



**PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO  
DE LA DÁRSENA DE EMBARCACIONES MENORES DEL PUERTO  
DE LAS PALMAS, INCLUIDA EN EL ÁMBITO SG-DEL**

**ÁREA DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN**

**DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL**

**VOLUMEN II: DOCUMENTO DE ORDENACIÓN**

- I. MEMORIA DE ORDENACIÓN**
- II. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO**
- III. NORMAS URBANÍSTICAS**
- IV. PLANOS DE ORDENACIÓN**
- V. FORMALIZACIÓN DE LA PROPUESTA**

**JUNIO DE 2016**





## VOLUMEN II: DOCUMENTO DE ORDENACIÓN

### ÍNDICE

I.	MEMORIA DE ORDENACIÓN.....	1
<b>1</b>	<b>OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL .....</b>	<b>1</b>
1.1	<i>Objetivos generales.....</i>	1
1.2	<i>Objetivos concretos.....</i>	1
1.3	<i>Alternativa elegida.....</i>	2
<b>2</b>	<b>ORDENACIÓN ADOPTADA .....</b>	<b>3</b>
2.1	<i>Instrumentos de ordenación .....</i>	3
2.1.1	<i>Esquema Director .....</i>	3
2.1.2	<i>La calificación del suelo.....</i>	5
2.1.3	<i>Definición red de conexión terrestre, nodos y equipamientos .....</i>	5
2.1.4	<i>La normativa.....</i>	6
2.2	<i>Esquema Director.....</i>	7
2.3	<i>Calificación del suelo.....</i>	9
2.3.1	<i>Red de conexión terrestre, equipamientos y espacios libres.....</i>	9
2.3.2	<i>Normativa .....</i>	11
2.3.3	<i>Cumplimiento del PIO-GC y del PGO-LPGC .....</i>	13
2.3.4	<i>Resumen y comparativas de superficies.....</i>	16
2.4	<i>Análisis Ambiental.....</i>	17
2.5	<i>Incorporación e integración de las medidas ambientales de la EAEs. ....</i>	18
II.	ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO .....	22
<b>3</b>	<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>22</b>
<b>4</b>	<b>ESTUDIO DE LA VIABILIDAD ECONÓMICO FINANCIERA .....</b>	<b>23</b>
4.1	<i>Consideraciones previas .....</i>	23
4.2	<i>Descripción y valoración de las obras.....</i>	24
4.2.1	<i>Fase I (Dársena sur).....</i>	25
4.2.2	<i>Fase II (Dársena norte).....</i>	26
4.3	<i>Descripción de la actividad.....</i>	27
4.4	<i>Hipótesis generales.....</i>	28
4.5	<i>Plan de inversiones y costes financieros .....</i>	31
4.6	<i>Gestión de la Dársena Deportiva.....</i>	33

4.6.1	Consideraciones previas.....	33
4.6.2	Estructura de personal.....	33
4.6.3	Servicios portuarios a prestar para la dársena.....	34
4.6.4	Tarifas de la dársena deportiva.....	34
4.7	<i>Gestión y alquiler de las superficies construidas</i> .....	36
4.8	<i>Estimación de gastos</i> .....	37
4.8.1	Consumos agua – electricidad Fase I y II .....	37
4.8.2	Gastos de Mantenimiento y Conservación Dársena Deportiva .....	38
4.8.3	Gastos Generales de administración Fase I y II.....	38
4.9	<i>Tasas portuarias</i> .....	39
4.10	<i>Análisis y conclusiones acerca de la viabilidad económica de la inversión</i> ..	41
III.	NORMAS URBANÍSTICAS.....	45
	TÍTULO PRELIMINAR: DISPOSICIONES GENERALES .....	45
	Capítulo Primero: Ámbito, objeto y efectos del Plan Especial .....	45
	Artículo 1. Objeto, contenido y ámbito.....	45
	Artículo 2. Vinculación con el planeamiento general .....	46
	Artículo 3. Vigencia del Plan Especial .....	46
	Artículo 4. Revisión del Plan Especial .....	46
	Artículo 5. Modificaciones del Plan Especial .....	46
	Artículo 6. Adecuación de las concesiones a las normas del Plan Especial .....	47
	Artículo 7. Documentos constitutivos del Plan Especial .....	48
	Capítulo Segundo: Instrumentos de desarrollo y ejecución.....	49
	Artículo 8. Estudios de Detalle .....	49
	Artículo 9. Proyectos de urbanización .....	49
	Artículo 10. Proyectos de obras ordinarias.....	50
	Artículo 11. Proyectos de edificación y construcción.....	50
	Artículo 12. Obras a efectuar por la Autoridad Portuaria en la zona de servicio ..	50
	Artículo 13. Obras a efectuar por los concesionarios en la zona de servicio .....	51
	TÍTULO I: NORMAS GENERALES .....	52
	Capítulo Primero: Ordenación del suelo.....	52
	Artículo 14. Instrumentos de ordenación .....	52
	Capítulo Segundo: Esquema Director .....	52
	Artículo 15. El Esquema Director .....	52
	Sección 1ª Áreas funcionales.....	52
	Artículo 16. Áreas funcionales.....	52
	Artículo 17. Tipos de áreas funcionales.....	52
	Artículo 18. Área funcional NÁUTICO-DEPORTIVA.....	53
	Sección 2ª: Accesos y principales infraestructuras de transporte.....	53

Artículo 19. Accesos e infraestructuras de transporte .....	53
Sección 3ª: Recintos con regímenes administrativos singulares .....	53
Artículo 20. Recintos con regímenes administrativos singulares .....	53
Capítulo Tercero: Calificación del suelo .....	53
Artículo 21. Calificación del suelo.....	53
Capítulo Cuarto: Normas de Edificación.....	54
Sección 1ª Determinaciones Generales .....	54
Artículo 22. Aplicación.....	54
Sección 2ª Condiciones de las sub-áreas .....	54
Artículo 23. Sub-área normativa.....	54
Artículo 24. Sub-área ocupable.....	55
Artículo 25. Relación entre sub-área y edificación.....	55
Sección 3ª Condiciones de posición de las sub-áreas.....	55
Artículo 26. Condiciones generales de posición de las edificaciones .....	55
Artículo 27. Área de movimiento de la edificación .....	55
Artículo 28. Alineación de la edificación .....	56
Artículo 29. Línea de edificación .....	56
Sección 4ª Condiciones de ocupación de las sub-áreas .....	56
Artículo 30. Superficie ocupable.....	56
Artículo 31. Coeficiente de ocupación de la sub-área normativa .....	56
Artículo 32. Superficie ocupada.....	57
Artículo 33. Superficie Libre .....	57
Sección 5ª Condiciones de edificabilidad. ....	57
Artículo 34. Edificabilidad .....	57
Artículo 35. Superficie edificable .....	57
Artículo 36. Índice de edificabilidad .....	57
Artículo 37. Superficie edificada total .....	58
Artículo 38. Definición de superficie construida por planta .....	59
Sección 6ª Condiciones de Volumen y Forma.....	59
Artículo 39. Rasante.....	59
Artículo 40. Clases de Rasantes .....	59
Artículo 41. Planta.....	59
Artículo 42. Cota de referencia.....	59
Artículo 43. Altura en unidades métricas .....	60
Artículo 44. Altura en número de plantas .....	60
Artículo 45. Altura máxima .....	60
Artículo 46. Altura mínima .....	60

