanto a sus conexiones con la Ciudad y la Isla, es mantener de forma condicionada la Alternativa 0, hasta que el sistema general viario tenga solucionado su saturación con una nueva configuración que además permita la absorción de los posibles crecimientos de tráfico portuario.

b). Modificaciones de los viales secundarios y las áreas funcionales AN3-PC y AN1-B:

La propuesta tiene en cuenta que gran parte del Área Funcional AN3-PC y todo el Área Funcional AN1-B continuarán manteniendo sus actividades portuarias

comerciales y complementarias y, por lo tanto, precisan permanecer dentro del recinto de control aduanero portuario.

Esta circunstancia hace necesaria una nueva estructura de viarios secundarios que mantengan el acceso a los muelles, a las parcelas y las concesiones existentes, así como el retorno hacia el Puerto Comercial sin necesidad de traspasar el control aduanero.

El traslado “obligado” de la Aduana y una nueva configuración funcional entre las actividades portuarias comerciales y las complementarias, esta pendiente de ser “obligado” tras la conclusión de la demanda contenciosa administrativa al SG- DEL (anterior OAS-06) en la que se cuestiona la idoneidad de desarrollar actividades complementarias en vez de las portuarias comerciales en el ámbito del SG- DEL (anterior OAS-06).

Con lo que no tiene cabida en la ordenación propiciar una actuación definitiva e irreversible antes que se aclare la ordenación definitiva del SG- DEL (anterior OAS-06).

La restructuración de viarios modifica sensiblemente las superficies de las distintas Áreas de Normativa afectadas, y además obliga a un traslado de algunas de las plazas de estacionamiento público, si bien su ubicación no tiene carácter vinculante en el plan especial.

De esta forma las superficies de las Áreas de Normativa afectadas varían.

Se adecue la A. I. de la 3ª Modificación SG-P al hecho de que las actividades prevalentes son las portuarias, tanto para el SG-P, como para el SG-DEL, por lo que el espacio del SG-P no debe cambiar su normativa y configuración para favorecer el aparcamiento por derivación del SG-DEL, esta actividad en toda caso debe ser asumida en el ámbito del SG-DEL en el que también se debe contemplar, incluso con independencia del contencioso a ese Plan Especial, como zona de apoyo de la actividad prevalente portuaria.

d). Modificaciones destinadas a favorecer la actividad portuaria.

Con la finalidad de dar cabida a industrias y almacenes que deban estar en relación directa con las operativas portuarias de intercambio tierra-mar (carga/descarga de materias primas y/o productos manufacturados), se hace necesaria la existencia de un espacio de explanada con este uso que se sitúe adyacente a la propia Zona de Maniobra, con reducción simultánea de la anchura de ésta que se entiende excesiva para los tráficos potenciales previstos

De igual manera, al reducirse la superficie de la Zona de Maniobra (zona de muelles en el plan especial), se incrementa en 20.326 m² la superficie destinada al Área de Normativa Almacenaje Descubierta (sombreada en amarillo en la imagen anterior).

En total, la superficie del Área de Normativa AN2 alcanzaría los 825.838 m² en el ámbito de este Plan Especial.

El Plan Especial SG-P, debe cumplir con la obligación de facilitar desarrollos posibles en todas las operativas imaginables, más de las actividades ya existentes, de cara a optimizar al máximo las infraestructuras, Texto Refundido 1/2000 y Normas de desarrollo y estabilidad presupuestarias, por lo que no es de recibo una actuación que limita la actividad actual de contenedores, sin ni siquiera un estudio económico que indique que esa actividad tiende a desaparecer y/o disminuir en el tráfico internacional de mercancía.

Por eso es incompatible con la normativa de ordenación vigente reducir la Zona de Maniobra, y la anchura de ésta, al igual que reducir la superficie de la Zona de Maniobra (zona de muelles en el plan especial), debiéndose compatibilizar esa capacidad potencial actual de dichas zonas, con aceptar en la normativa otras actividades diferentes al almacenaje descubierto, pero de forma que las instalaciones necesarias para esas otras actividades no concretadas en el documento de A. I. de la 3ª Modificación SG-P, de realizarse, sean reversibles en el tiempo para volver a la actividad original de carga y descarga para Almacenaje Descubierta. Tanto para el área AN2, como para el conjunto de áreas, las modificaciones en la operativas portuarias de atraque, carga y descarga, deben quedar en el máximo posible de sus configuraciones actuales para cumplir con la mejor optimización de dichas infraestructuras según el Texto Refundido 1/2000 y las Normas de desarrollo y estabilidad presupuestarias.