---

Artículo 47. Medición de altura en edificios con fachada sobre alineación .....	61
Artículo 48. Construcciones permitidas por encima de la altura máxima .....	61
Sección 7ª Condiciones de habitabilidad, higiene y estética.....	62
Artículo 49. Condiciones de habitabilidad.....	62
Artículo 50. Condiciones de higiene .....	62
Artículo 51. Condiciones de estética .....	63
Artículo 52. Fachadas y Cubiertas .....	64
Artículo 53. Cornisas y aleros.....	65
Artículo 54. Vuelos y Entrantes. ....	65
Artículo 55. Medianerías. ....	66
Artículo 56. Cerramiento de Terrazas y Veladores. ....	66
Artículo 57. Portadas, escaparates, vitrinas y cierres metálicos. ....	70
Artículo 58. Cerramiento de Sub-área ocupable.....	70
Artículo 59. Espacios libres y protección de arbolado de sub-áreas. ....	71
Artículo 60. Normativa y medidas ambientales de aplicación .....	71
TÍTULO II: NORMAS PARTICULARES PARA CADA ÁREA NORMATIVA.....	73
Artículo 61. Normas particulares para cada área .....	73
Artículo 62. Usos pormenorizados y usos asociados. ....	73
Artículo 63. Tipos de usos pormenorizados.....	74
Artículo 64. Usos pormenorizados del Plan General .....	75
Artículo 65. Uso pormenorizado Náutico - Deportivo .....	76
Artículo 66. Área de Normativa ICM: Integración Ciudad de Mar. ....	77
Artículo 67.- Área de Normativa DOT: Dotacional .....	83
Artículo 68.- Área de Normativa SN: Servicios Náuticos .....	89
Artículo 69.- Normas Particulares de la Red de Conexiones Terrestres (RCT) .	100
Artículo 70. Zona de protección de muelles y escolleras. ....	107
IV. PLANOS DE ORDENACIÓN. ....	108
V. FORMALIZACIÓN DE LA PROPUESTA .....	109

## I. MEMORIA DE ORDENACIÓN

### 1 OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL

#### 1.1 Objetivos generales

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

- Por un lado, dotar a la zona de servicio de una ordenación que optimice la explotación de los usos portuarios:
  - Suelo ordenado suficiente para cubrir las demandas a medio plazo y posibilitar su solución a largo plazo.
  - Adecuada distribución de actividades y funciones, con una zonificación adaptada a la gran diversidad de demandas.
  - Flexibilidad normativa que permita la adaptación del marco físico a las cambiantes y futuras demandas.
- Por otro, lograr la máxima integración puerto-ciudad, de forma a:
  - Resolver la interacción puerto-ciudad en lo relativo al tráfico terrestre.
  - Reducir los posibles impactos urbanos generados por la actividad portuaria (contaminación, accidentes, etc.).
  - Mejorar la integración del puerto con la ciudad y la apertura de esta última hacia el mar.

#### 1.2 Objetivos concretos

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

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

- Preservar la posibilidad de incorporar nuevos accesos directos a la dársena de embarcaciones menores desde la Autovía Marítima.
- Posibilitar distintos trazados del viario interno que sean capaces de acoger la demanda prevista por las nuevas actividades.
- Mejorar la accesibilidad rodada y peatonal a la Dársena de Embarcaciones Menores.

*Relativos a la ordenación:*

- Dotar de una ordenación de acuerdo con las necesidades propias de cada uno de los fines de cada área de normativa y que atienda adecuadamente las demandas de sus potenciales usuarios.

*Relativos a la Normativa:*

- Establecer una normativa diferenciada que tome en cuenta la función de cada área y su situación relativa respecto a la ciudad y al mar y su incidencia en el paisaje, mediante:
  - Una regulación de los usos que minimice los posibles impactos de las actividades.
  - Unas condiciones de edificación que, permitiendo edificios en altura moderada en lugares puntuales, mantenga la transparencia en puntos sensibles visualmente.
- Dentro del marco anterior, dar cabida a las variadas demandas de ubicación de actividades que recibe el puerto.

*Relativos a equipamientos y servicios:*

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

### **1.3 Alternativa elegida**

Tal y como se ha expuesto en el apartado 5.2. del Volumen I de Información de este Plan Especial de Ordenación se ha seleccionado la “Alternativa 3” descrita en el apartado 5.1.4. del mismo volumen.

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

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

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

## **2 ORDENACIÓN ADOPTADA**

### **2.1 Instrumentos de ordenación**

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

#### **2.1.1 Esquema Director**

Se entiende por Esquema Director el conjunto de elementos que definen la estructura funcional de la zona de servicio y sus conexiones con el exterior. Su explicitación pretende cumplir dos objetivos:

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

Dados sus objetivos, el Esquema Director debe reproducir, en gran parte, los contenidos de la modificación sustancial de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios de Las

Palmas en la isla de Gran Canaria (ORDEN FOM/769/2014, de 25 de abril) y publicado en el BOE del 13 de mayo de 2014.

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

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

- La delimitación de la zona de servicio terrestre adoptada en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios vigente que se encuentra incluida dentro del ámbito SG-DEL del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria.
- La identificación en el interior de la zona de servicio, de diversas áreas funcionales destinadas globalmente, cada una, a una labor portuaria específica y que son, por tanto, la expresión del destino al que se orientan el conjunto de las infraestructuras, edificios e instalaciones del área.
- Las áreas funcionales identificadas en el presente Plan Especial se corresponden, en líneas generales con los usos adoptados en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios; y su definición detallada se presenta en el capítulo de Normas Urbanísticas de este Plan Especial. En este caso se limita a una única Área Funcional:
  - Área funcional NÁUTICO – DEPORTIVA
- Las zonas con regímenes administrativos singulares, que definen recintos de acceso controlado, con su delimitación y puntos de acceso y control, entendiéndose por tales aquellas áreas de la zona de servicio en las que, por motivos funcionales, de seguridad u otros, se limita el acceso de personas o vehículos a las mismas, mediante el establecimiento de diversas formas de control.
- La Red de CONEXIÓN TERRESTRE y ACCESOS entendida como las conexiones infraestructurales de la zona de servicio con el exterior y con los nodos de distribución interior y los puntos de acceso a las distintas áreas funcionales.

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

### **2.1.2 La calificación del suelo**

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

### **2.1.3 Definición red de conexión terrestre, nodos y equipamientos**

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

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

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

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

De esta manera, mientras en las ciudades, la fijación y localización espacial de la red viaria y los equipamientos es una garantía de futuro, en los puertos puede convertirse en una hipoteca que impida su adaptación a las nuevas demandas que, en el contexto de

incertidumbre que caracteriza el tráfico marítimo, han adquirido en los últimos años una gran volatilidad.

De ahí que, en la ordenación de los puertos deba combinarse el establecimiento de una estructura urbanística básica, que permita poner en carga el conjunto de la zona de servicio, con la posibilidad de modificar la localización o características precisas de muchos de sus elementos, de cara a permitir ese proceso de adaptación a la demanda que exige su actividad.

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

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

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

#### **2.1.4 La normativa**

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

- La definición de las Áreas de Normativa, cuya función es delimitar espacialmente las áreas a las que se aplicará una misma normativa.
- Las Normas Particulares para cada área, que tienen por objeto completar la ordenación detallada de la zona de servicio mediante la asignación a cada área de normativa de una serie de condiciones urbanísticas. Entre éstas, se han seleccionado:
  - Las alineaciones y condiciones de la concesión
  - Las condiciones de edificación
  - Las condiciones de uso
  - Las condiciones de acceso y aparcamiento
  - Las condiciones de tramitación y desarrollo

- Las Normas Particulares para cada área se encuentran recogidas en el Título II de las Normas Urbanísticas.

## 2.2 Esquema Director

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

### A. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

El Plan Especial reproduce la delimitación de la zona de servicio contenida en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios aprobado en abril de 2014 por el Ministerio de Fomento, en el ámbito del SG-DEL del Plan General de Ordenación Urbana de Las Palmas.

### B. ÁREAS FUNCIONALES

En cuanto a la disposición de las áreas funcionales, el Plan trata de reflejar las tareas más o menos especializadas que cumplen las distintas áreas, o la vocación de las mismas aunque en este momento no se lleven a cabo, de la zona de servicio en la organización de la actividad portuaria.

Como se ha indicado, en general, el presente Plan Especial establece un único Área funcional que responde, tanto en su denominación, como en su asignación espacial, a lo previsto en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, con ligeras matizaciones. En conjunto se trata de organizar la zona de servicio en función de las características de las diferentes áreas (accesibilidad, instalaciones portuarias, entorno urbano, etc.), tratando de optimizar su eficiencia funcional y de minimizar sus afecciones al entorno.

En ese sentido, se califica:

- Como área funcional Náutico-Deportiva, la totalidad de la Dársena de Embarcaciones Menores actual y sus futuras ampliaciones.

Esta zona ha sido ideada y construida, desde su origen, con la finalidad de acoger a las embarcaciones deportivas residentes o en tránsito. La creciente necesidad de atraques y pantalanes ha provocado sucesivas ampliaciones de las infraestructuras y, en la actualidad, se está planteando una nueva ampliación que de respuesta al exceso de demanda actual y a la prevista a corto medio plazo.

La zona de servicio terrestre acoge, además, aquellas actividades relacionadas con las embarcaciones menores, principalmente deportivas, que justifican su presencia en la relación con el mar y los deportes náuticos. Finalmente, el conjunto de actividades se completa con aquellos servicios diversos prestados a los usuarios de la dársena de embarcaciones menores (navegantes, deportistas o ciudadanos en general) y distintos de los portuarios, con carácter complementario que incrementen el valor del puerto como un destino competitivo con respecto a otros destinos náutico-deportivos, que se hace absolutamente imprescindible y, sin los cuales, el uso náutico principal quedaría totalmente mermado. Son los usos especificados en los apartados 2.3.3.4 y 2.3.3.5 del Documento de Información.

Algunos ejemplos de los usos y servicios Náutico-Deportivos que se consideran necesarios y convenientes podrían ser:

- Club Náutico deportivo.
- Servicios de avituallamiento y suministros varios:
- Servicio de aprovisionamiento de víveres y productos de conveniencia.
- Venta y distribución de efectos navales.
- Gestorías náuticas, brokers de compañías de seguros
- Inspecciones técnicas de embarcaciones.
- Surveyors.
- Servicios de Yacht Management para superyates.
- Alquiler de embarcaciones y excursiones marítimas.
- Servicio de mantenimiento y limpieza de embarcaciones.
- Servicio de suministro de artículos para la pesca.
- Servicio de suministro de accesorios de submarinismo.
- Nave de reparaciones y pintura.
- Talleres de reparaciones.
- Pasillos de servicios necesarios para garantizar las correctas circulaciones.
- Servicio de capitanía y atención de usuarios del Puerto.
- Taquillas y paños.
- Aseos.
- Almacén general de varadero y mantenimiento.
- Punto de información al usuario.
- Vestuarios y aseos.
- Almacenes de residuos
- Vestuarios de personal. Lounge.
- Estación transformadora.
- Taller de mantenimiento.
- Almacén de limpieza.
- Control de accesos a varadero.

La propia idiosincrasia de los navegantes y las elevadas afluencias de usuarios a las instalaciones (con mayor incidencia en un puerto urbano como el que nos ocupa) justifican la existencia de servicios como los siguientes:

- Business Center (Parte meteorológico - Internet).

- Lavandería y tintorería.
- Restaurantes y cafeterías.
- Cajero automático.
- Alquiler de automóviles.
- Alquiler de bicicletas.
- Alquiler de vehículos Segway.
- Guardería y ludotecas.
- Catering para embarcaciones.
- Otros servicios de valora añadido.

### **C. ZONAS CON REGÍMENES ADMINISTRATIVOS SINGULARES**

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

### **D. CONEXIONES INFRAESTRUCTURALES**

Los principales elementos a nivel de estudio serían:

- La mejora de los accesos actuales al puerto y la previsión de alguno nuevo desde la Autovía Marítima estudiando la posibilidad, incluso, de combinar los dos existentes y mejorar la funcionalidad.
- Estudiar la circulación interna, facilitando el tráfico y evitando aglomeraciones y retenciones en los accesos o salidas.

## **2.3 Calificación del suelo**

### **2.3.1 Red de conexión terrestre, equipamientos y espacios libres**

Tal y como se ha indicado, la organización del viario en la zona de servicio se realiza estableciendo dos tipos de elementos, por un lado los viarios principales, vinculantes respecto a su existencia y funcionalidad pero no respecto a su trazado, y por otro lado los viarios secundarios, no vinculantes en su existencia, funcionalidad y trazado.

Los elementos principales de la red viaria están constituidos por los muelles y por los nodos principales de conexión y la red viaria entre ellos. El principal, lo constituyen únicamente los accesos a la zona de servicio y el vial principal interno constituido, en la

actualidad, por la Calle Joaquín Blanco Torrente y a lo largo del muelle Este, pero cuyo trazado y diseño puede ser modificado por la Autoridad Portuaria de Las Palmas mediante proyectos de urbanización para mejorar la funcionalidad del mismo. Aseguran las conexiones con el exterior y garantizan la comunicación entre las distintas áreas de la zona de servicio y, por lo tanto, su existencia se considera vinculante, no así, como se ha dicho, su trazado y diseño.

El viario secundario y los accesos a muelles se consideran no vinculantes, tanto en su trazado como en su existencia, y son meramente elementos indicativos.

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

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

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

- Playa de aparcamientos y zona libre en el extremo norte de la Calle Joaquín Blanco Torrent.
- Áreas de distribución de tráfico, playa de aparcamientos y zona libre en el extremo sur de la C/. Joaquín Blanco Torrent

Y los previstos en las futuras ampliaciones:

- Ensanche del viario de la C/. Joaquín Blanco Torrent
- Playas de aparcamientos y zona libre en las subáreas 3, 12 y 17
- Dotación de aparcamientos asociados al viario principal de referencia en la prolongación sur.

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

### 2.3.2 Normativa

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

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

A las anteriores áreas de normativa se añaden una más, referida a la red de conexión terrestre y a los equipamientos y servicios definidos éstas en los planos nº O.01 y O.02

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

- Las derivadas de la situación actual, en el sentido de proponer condiciones de edificación que no difieran en mucho de lo existente, para así garantizar la permanencia de las actividades y concesiones existentes.
- Las necesidades funcionales de las actividades a ubicarse en cada área.
- Las exigencias que plantea el entorno urbano, que se han interpretado a través del análisis, por una parte, del entorno inmediato del puerto y, por otra, de las áreas portuarias más visibles desde la ciudad.

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

En cuanto a usos permitidos en las diferentes áreas, se ha recurrido a utilizar la clasificación establecida por el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Las

Palmas, excluyendo los residenciales, expresamente prohibidos por la legislación vigente, completada con algunos más específicamente portuarios. En lo referente a los criterios de aplicación de usos en cada área, se ha tratado únicamente de excluir aquellos claramente incompatibles con la localización y características de cada una, y permitir el resto con determinadas limitaciones, de manera a dar cabida a la máxima variedad de demandas.

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

- El área de normativa Integración Ciudad de Mar (ICM), localizada principalmente en el entorno de la C/. Joaquín Blanco Torrent paralela a la avenida marítima entre el acceso actual a la dársena y la Playa de Las Alcaravaneras.

El área de Normativa se divide en cinco (5) subáreas (subáreas 1, 2, 4, 5, 6) con características similares en cuanto a sus objetivos directamente relacionados con los usuarios (navegantes, deportistas o ciudadanos) pero distintas en cuanto a las determinaciones urbanísticas.

Las condiciones de edificación y usos en esta área deben proporcionar el marco para el desarrollo de las actividades existentes y su adaptación a futuras demandas, principalmente a las referidas a la integración de la ciudad y el mar y las actividades asociadas a ambas.

- El área de normativa Dotacional (DOT), se localiza en el entorno del acceso actual de la dársena como nudo de distribución y localización de los servicios a usuarios y de la administración.

El área de Normativa se divide en tres (3) subáreas con características similares en cuanto a sus objetivos pero distintas en cuanto a las determinaciones urbanísticas. Su separación responde básicamente a su distinta localización, al condicionante del trazado de las vías principales de la dársena (subárea 7) y a la forma y capacidad de sus infraestructuras portuarias (9 y 12).

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

- El área de normativa Servicios Náuticos (SN), está constituida, básicamente, por los terrenos surgidos de las nuevas infraestructuras portuarias para la futura ampliación de la dársena y el aumento de su capacidad de acogida de atraques.

Su desarrollo, por lo tanto, solo podrá llevarse a cabo si se realizan las obras de ampliación mencionadas.