4.3 ACTUALIZACIÓN DEL PLAN ESPECIAL CON LAS MODIFICACIONES INTRODUCIDAS POR LA FICHA SG-P DEL PGO DEL AÑO 2012.

b) Se modifica el artículo 40.4 de la Normativa del Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicios del Puerto de la Luz y de Las Palmas con el fin de ampliar el uso pormenorizado “Almacén especial y los tres tipos de industria” que ahora se limita a la subárea C, a todo el Área Normativa AN1.

La normativa del Plan Especial vigente se modifica, por tanto, en su artículo 40.4. Condiciones de uso, quedando como se transcribe: “Artículo 40. Normas Particulares para el Área de Almacenaje y Logística (An1).

(...)

4. Condiciones de uso

Usos pormenorizados permitidos en todas las sub-áreas:

Pequeña industria

Pequeño almacén, almacén en general y logístico y, en particular, silos de graneles alimenticios.

Talleres de automoción y reparación

Pequeño comercio.

Local de oficina.

Espacio libre y equipamiento en todas sus categorías.

Servicios públicos en todas sus categorías

Transporte y red viaria, en todas sus categorías

Establecimientos para consumo de bebidas y comidas, en su tipo I

Almacén especial y las tres categorías de industria.

Logístico

Instalaciones técnicas portuarias”.

c) Se modifica el artículo 42.6 de la Normativa del Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicios del Puerto de la Luz y de Las Palmas referente a la intención de trasladar los depósitos de combustibles situados en el Área Normativa “AN3-TO.

d) Se modifica el artículo 43 (AN3-PC) de la Normativa del Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicios del Puerto de la Luz y de Las Palmas en los puntos 2, 4 y 6 de dicho artículo, quedando como se transcribe a continuación:

“Artículo 43. Normas Particulares para el Área Terciaria de Puerto-Ciudad (AN3-PC).

(...)

2. Alineaciones y condiciones de parcelación.

Delimitación: Las parcelas quedarán delimitadas por las alineaciones exteriores de manzana y por las divisiones internas que establezca la Autoridad Portuaria, en ambos casos, en proyectos de construcción y concesiones. La parcelación reflejada en

los planos es puramente indicativa.

Parcela mínima: 200m².

(...)

4. Condiciones de Uso.

Usos pormenorizados permitidos:

Todos los actualmente existentes de almacenamiento y pesqueros.

Pequeño comercio.

Establecimientos para consumo de bebidas y comidas.

Terciario/Administrativo

Local de Oficina

Espacio Libre y equipamiento en todas sus categorías.

Servicios Públicos en todas sus categorías.

Transporte Marítimo, estación marítima y garaje o aparcamiento

Náutico-deportivos

Logístico

Instalaciones Técnicas Portuarias.

(...)

6. Condiciones de desarrollo y proyecto.

Podrán desarrollarse mediante dos procedimientos:

A.- Directamente, procediendo a la delimitación de parcelas. Las indicadas en el plano u otras, mediante la estructura que proporciona el viario indicativo previsto en el plano n^o2, de Red Viaria y Equipamientos del presente Plan Especial.

B.- Mediante la realización de proyectos de obras ordinarias de urbanización, en el que se defina, parcial o globalmente, un nuevo viario que sirva de referencia para la parcelación y el otorgamiento de concesiones.”

En la modificación de los artículos 39, 40, 42 y 43 de la Normativa del Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicios del Puerto de la Luz y de Las Palmas con el fin de ampliar usos pormenorizados, hay que incluir en esa modificación que para los usos que se desarrollen en el ámbito del OAS 5, así como para el ámbito del OAS 4 destinado a Zona Franca, esta ampliación de los usos permitidos y/o autorizables, lo son en exclusiva para actividades dentro de los regímenes singulares administrativos, ZEC y Zona Franca. Y no para otras actividades como el tráfico interinsular.