El área de Normativa se divide en diez (10) subáreas con características similares en cuanto a sus objetivos pero distintas en cuanto a las determinaciones urbanísticas. La división en subáreas responde, en unos casos, a su localización separada físicamente de las demás (subáreas 3 y 8 – 10 - 11); en otros casos, a la separación del resto de subáreas por los viales interiores de la dársena (subáreas 17); y en otros casos, por su situación y potencial respecto a usos náuticos o relacionados directamente con el mar (13, 14, 15 y 16).

Las condiciones de edificación y usos en esta área deben proporcionar el marco para el equilibrio entre el óptimo desarrollo de las ampliaciones, su accesibilidad y su viabilidad económica y técnica así como la conveniencia de las actividades a implantar y la convivencia amable con el paisaje actual y los nuevos que se puedan crear.

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

### **2.3.3 Cumplimiento del PIO-GC y del PGO-LPGC**

#### **2.3.3.1 Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria**

##### **P. T. Parcial de Ordenación del Frente de Levante de Las Palmas de G. C.**

El ámbito de este Plan Especial se ve afectado por el Plan Territorial Parcial de Ordenación (PTP1) del Litoral de Levante de Las Palmas de Gran Canaria recogido en el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria.

Sus determinaciones se han desarrollado más extensamente en el Documento de Información de este Plan Especial. En lo que respecta a las instalaciones náuticas ha previsto:

*“Acciones sobre el sistema de bases náuticas y puertos de abrigo mediante la ampliación de la Dársena Deportiva del Puerto de la Luz, a fin de aumentar su capacidad y lograr una dotación de atraques acorde con el rango y carácter de la ciudad, mejorando, ampliando y cualificando sus instalaciones, e incorporando zonas para uso lúdico y de ocio al aire libre.*”

*Debe estudiarse la posibilidad de que el contradique Sur de protección de la ampliación y estructuración del paseo y autoría marítima prevista en este Plan Territorial pueda ser atracable y utilizable para el destino de tráfico de viajeros. De esta forma se descargaría el istmo y se recualificaría la oferta de la ciudad histórica para los pasajeros, de forma que no se interrumpa la franja litoral urbana con la que se proyecta dotar a la ciudad”.*

### 2.3.3.2 Plan General de Las Palmas de Gran Canaria

#### **Subsistema General de Dotaciones del Espacio Litoral SG-DEL A desde el Castillo de La Luz hasta el Parque San Telmo.**

En la ficha del ámbito SG-DEL se contempla el ámbito de planeamiento (urbano Consolidado y rústico de protección costera) y las determinaciones a la estructura general de ordenación estableciéndose un uso característico como Espacio Libre/Dotacional. La superficie bruta del Ámbito la establece como 150,77 Ha.

Particularmente, para la zona de servicio afectada por la Dársena de Embarcaciones Menores, el PGOM-LPGC´12 establece su desarrollo mediante Planes Especiales que deberán integrar actuaciones urbanas que propicie una mejora ambiental como Eje Estructurante, de acuerdo a los criterios que al respecto se regula en el PIOGC y sin perjuicio de su compatibilidad con el marco competencial en el ámbito portuaria, Base Naval y Autovía GC-01.

Entre las determinaciones específicas dentro del Tramo A (entorno de Las Alcaravaneras-Frente Portuario) destacan la:

- Potenciación del uso público y calidad paisajística del Muelle Deportivo y la Playa de las Alcaravaneras;
- Reformulación del uso público de la Base Naval;
- Potenciación del uso público-urbano del frente portuario histórico;
- Inclusión del uso Intercambiador aéreo en el ámbito del Muelle de Santa Catalina.

Y para el Tramo B (Ciudad del Mar) destacan la:

- Potenciación del uso público y calidad paisajística de la escollera;
- Potenciación del equipamiento-mirador asociado a la navegación.

En resumen, las principales determinaciones a tener en cuenta para el ámbito SG-DEL y la Dársena de Embarcaciones Menores que establece el PGO/LPGC son las siguientes:

- Pretende incorporar otros usos que permitan crear un nuevo tipo de relación puerto-ciudad.
- Potenciación del uso público y calidad paisajística de la escollera y la potenciación del equipamiento-mirador asociado a la navegación;

- La zona de servicio afectada por la Dársena de Embarcaciones Menores se desarrollará mediante Planes Especiales que deberán integrar actuaciones urbanas que propicie una mejora ambiental como Eje Estructurante, de acuerdo a los criterios que al respecto se regula en el PIO/GC y sin perjuicio de su compatibilidad con el marco competencial en el ámbito portuaria, Base Naval y Autovía GC-01.

### 2.3.3.3 Cumplimiento de las determinaciones

Usos: Atendiendo a los usos asignados por la vigente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, acordes con los establecidos por el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante, el uso principal es, para todo el ámbito de este Plan Especial, el Náutico-Deportivo. Este uso es propio y característico de la legislación sectorial portuaria. Además de este uso, se añaden los usos propios definidos en la Normativa del PGO/LPGC, ya sea como compatibles o como autorizables, que serán los siguientes: Dotacional y Equipamiento, Espacio Libre y Red Viaria.

En cuanto a los usos que se establecen en la ordenación pormenorizada del presente plan especial, no se considera que haya incompatibilidades con lo con lo dispuesto por el planeamiento insular (PIO/GC) o por el planeamiento municipal (PGO/LPGC).

Edificabilidad y Ocupación: Aplicando la edificabilidad máxima admitida sobre el total de suelo calificado en cada Área de Normativa, según la alternativa elegida, se obtiene una edificabilidad total máxima para el ámbito en torno a los 43.474,37 m<sup>2</sup>, lo que supone una edificabilidad neta de 0,40 m<sup>2</sup>c/m<sup>2</sup>, inferior a la edificabilidad neta actualmente disponible en la DEM por el extinto Plan Especial del año 1995 (0,44 m<sup>2</sup>c/m<sup>2</sup>). Respecto la ocupación, para la totalidad de la superficie de las Sub-áreas Normativas se obtiene una superficie máxima de ocupación de 35.223,02 m<sup>2</sup>, lo que supone una ocupación neta de aprox. 32%, inferior a la ocupación neta actualmente disponible en la DEM por el extinto Plan Especial del año 1995 (42%).

Dicha ocupación y edificabilidad en el ámbito de la DEM no conlleva incompatibilidad con el PIO/GC ni con el PGO/LPGC.

Altura de la edificación: en este apartado, la solución propuesta en el presente Plan Especial estudia cada una de las Sub-áreas de forma que en determinadas zonas de la DEM se permita sobrepasar la altura de la Avenida Marítima, cuestión que es aprovechada para disminuir la ocupación y la densidad de edificación en el ámbito. En las parcelas adosadas a la Avenida, así como en las sub-parcelas 14 y 16, no se permite sobrepasar la altura de la misma, aproximadamente de 1 planta, mientras que en determinadas sub-áreas concretas, alejadas del contacto con el paseo litoral, se permite alturas de 2 ó 3 plantas.

Dicha altura de edificación en el ámbito de la DEM no conlleva incompatibilidad con el PIO/GC ni con el PGO/LPGC.

Otras determinaciones del PIO/GC y el PGO/LPGC:

En cuanto a “la posibilidad de que el contradique Sur de protección de la ampliación y estructuración del paseo y autoría marítima prevista en este Plan Territorial pueda ser atracable y utilizable para el destino de tráfico de viajeros”. No se ha estimado en este Plan Especial dado que queda fuera del ámbito del mismo. No obstante, la Autoridad Portuaria de Las Palmas lleva centrada en los últimos años en mejorar y ampliar las actuales instalaciones destinadas a cruceros del Muelle de Santa Catalina.

**2.3.4 Resumen y comparativas de superficies**

Los cuadros siguientes comparan, por un lado, los parámetros de ocupación y edificabilidad entre el PE DEM'95 y el Plan Especial propuesto y por otro resumen la edificabilidad bruta y ocupación del nuevo ámbito ordenado.

<b>PLAN ESPECIAL DÁRSENA DE EMBARCACIONES MENORES (PE DEM'95)</b>					
<b>Parcelas</b>	<b>Superficie</b>	<b>Ocupación</b>		<b>Edificabilidad</b>	
		<b>%</b>	<b>m2</b>	<b>m2/m2</b>	<b>m2</b>
1	3.470,00	30	1.041,00	0,3	1.041,00
2	6.930,00	30	2.079,00	0,3	2.079,00
3	2.060,00	2	41,20	0,02	41,20
4	530,00	37	196,10	0,37	196,10
5	3.340,00	100	3.340,00	1	3.340,00
6	3.060,00	60	1.836,00	0,6	1.836,00
7	3.900,00	50	1.950,00	0,5	1.950,00
8	500,00	50	250,00	0,5	250,00
9	2.175,00	25	544,00	0,25	544,00
10	1.720,00	35	602,00	0,35	602,00
11	2.175,00	30	652,50	0,6	1.305,00
<b>TOTAL</b>	<b>29.860,00</b>	<b>0,42</b>	<b>12.531,80</b>	<b>0,44</b>	<b>13.184,30</b>

<b>P.E. VIGENTE</b>	<b>Superficie bruta (m2)*</b>	<b>Ocupación</b>		<b>Edificabilidad</b>	
		<b>%</b>	<b>m2/m2</b>	<b>m2/m2</b>	<b>m2</b>
<b>D.E.M.</b>	<b>63.283,51</b>	<b>0,20</b>	<b>12.531,80</b>	<b>0,21</b>	<b>13.184,30</b>

\*Nota: Para el cálculo de la superficie bruta se ha considerado los terrenos actuales o futuros con una cota de rasante superior a la +3,00 contados desde la BMVE. No se han incluido, por tanto, escolleras e infraestructuras de abrigo.

<b>PLAN ESPECIAL DÁRSENA DE EMBARCACIONES MENORES (PROPUESTO)</b>					
<b>Sub-áreas Normativas</b>	<b>Superficie</b>	<b>Ocupación</b>		<b>Edificabilidad</b>	
		<b>%</b>	<b>m2</b>	<b>m2/m2</b>	<b>m2</b>
1	7.392,00	30	2.217,60	0,3	2.217,60
2	4.845,00	50	2.422,50	0,4	1.938,00
3	12.875,00	20	2.575,00	0,2	2.575,00
4	7.546,00	10	754,60	0,1	754,60
5	3.758,00	100	3.758,00	1	3.758,00
6	3.391,00	60	2.034,60	0,45	1.525,95
7	2.453,00	50	1.226,50	0,5	1.226,50
8	1.181,00	20	236,20	0,3	354,30
9	4.488,00	35	1.570,80	0,35	1.570,80
10	5.223,00	35	1.828,05	0,35	1.828,05
11	2.087,00	25	521,75	0,6	1.252,20
12	11.958,00	30	3.587,40	0,6	7.174,80
13	4.065,00	20	813,00	0,2	813,00
14	16.921,00	50	8.460,50	0,5	8.460,50
15	3.474,00	13	451,62	0,13	451,62
16	9.373,00	50	4.686,50	0,5	4.686,50
17	4.346,00	10	434,60	0,1	434,60
	<b>105.376,00</b>		<b>37.579,22</b>		<b>41.022,02</b>

<b>Totales</b>	<b>Superficie</b>	<b>Ocupación</b>		<b>Edificabilidad</b>	
		<b>%</b>	<b>m2</b>	<b>m2/m2</b>	<b>m2</b>
<b>ICM</b>	26.932,00	41,54	11.187,30	0,38	10.194,15
<b>DOT</b>	18.899,00	33,78	6.384,70	0,53	9.972,10
<b>SN</b>	59.545,00	33,60	20.007,22	0,35	20.855,77
<b>TOTAL</b>	<b>105.376,00</b>	<b>0,36</b>	<b>37.579,22</b>	<b>0,39</b>	<b>41.022,02</b>

<b>P.E. PROPUESTO</b>	<b>Superficie bruta (m2)*</b>	<b>Ocupación</b>		<b>Edificabilidad</b>	
		<b>%</b>	<b>m2/m2</b>	<b>m2/m2</b>	<b>m2</b>
<b>D.E.M.</b>	<b>168.556,42</b>	<b>0,22</b>	<b>37.579,22</b>	<b>0,24</b>	<b>41.022,02</b>

\*Nota: Para el cálculo de la superficie bruta se ha considerado los terrenos actuales o futuros con una cota de rasante superior a la +3,00 contados desde la BMVE. No se han incluido, por tanto, escolleras e infraestructuras de abrigo.

## 2.4 Análisis Ambiental.

La legalidad vigente asegura la incorporación de los criterios de sostenibilidad en la toma de decisiones estratégicas, a través de la evaluación de los planes. La dilatada experiencia en el ámbito de la evaluación de impacto ambiental de proyectos demostró que gran parte de las incidencias y efectos negativos que se producen sobre el medio ambiente por dichos proyectos, en ocasiones, provienen de decisiones que han sido tomadas en otros procedimientos previos a la realización de dichos proyectos, durante el transcurso de la tramitación y aprobación de los diferentes instrumentos de planificación y ordenación, y sobre los cuales no se realizaba una evaluación ambiental adecuada de los posibles efectos que pudieran suponer.

La aprobación de la ley básica estatal 21/2013, ocasionó la necesidad y oportunidad de proceder a modificar el ordenamiento jurídico aplicable en la Comunidad Autónoma de Canarias en esta materia, a fin de ajustarlo a la nueva regulación estatal y comunitaria.

La Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales ha venido a establecer la legislación aplicable para la evaluación ambiental estratégica de los planes que se tramiten y aprueben en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Por ello, se considera aplicable al presente Plan Especial de Ordenación, como instrumento de ordenación urbanística perteneciente al Sistema de Planeamiento de Canarias, el contenido y determinaciones del Título II “*Evaluación ambiental estratégica de planes y programas con efectos territoriales o urbanísticos y evaluación ambiental de proyectos*”, de la Ley 14/2014, en lo que respecta al procedimiento de evaluación ambiental estratégica en su procedimiento de elaboración y aprobación.

El artículo 22 “*Ámbito de aplicación y órgano ambiental competente de las evaluaciones ambientales estratégicas*”, de la Ley 14/2014, establece los criterios de aplicación para considerar la evaluación ambiental estratégica del plan especial de ordenación como ordinaria (concluye con una declaración ambiental estratégica) o como simplificada (concluye con un informe ambiental estratégico).

Se considera que el presente plan especial se debe someter a una evaluación ambiental simplificada, en la forma y procedimiento que se detalla en los artículos 26 y 27 de la Ley 14/2014, siendo necesario, por tanto, la redacción de un Documento Ambiental Estratégico, con el contenido mínimo que establece el artículo 26.2. En el Volumen III del presente Plan Especial se ha desarrollado el correspondiente DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO.

## 2.5 Incorporación e integración de las medidas ambientales de la EAEs.

Conforme al acuerdo del órgano ambiental, COTMAC, tomado en la sesión de 1 de junio de 2016, hay que distinguir entre las distintas partes incluidas en el Informe ambiental Estratégico (IAE). Por un lado, los condicionantes y medidas correctoras de obligado cumplimiento que hay que integrar en la ordenación urbanística, realizando las modificaciones y alteraciones precisas para su efectivo cumplimiento, y por otro lado, las sugerencias, que como su propio nombre indica tienen carácter de meras recomendaciones y pueden ser aceptadas o no en la ordenación urbanística y el documento, en función de la conveniencia y propósito que estime el Ayuntamiento.

Respecto los condicionantes del IAE, con el objeto de llevar a cabo su cumplimiento, se realizan las siguientes alteraciones sobre la ordenación propuesta en el documento inicial de formulación sometido a evaluación ambiental estratégica:

- En relación con las alturas de las edificaciones en las subáreas 14 y 16: se eliminan la segunda y la tercera planta de las subáreas 14 y 16. Se modifica la ocupación, altura máxima permitida y la edificabilidad en cada subárea, en el artículo 69. La edificabilidad sobrante se añade a la inicialmente prevista en la subárea 12, modificando la ocupación, altura máxima y edificabilidad del artículo 68.