Igualmente, en dichos artículos debe quedar estipulado, que en ningún caso el desarrollo de esos usos permitidos y/o autorizables, deben provocar un desplazamiento de actividades ajenas a la ZEC y Zona Franca a los ámbitos del OAS 5 y del OAS 4 dedicado a ellas.

Además debe quedar bien definido que los garajes y aparcamientos de la zona AN3-PC, lo deben ser para, y en capacidad para esa zona portuaria, y en ningún caso para sustituir las zonas de aparcamientos existentes en la zona del Muelle Sanapú, con la ordenación que debe tener la misma a través del SG-Del (antiguo OAS 6).

En cuanto al punto 4.4 Resumen de las Superficies de las diferentes Áreas de Normativa, el documento del Plan Especial SG-P, debe adaptar sus superficies a lo planteado en estas Alegaciones en todos los espacios que tengan que ver con el ámbito del OAS 5, y de la parte del OAS 4 destinada a ZEC y Zona Franca. Así como en el mantenimiento de las operativas de maniobra en su nivel más amplio posibles para atraques, carga y descarga. Y en lo que se refiere a las zonas de aparcamiento, sobre todo en los lindes entre este SG-P y el SG-DEL.

Sobre las modificaciones concretas al articulado propuestas

En cuanto al punto **6 Propuesta de Modificación del Articulado**, entendemos que las propuestas contenidas en esta A. I. de la 3ª Modificación SG-P de redacción de articulado de la Normativa vigente del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P “Puerto de Las Palmas” (anteriormente denominado Planes Especiales de Ordenación de la “Zona de Servicio del Puerto de la Luz y de Las Palmas” (OAS-04) y “Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y de Las Palmas” (OAS-05), deben incorporar lo dicho en nuestra Alegaciones de modo que:

A lo que se añade en el artículo 39 tris, que incorpora en un nuevo artículo una serie de determinaciones generales para el conjunto del ámbito SG-P, las cuales están vigentes desde que el PGO del 2012 introdujera una serie de modificaciones directas sobre el SG-P:

Artículo 39 tris. Determinaciones específicas derivadas del PGO de Las Palmas
Con la finalidad de optimizar las comunicaciones del puerto con otros puntos de la isla y del archipiélago se introduce el uso de intercambiador aéreo en todas aquellas áreas normativas en que exista como uso permitido el de transporte terrestre y/o marítimo como complemento de éstos.

Hay que añadir igualmente: Siempre y cuando dichos intercambiadores no lo sean para sustituir esa actividad en el área del Muelle Sanapú – Wilson, zona del SG – DEL (anterior OAS 6), zona que debe mantener esa actividad como se reclama en el contencioso a ese Plan Especial para que mantenga sus actividades portuarias. Y limitar las mismas a las actividades de la ZEC y Zonas Franca en el ámbito del OAS 5 y a la parte del OAS 4 urbanizadas para dichas actividades de regimenes administrativos singulares. De forma que:

Artículo 39 tris. Determinaciones específicas derivadas del PGO de Las Palmas Con la finalidad de optimizar las comunicaciones del puerto con otros puntos de la isla y del archipiélago se introduce el uso de intercambiador aéreo en todas aquellas áreas normativas en que exista como uso permitido el de transporte terrestre y/o marítimo como complemento de éstos, incluido los espacios del ámbito del SG-DEL (antiguo OAS 6). Y limitando los mismos a la actividades ZEC y Zona Franca en los ámbitos del OAS 5 y del OAS 4 urbanizado para esos regimenes administrativos singulares.

b) Se modifica el artículo 40.4 de la Normativa del Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicios del Puerto de la Luz y de Las Palmas con el fin de ampliar el uso pormenorizado “Almacén especial y los tres tipos de industria” que ahora se limita a la subárea C, a todo el Área Normativa ANI.

La normativa del Plan Especial vigente se modifica, por tanto, en su artículo 40.4. Condiciones de uso, quedando como se transcribe:

4. Condiciones de uso:

Usos pormenorizados permitidos:

Todos los actualmente existentes de almacenamiento y pesqueros.

Pequeño comercio.

Establecimientos para consumo de bebidas y comidas.

Terciario/Administrativo

Local de Oficina

Espacio Libre y equipamiento en todas sus categorías.

Servicios Públicos en todas sus categorías.

Transporte Marítimo, estación marítima y garaje o aparcamiento

Náutico-deportivos

Logístico

Instalaciones Técnicas Portuarias.

Actividades que deben ser limitadas a que ninguna de esas actividades, especialmente otras actividades náuticas, a que no se dificulte, ni restrinjan las operativas necesarias para el tráfico interinsular que debe tener su ubicación prioritaria en los muelles Sanapú y Wilson, y su zona de influencia, como se está reclamando en contencioso al SG-DEL (antiguo OAS 6).

Y que los garajes o aparcamientos no lo sean para aumentar la capacidad de aparcamiento en esa zona para compensar las zonas de aparcamiento que deben permanecer en el SG-DEL (antiguo OAS 6), como también se reclama en Contencioso.

Con lo que el artículo 43 quedaría;

Art.43. Normas Particulares para el Área Terciaria de Puerto-Ciudad (AN3-PC).

4. Condiciones de uso:

Usos pormenorizados permitidos:

Todos los actualmente existentes de almacenamiento y pesqueros.

Pequeño comercio.

Establecimientos para consumo de bebidas y comidas.

Terciario/Administrativo

Local de Oficina

Espacio Libre y equipamiento en todas sus categorías.

Servicios Públicos en todas sus categorías.

Transporte Marítimo, estación marítima y garaje o aparcamiento

Náutico-deportivos

Logístico

Instalaciones Técnicas Portuarias.

Garantizándose en todo caso a que ninguna de esas actividades, especialmente otras actividades náuticas, dificulten o restrinjan las operativas necesarias para el tráfico interinsular que es prioritario en los muelles Sanapú y Wilson, y su zona de influencia.

Y los garajes o aparcamientos desarrollados lo deben ser para las actividades propias de esa zona, y no para aumentar la capacidad de aparcamiento de la zona del SG-DEL (antiguo OAS 6).

III. PLANOS DE ORDENACIÓN A SUSTITUIR.

Los planos de ordenación de los vigentes Planes Especiales de Ordenación de la "Zona de Servicio del Puerto de la Luz y de Las Palmas" (OAS-04) y "Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y de Las Palmas" (OAS-05), se sustituyen

al completo, debido a los cambios introducidos:

- *Plano de Ordenación n°1 "Esquema Director"*
- *Plano de Ordenación n°2 "Red Viaria y Equipamientos" y*
- *Plano de Ordenación n°3 "Normativa"*

Estos planos deben recoger todas las modificaciones propuestas en estas Alegaciones.

En coherencia con lo propuesto en estas Alegaciones a la A. I. de la 3ª Modificación SG-P, el Anexo I "Normativa a Sustituir y la de Sustitución", en la descripción de las sustituciones deben ir las que se derivan de estas Alegaciones, y no las que aparece en dicha A. I. de la 3ª Modificación SG-P.

Por todo lo expuestos; **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. Se suspenda la tramitación de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P hasta que concluya el citado proceso contencioso administrativo que existe contra el Plan Especial del SG- DEL (anterior OAS-06), para que la propuesta de Modificación del SG-P se coordine realmente en función a como quede configurado finalmente el SG-DEL.
3. En todo caso, en cuanto al sistema viario y de accesos y movilidad terrestre, se deseche la Alternativa elegida, la Alternativa 2, para todos los escenarios por conectar precisamente en el Istmo de La Isleta, y se opte en todo caso por la Alternativa 0, condicionada a que se resuelva la sobre capacidad existente en la GC 1 con una nueva configuración de la misma, para que la nueva conexión entre la zona portuaria y la ciudad, se sitúe en un punto adecuado para facilitar y utilizar esa nueva configuración de la GC 1 sin capacidad saturada.
4. Se complemente la parte justificativa con todos los datos de la Accesibilidad y conexiones terrestres y se incluya en la justificación las necesidad de movilidad derivadas del sistema general viario, la GC 1, adecuando a esta la Alternativa y su desarrollo.
5. se complemente la parte justificativa a las propuestas Modificaciones destinadas a favorecer la actividad portuaria, incorporando los datos concretos de las operativas mencionadas, e incorporando a la justificación de la A. I. de la 3ª Modificación SG-

P, los objetivos de optimación de las infraestructuras existentes que marca toda la normativa aplicable, el Texto Refundido 1/2000 y las Normas de desarrollo y estabilidad presupuestarias.