- En relación con el número de aparcamientos: se corrige el número de plazas en las subáreas 13 y 14, se incluye una justificación en la memoria sobre el cumplimiento de los ratios de aparcamientos acorde con el PGO y además se elimina la referencia a los estándares establecidos por el RD 2486/1980, por no ser de aplicación al ámbito. Se introducen cambios en el artículo 70 de la Normativa para dar cumplimiento a dicho condicionante.
- En relación a las técnicas y medidas que mejoren paisajísticamente las explanadas de aparcamiento: se ha añadido en el artículo 70 de la normativa una serie de medidas tendentes a la minoración de los efectos negativos sobre el paisaje.
- En relación con los estándares de espacios libres: se ha modificado el plano de ordenación nº2, de red viaria y equipamientos, y además se ha incluido un párrafo de explicación sobre los espacios libres en el artículo 70.

Respecto las distintas sugerencias del IAE, se propone incorporar al documento aquellas que sean factibles desde el punto de vista de la ordenación urbanística y la motivación y objeto del documento, mientras que otras se tendrán en cuenta por la Autoridad Portuaria a la hora de explotar y gestionar las instalaciones de la dársena de embarcaciones menores:

- En relación con arbitrar medidas para que la dársena de embarcaciones menores aspire a estar galardonado con Bandera Azul: el planteamiento de un objetivo anual como éste para la dársena de embarcaciones menores podrá ser tenido en cuenta a la hora de adoptar estrategias de explotación y gestión del dominio público portuario, y de mejora de instalaciones y equipamientos que permitan la consecución del objetivo. Precisamente la aprobación de este plan especial de ordenación, que implica una adecuada ordenación de las instalaciones y los usos de la dársena es un primer paso para que en el futuro sea posible plantearse dicho objetivo, que premia la participación e integración de iniciativas ambientales de las autoridades municipales, la población local y visitante y los agentes del sector del turismo. Igualmente existen una gran variedad de sellos calidad y de buenas prácticas ambientales que podrán ser tenidas en cuenta como objetivos por parte de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, y evidentemente, la aprobación del plan especial de ordenación es un primer paso hacia la posible consecución de dichos objetivos.
- En relación con las medidas para el diseño y la ejecución de equipamientos comerciales y dotacionales que apuesten más por la calidad que por la cantidad de los establecimientos: en la ordenación urbanística propuesta en el presente plan especial de ordenación se establecen diversas condiciones estéticas relacionadas con el volumen, forma, materiales, disposición y cerramientos que dan cumplimiento a dicha sugerencia de arbitrar medidas para la mejora del diseño de las edificaciones e instalaciones. Concretamente, en la Normativa del plan especial se establecen varios condicionantes a través de los artículos incluidos en la Sección 6ª "*Condiciones de Volumen y Forma*" y en la Sección 7ª "*Condiciones de habitabilidad, higiene y estética*". En dichas secciones y artículos no sólo se establecen condiciones estéticas que mejoran

la calidad de las edificaciones y sus terminaciones, sino que también trata condiciones destinadas a elementos desmontables y/o decorativos, tipo escaparates, terrazas, cornisas, veladores, etc... Por lo tanto, la aprobación del plan especial de ordenación con la Normativa propuesta implicará un aumento y mejora de las actuales ordenanzas de condiciones estéticas y de ornato de los conjuntos edificatorios de la dársena de embarcaciones menores, así como sus acabados y calidades.

- En relación con las medidas tendentes a la potenciación y puesta en valor de la actividad de Vela Latina: al respecto, destacar que la Autoridad Portuaria de Las Palmas, y antiguamente la Junta de Obras del Puerto de La Luz, ha sido uno de los principales valedores de la implantación, continuidad y desarrollo de las instalaciones que la Federación de Vela Latina dispone en la dársena de embarcaciones menores. Tal es así que el muelle e instalaciones portuarias en las que se ubica la edificación y los almacenes de la Federación fueron ejecutados hace 15 años por la Autoridad Portuaria, dando un uso preferente a dichos usuarios para el uso de las instalaciones náuticas. La ordenación urbanística propuesta en el plan especial para las instalaciones de la Vela Latina mejora las condiciones urbanísticas actualmente existentes en dicha parcela, proporcionando la ventaja de mantener las instalaciones en la zona central de la futura dársena de embarcaciones menores, en el área de normativa náutica/deportiva dotacional, que por su centralidad está destinada a satisfacer necesidades y aportar equipamientos y dotaciones al conjunto de la dársena. Mejora la posibilidad de desarrollo de las instalaciones y los conjuntos edificatorios destinados a la actividad, y la creación de unos nuevos rellenos y explanadas en la subárea 12 favorecerán el establecimiento de otras actividades e instalaciones que pudieran estar relacionadas con la actividad deportiva y cultural.
- En relación con la pieza edificatoria en la subárea 17, dejando libre de usos la parte bajo el forjado previsto, en previsión a una futura conexión viaria y acceso directo desde la GC-1: indicar que dicha sugerencia ya se asume en la ordenación urbanística del plan especial, en concreto en el artículo 69 de la Normativa.
- En relación la confección del esquema de las redes de servicios y su implementación de forma interactiva: tal sugerencia se tendrá en cuenta a la hora de la gestión y explotación de la dársena de embarcaciones menores, tratando de incorporar dicho esquema a los sistemas de información geográfica y sistema de bases de datos que la Autoridad Portuaria tiene como objetivo implantar en los próximos años.

Según establece el Informe Ambiental Estratégico emitido por el órgano ambiental (COTMAC), las medidas ambientales contenidas en el Documento Ambiental Estratégico que ha servido para la tramitación de la evaluación ambiental estratégica simplificada del plan, se deben incorporar en el documento que se apruebe definitivamente. Para la efectiva incorporación y ejecución de dichas medidas ambientales a partir de la entrada en vigor de la ordenación urbanística, se ha modificado el nombre del artículo 61 de la Normativa del plan especial (*Normativa y medidas ambientales de aplicación*), y se ha incorporado en dicho artículo un resumen y listado

con las medidas propuestas en dicho DAE, al objeto de que las medidas sean consideradas como normativa durante el periodo de aplicación y vigencia del plan especial.

Por último, también establece el Informe Ambiental Estratégico que las **medidas de aplicación general** recogidas en la **Memoria Ambiental del PGO/LPGC** vigente deben ser incorporadas en el plan especial de ordenación. Para la efectiva incorporación y ejecución de dichas medidas, se ha incorporado en el artículo 61 de la normativa del plan especial un listado con las medidas que previsiblemente serían de aplicación al ámbito de la dársena de embarcaciones menores, en función de los usos, las características del entorno y las instalaciones y proyectos que se desarrollen.

En Las Palmas de Gran Canaria, a junio de 2016

El Ingeniero Técnico de Obras Públicas

D. José Ramón González Morales

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

El Director de la Autoridad Portuaria

D. Esteban Del Nero Benítez

D. Salvador Capella Hierro

## II. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO

### 3 INTRODUCCIÓN

El presente documento constituye el Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario de Las Palmas, incluido en el ámbito SG-DEL del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, correspondiente a la dársena de embarcaciones menores del Puerto de Las Palmas.

La redacción de un Plan Especial para ordenar esta zona de servicio del puerto de Las Palmas se ha visto motivada, por un lado, por la aspiración municipal e insular de desarrollar el frente marítimo de levante de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria; y por otro lado, por la necesidad de la Autoridad Portuaria de Las Palmas de contar con un instrumento que regule y precise las determinaciones urbanísticas y los procesos administrativos adecuados para llevarlas a la práctica.

En esta línea, en 1995 se redactó y aprobó definitivamente (Orden Departamental de 26 de mayo) el Plan Especial de Ordenación de la Dársena de Embarcaciones Menores que permitió resolver de forma eficiente la dinámica urbanística de esta zona del puerto.