6. Se complemente la parte justificativa de la A. I. de la 3ª Modificación SG-P, en lo que respecta a las Actualizaciones y/o adaptaciones correspondientes en la normativa del documento del Plan Especial de Ordenación del SG-P, con las determinaciones, finalidad y limitaciones que definen la Ley 11/1999.
7. La ordenación del SG-P (anteriores OAS 4 y OAS 5), en cuanto a sus conexiones con la Ciudad y la Isla, se mantiene de forma condicionada la Alternativa 0, hasta que el sistema general viario, la GC 1, tenga solucionado su saturación con una nueva configuración que además permita la absorción de los posibles crecimientos de tráfico portuario y de otras índoles que al canalizarse por la misma vía, intervienen en la característica de este.
8. Se mantenga la actual configuración de los controles aduaneros, al menos hasta que se resuelva el contencioso del SG- DEL (anterior OAS-06), para evitar el gasto público en una actuación que podría ser anulada por dicho contencioso si el mismo mantiene el ámbito del SG- DEL (anterior OAS-06) dentro del uso portuario.
9. Se mantenga la Zona de Maniobra, y la anchura de ésta, al igual que se mantenga la superficie de la Zona de Maniobra (zona de muelles en el plan especial), debiéndose compatibilizar esa capacidad potencial actual de dichas zonas, con aceptar en la normativa otras actividades diferentes al almacenaje descubierto, pero de forma que las instalaciones necesarias para esas otras actividades no concretadas en el documento de A. I. de la 3ª Modificación SG-P, de realizarse, sean reversibles en el tiempo para volver a la actividad original de carga y descarga para Almacenaje Descubierta. Tanto para el área AN2, como para el conjunto de áreas, las modificaciones en la operativas portuarias de atraque, carga y descarga, deben quedar en el máximo posible de sus configuraciones actuales para cumplir con la mejor optimación de dichas infraestructuras según el Texto Refundido 1/2000 y las Normas de desarrollo y estabilidad presupuestarias.
10. Se adecue la A. I. de la 3ª Modificación SG-P al hecho de que las actividades prevalentes, en todas las zonas del puerto, son las portuarias, tanto para el SG-P, como para el SG-DEL, por lo que el espacio del SG-P no debe cambiar su normativa y configuración para favorecer el aparcamiento por derivación del SG-DEL, esta actividad en toda caso debe ser asumida en el ámbito del SG-DEL en el que también se debe contemplar, incluso con independencia del contencioso a ese Plan Especial, como zona de apoyo de la actividad prevalente portuaria.
11. En la modificación de los artículos 40, 42 y 43 de la Normativa del Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicios del Puerto de la Luz y de Las Palmas, para adaptarla a la ficha del SG-P del PGOU 2012, con el fin de ampliar usos pormenorizados, hay que incluir en esa modificación que para los usos que se desarrollen en el ámbito del OAS 5, así como para el ámbito del OAS 4 destinado a Zona Franca, esta ampliación de los usos permitidos y/o autorizables, lo son en exclusiva para actividades dentro de los regimenes singulares administrativos, ZEC y Zona Franca. Y no para otras actividades como el tráfico interinsular. Igualmente, en dichos artículos debe quedar estipulado, que en ningún caso el desarrollo de esos usos permitidos y/o autorizables, deben provocar un

desplazamiento de actividades ajenas a la ZEC y Zona Franca a los ámbitos del OAS 5 y del OAS 4 dedicado a ellas.

Además debe quedar bien definido que los garajes y aparcamientos de la zona AN3-PC, lo deben ser para, y en capacidad para esa zona portuaria, y en ningún caso para sustituir las zonas de aparcamientos existentes en la zona del Muelle Sanapú, con la ordenación que debe tener la misma a través del SG-Del (antiguo OAS 6).