Sin embargo, los años transcurridos y el nuevo marco urbanístico y legal que ha introducido la aprobación del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (acuerdo del Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria de 23 de diciembre de 2003, y posterior de 29 de abril de 2004), del Plan General de Ordenación Municipal de Las Palmas de Gran Canaria (adaptación plena al TR-LOTCEC y a la Directrices de Ordenación – Ley 19/2003 - de marzo de 2012) y de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios de los Puertos de Las Palmas en la isla de Gran Canaria (Orden FOM/769/2014, de 25 de abril) exigen una actualización de los contenidos y ámbito del Plan Especial.

En cuanto a lo que se refiere a los ámbitos y funciones, el Plan General establece, dentro de la zona de servicio, dos unidades para desarrollarse mediante planes especiales:

- El SG-P, denominada “Puerto de Las Palmas”;
- El SG-DEL, denominada “Sistema General de Dotaciones del Espacio Litoral” (que se desarrolla en parte en este documento)

El primero, cuyo plan especial de ordenación ya se encuentra aprobado, se le asigna una función específicamente portuaria, mientras que, en el otro, el Plan General introduce actividades comerciales y de ocio, asociadas a las portuarias compatibles con ellas.

En concreto, por lo que respecta al SG-DEL, con la aprobación del PGOM de Las Palmas de Gran Canaria, la ordenación de la Dársena de Embarcaciones Menores “queda

subsumida y condicionada por el Plan especial del SG-DEL y se remite, transitoriamente, a la “Ordenanza E” del propio PGMO.”

Por su parte, en el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria se establece una serie de Planes Territoriales Parciales que afectan a los terrenos ocupados por la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas.

Entre ellos, el “**PTP1. Litoral de Levante de Las Palmas de Gran Canaria**” que se prolonga por la costa de levante de la ciudad entre el límite sur de la Base Naval y el límite sur de la Playa de La Laja.

Se produce, además, un solapamiento de los Planes Territoriales Parciales establecidos por el Plan Insular y los Sistemas Generales establecidos por el Plan General.

Así, el SG-P se verá afectado por el PTP2 y el SG-DEL se verá afectado por el PTP1.

Por su parte, la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, un documento promovido por la Autoridad Portuaria y aprobado definitivamente por el Ministerio de Fomento, establece un esquema general de asignación de usos a la zona de servicio, es decir, una idea de la estructura funcional del puerto, en la que se plasman los objetivos de la Autoridad Portuaria, y se delimita la zona de servicio del Puerto de Las Palmas.

Estos documentos constituyen, sin duda, las bases de partida del presente Plan Especial, que deberá concretarlas mediante una ordenación acorde con las exigencias portuarias y su entorno urbano.

## **4 ESTUDIO DE LA VIABILIDAD ECONÓMICO FINANCIERA**

### **4.1 Consideraciones previas**

La Autoridad Portuaria de Las Palmas plantea la inclusión en este Plan Especial de Ordenación de un estudio acerca de la viabilidad económico financiera del propio plan de ordenación, con el objeto de poder realizar una estimación aproximada acerca de la valoración de las obras de infraestructuras, urbanizaciones, edificaciones y rellenos resultantes por la ampliación la dársena náutico-deportiva, así como una estimación aproximada de los costes, ingresos y gastos resultantes de su explotación posterior, siempre trabajando como única posibilidad factible en los momentos actuales, que la totalidad de las inversiones, gestión y explotación de las nuevas infraestructuras náuticas deportivas se realicen desde el sector privado.

Durante el periodo de gestación del presente documento, en las distintas reuniones y contactos mantenidos con las distintas administraciones se ha considerado como hipótesis más consistente y realista la realización de todas las inversiones contempladas en el presente documento por parte de posibles concesionarios, inversores privados que mediante oportunos concursos y otorgamientos de concesiones demaniales ejecuten las

infraestructuras de ampliación portuaria, desarrollen la urbanización y equipamientos, y posteriormente lleven a cabo las distintas edificaciones que serán reguladas mediante el presente documento de ordenación urbanística.

El objeto fundamental del presente estudio es la obtención de unos parámetros de rentabilidad global de la actuación, que a su vez puedan ser correlacionados con las distintas posibilidades de aprovechamientos urbanísticos que se puedan incluir. Como conclusión final se obtendrían unos parámetros y aprovechamientos urbanísticos brutos generales para todo el ámbito de ampliación, que serían los que se utilizarían en la alternativa edificatoria elegida finalmente, y que sin llegar a ellos no resultaría viable ningún planteamiento de ampliación y creación de nuevas infraestructuras náutico-deportivas.

Se indica expresamente, por tanto, que la consideración e hipótesis barajada en todas las alternativas, en el presente estudio y en la normativa de ordenación es que la totalidad de las inversiones las desarrolle el sector privado.

No obstante, y teniendo en cuenta que para el planteamiento de las hipótesis de costes, gastos e ingresos disponemos de la información actual disponible de la dársena de embarcaciones menores, ejecutada y gestionada directamente por la Autoridad Portuaria de Las Palmas, se ha partido de dicha estructura de gestión portuaria y económica para la obtención de los resultados del presente estudio, por considerarla como comparable a una futura ejecución y gestión privada, en relación a la obtención de una determinada cantidad de aprovechamientos urbanísticos del ámbito, objetivo único y concreto del presente estudio económico.

## **4.2 Descripción y valoración de las obras**

Aunque no sea objeto del Plan Especial de Ordenación la ejecución de las infraestructuras portuarias, se han prediseñado las infraestructuras de la nueva ampliación de la dársena de embarcaciones deportiva para efectuar una estimación adecuada de las inversiones a contemplar en el presente estudio de viabilidad económico financiero. Por lo tanto, la descripción y valoración de las obras aquí contempladas se realiza a efectos únicamente informativos.

Las obras incluidas en el presente estudio son las necesarias para crear dos zonas de abrigo con superficie terrestre y lámina de agua que permita el desarrollo de actividades de uso náutico - deportiva. Se dividen en dos grandes grupos:

- Obras portuarias, que comprenden aquellas obras marítimas relacionadas con la ejecución de las infraestructuras portuarias diques, muelles, rellenos y pantalanés.
- Obras complementarias, que comprenden aquellas relacionadas con la urbanización y accesos a ejecutar en la zona terrestre.

Aunque el estudio económico se ha realizado al conjunto de la ampliación de la dársena de embarcaciones menores, para facilitar la descripción y valoración de las obras se ha dividido en fases o dársenas.

Las obras se definirán, valorarán y se calcularán en el proyecto constructivo de forma precisa, en este estudio se describe y valora de forma básica, tomando como secciones de diques y muelles las actuales del puerto deportivo. Teniéndose en cuenta la recuperación y reutilización de los elementos de los mantos principales de las obras de abrigo.

#### **4.2.1 Fase I (Dársena sur)**

La fase I está situada al sureste del actual puerto deportivo del puerto de Las Palmas. Consiste en crear una dársena con una lámina de agua de 61.993 m<sup>2</sup> permitiendo el atraque a 652 embarcaciones (dato orientativo en función del tamaño de las embarcaciones y distribución de los pantalanes) y una superficie terrestre de 57.065 m<sup>2</sup> (72625.80 m<sup>2</sup> superficie bruta) de los cuales 12.100 m<sup>2</sup> se destina a los futuros accesos de entrada y salidas con una franja de ancho total 25 m.

Para crear la dársena se dispone de una obra de abrigo consistente en un dique en talud con una longitud de 406.75 m y dirección N-S que arranca a 26.65 m al sur del actual 2º espigón de tetrápodos que se encuentra junto a la avenida marítima para proteger de los temporales del sur, perpendicular a este dique se construye un martillo de 144.5 m de longitud y con dirección E-W que evita la agitación debido al tráfico marítimo del puerto. Ambos elementos crean una superficie de aguas abrigadas que permiten la instalación de pantalanes destinados al atraque de embarcaciones deportivas y de recreo.