12. En cuanto al punto 4.4 Resumen de las Superficies de las diferentes Áreas de Normativa, el documento del Plan Especial SG-P, debe adaptar sus superficies a lo planteado en estas Alegaciones en todos los espacios que tengan que ver con el ámbito del OAS 5, y de la parte del OAS 4 destinada a ZEC y Zona Franca. Así como en el mantenimiento de las operativas de maniobra en su nivel más amplio posibles para atraques, carga y descarga. Y en lo que se refiere a las zonas de aparcamiento, sobre todo en los lindes entre este SG-P y el SG-DEL.
13. En el **Artículo 39 tris**, además de lo añadido habría que añadir en esta A. I. de la 3ª Modificación SG-P, también habría que añadir: Siempre y cuando dichos intercambiadores no lo sean para sustituir esa actividad en el área del Muelle Sanapú – Wilson, zona del SG – DEL (anterior OAS 6), zona que debe mantener esa actividad como se reclama en el contencioso a ese Plan Especial para que mantenga sus actividades portuarias. Y limitando los mismos a la actividades ZEC y Zona Franca en los ámbitos del OAS 5 y del OAS 4 urbanizado para esos regimenes administrativos singulares
14. Incorporar en el artículo 40, 40.4 la limitación de que En el ámbito del OAS 5 y de la zona urbanizada del OAS 4 para los regimenes administrativos singulares, estas actividades sólo están permitidas para las que sean 100 % de las propias de la ZEC y Zona Franca.
15. Incorporar al artículo 43, las siguientes condiciones;

Garantizándose en todo caso a que ninguna de esas actividades, especialmente otras actividades náuticas, dificulten o restrinjan las operativas necesarias para el tráfico interinsular que es prioritario en los muelles Sanapú y Wilson, y su zona de influencia.
Y los garajes o aparcamientos desarrollados lo deben ser para las actividades propias de esa zona, y no para aumentar la capacidad de aparcamiento de la zona del SG-DEL (antiguo OAS 6).
16. Que los planos de ordenación sustituidos en el apartado III. Planos de Ordenación a Sustituir, recojan todas las modificaciones propuestas en estas Alegaciones.

“Artículo 40. Normas Particulares para el Área de Almacenaje y Logística (An1).

(...)

4. Condiciones de uso

Usos pormenorizados permitidos en todas las sub-áreas:

Pequeña industria

Pequeño almacén, almacén en general y logístico y, en particular, silos de graneles alimenticios.

Talleres de automoción y reparación

Pequeño comercio.

Local de oficina.

Espacio libre y equipamiento en todas sus categorías.

Servicios públicos en todas sus categorías

Transporte y red viaria, en todas sus categorías

Establecimientos para consumo de bebidas y comidas, en su tipo I

Almacén especial y las tres categorías de industria.

Logístico Instalaciones técnicas portuarias”.

A lo que habría que aclarar que; En el ámbito del OAS 5 y de la zona urbanizada del OAS 4 para los regímenes administrativos singulares, estas actividades sólo están permitidas para las que sean 100 % de las propias de la ZEC y Zona Franca.

Quedando el artículo completo;

“Artículo 40. Normas Particulares para el Área de Almacenaje y Logística (An1).

(...)

4. Condiciones de uso

Usos pormenorizados permitidos en todas las sub-áreas:

Pequeña industria

Pequeño almacén, almacén en general y logístico y, en particular, silos de graneles alimenticios.

Talleres de automoción y reparación

Pequeño comercio.

Local de oficina.

Espacio libre y equipamiento en todas sus categorías.

Servicios públicos en todas sus categorías

Transporte y red viaria, en todas sus categorías

Establecimientos para consumo de bebidas y comidas, en su tipo I

Almacén especial y las tres categorías de industria.

Logístico Instalaciones técnicas portuarias”.

En el ámbito del OAS 5 y de la zona urbanizada del OAS 4 para los regímenes administrativos singulares, estas actividades sólo están permitidas para las que sean 100 % de las propias de la ZEC y Zona Franca.

Se actualizan los puntos 2, 4 y 6 del artículo 43, al texto normativo actualmente vigente, tras la entrada en vigor del PGO del año 2012, que introdujo una serie de modificaciones directas sobre el SG-P. Además se suprime el punto 7 del artículo, por el levantamiento de las suspensión sobre el ámbito del PTP-2, quedando como se transcribe:

Art.43. Normas Particulares para el Área Terciaria de Puerto-Ciudad (AN3-PC).