El dique está formado por un núcleo de todo-uno de cantera con un ancho de 4 m y talud 3/2 coronado a la + 4.00; manto secundario de escollera 600 kg de espesor 1.8 m, a la - 8.00 se formará una berma de apoyo al manto principal. En este anteproyecto se ha tenido en cuenta la recuperación y reutilización de los tetrápodos del frente marítimo y de los dos espigones, estos elementos se colocarán en el manto principal formando una coraza apoyada en la berma y coronado a la + 7.3m. En el trasdós del dique se rellenará una franja de 4.10 m protegida con una capa de todo-uno de ancho 2 m y manto de protección de escollera 600kg que protege de la pequeña agitación que pueda haber dentro de la dársena. Con estas capas se consigue tener una plataforma de ancho de 15 m que permite diseñar en planta dos viales, uno por sentido de circulación con un ancho de 3m por carril, aparcamiento longitudinal a ambos lados de 2.5 m y aceras de 2 m de ancho. Por las aceras se colocarán todas las canalizaciones (abastecimiento, electricidad, telefonía, etc.) necesarias para una correcta explotación. Se pavimentará los viales de acceso y aparcamientos con mezcla bituminosa, aceras formadas por losetas hidráulicas y bordillo de hormigón.

El martillo en su interior tiene una línea de muelle de 138 m que permite el atraque. Está formado por bloques de hormigón en masa apoyados sobre una banqueta de todo-uno enrasada con grava 40-70 a la -6m. En el trasdós se verterá una capa de pedraplén de filtro, capa de todo-uno protegido por escollera de 100 kg y manto principal de escollera de 1 Tn de ancho 2.08m. Sobre los bloques de muelle se construye la superestructura a la cota +4.00 por la que discurre todas las instalaciones necesarias, dispone de bolardos y defensas que permite las operaciones de atraque y amarre a muelle. Se pavimenta con mezcla asfáltica un ancho de 8m.

La explanada se consigue ganando al mar una franja paralela a la avenida marítima de 55m de ancho, que arranca desde la dársena de la vela latina hasta el primer espigón de tetrápodos cambiando de alineación de E-W hasta 55m al sur del proyectado, rellenando hasta el muro de la avenida marítima, dejando el aliviadero totalmente libre. La zona de los rellenos expuesta a los temporales está protegida por manto de todo-uno de ancho 1.66m, manto secundario de escollera 600kg y principal de tetrápodos. La explanada se protege de la agitación por una capa de todo-uno y escollera 600kg con espesor 1.66m y 1.10m respectivamente.

Se instalará los pantalanés necesarios para el atraque de diferentes tipos de embarcaciones deportivas y de recreo.

Se realizará los accesos a la nueva dársena desde la GC-1, la obra consiste en la realización de los carriles de entrada y salida en rampa, el desvío de la avenida marítima en cada punto y la rotonda de distribución de tráfico.

#### **4.2.2 Fase II (Dársena norte)**

La fase II se encuentra situada en el exterior del actual dique Este del puerto deportivo, consiste en realizar todas las actuaciones necesarias para crear una dársena que permita el atraque a 292 embarcaciones (dato orientativo en función del tamaño de las embarcaciones y distribución de los pantalanés).

Se construye un dique a 152 m paralelo al actual dique Este, permitiendo conseguir una lámina de aguas abrigadas de 80.962m<sup>2</sup>, el dique arranca en el cambio de alineación del actual dique Oeste del puerto deportivo hasta lograr conseguir un ancho de espejo de agua de 142.96 m y respetando que haya una distancia mínima de 475m entre el puerto deportivo y el muelle León y Castillo, este dique debe tener una alineación N-S como se recoge en el “Resumen del estudio de la influencia de la ampliación de la Dársena de Embarcaciones Menores sobre la agitación interior en el Puerto de las Palmas, Gran Canaria”, realizado por Trama ingenieros conjuntamente con el Instituto de Hidráulica Ambiental de Cantabria.

Esta alineación N-S tiene una longitud de 531.63 m. Está formado por una banqueta de todo-uno, capa de filtro de escollera 400 kg de ancho 1.6m y manto principal de escollera de 7 Tn con espesor 4 m. En el trasdós lleva una capa de relleno de 2.71 m de ancho, protegida por un manto de todo-uno y escollera 400 kg coronado a la +4.00. El ancho del dique permite tener una plataforma formada por dos viales 3.5 m cada uno, con acera a ambos lados de 2 m. El ancho del dique transitable a la +4.00 es de 13 m. Los viales se pavimentarán con mezcla bituminosa y las aceras formadas por losetas hidráulicas, las canalizaciones irán en el interior de la acera.

Entre la alineación oblicua del actual dique Oeste y el nuevo dique se ejecutarán rellenos, creándose una explanada con una superficie de 11.800 m<sup>2</sup> a la +4.00.

También se ampliará en esta fase el actual dique Este ganándose al mar una franja de 8.66m, necesaria para una futura reordenación interior del puerto deportivo que se recogerá en una tercera fase.

La superficie ganada en el dique Este se urbanizará con todas las instalaciones necesarias, para una correcta explotación. Esta explanada se ganará con relleno, protegido por una capa de todo-uno de espesor 2.23 m y manto exterior escollera 600kg de 1.10 m de ancho. En el lado sur paralelo al dique de la dársena de la vela latina se creará una explanada con un muelle de bloques cimentado -6 m sobre una banquetta, enrasada con grava 40-70 mm, en el trasdós se coloca una capa de filtro formada con pedraplén.

Se accederá a los pantalanes por el dique Este que permite el amarre de las embarcaciones. La nueva dársena tiene un canal de navegación libre de 52m que permite la entrada y salida de las embarcaciones así como los accesos a la actual dársena deportiva.

La bocana formada entre el dique de la Fase I y Fase II tiene un ancho de 40m.

Se remodelará el acceso actual permitiendo la entrada a los vehículos y peatones cumpliendo las normas de accesibilidad.

El presupuesto estimado de las obras, a utilizar en los cuadros de rentabilidad son:

1	FASE 1 DÁRSENA SUR		38,191,204.74
1.01	OBRA MARÍTIMA.....	14,265,971.60	
1.02	EXPLANADA.....	1,458,127.17	
1.03	URBANIZACIÓN.....	5,780,297.81	
1.04	PANTALANES.....	6,613,492.16	
1.05	EDIFICACIONES COMERCIALES...	10,073,316.00	
2	FASE 2 DÁRSENA NORTE		28,188,397.58
2.01	OBRA MARÍTIMA.....	16,294,267.23	
2.02	URBANIZACIÓN Y ACCESOS.....	3,219,286.35	
1.04	PANTALANES.....	2,961,884.00	
1.05	EDIFICACIONES COMERCIALES...	5,712,960.00	
	<b>PRESUPUESTO DE INVERSIÓN</b>		<b>66,379,602.32</b>

El presupuesto de inversión del presente anteproyecto asciende a (66.379.602,32 €) SESENTA Y SEIS MILLONES TRESCIENTOS SETENTA Y NUEVE MIL SEISCIENTOS DOS EUROS con TREINTA Y DOS CÉNTIMOS.

#### 4.3 Descripción de la actividad

En este documento describiremos cada una de las actividades y basándonos en el siguiente modelo de explotación y con las siguientes hipótesis iniciales.

El modelo de gestión aplicado al presente estudio económico financiero es el basado en cada una de las dos fases en dos fuentes principales de negocio una en explotación de la marina y otra en explotación de edificaciones en la concesión en dominio público de la superficie.

De este modo, por un lado, se puede comprobar el margen bruto que aporta cada actividad y consecuentemente la rentabilidad global del proyecto agregando todos ellos y la de los gastos generales del puerto deportivo imputando a los dos tipos de concesiones.

Los centros de negocio en que se subdivide la explotación del puerto deportivo son los siguientes:

- Gestión de la lámina de agua.
- Gestión de dominio público terrestre.

#### 4.4 Hipótesis generales

Las hipótesis iniciales que se han establecido para la realización del estudio económico financiero son las siguientes:

- El inicio de la actividad de la concesión será año base aprobación planeamiento + 41 meses.
- La duración de las obras de construcción del puerto se ha estimado en 41 meses incluyéndose las obras complementarias.
- El cálculo de los ingresos y gastos de explotación para cada centro de negocio, se realizará según los siguientes niveles de actividad:
  - Lámina de agua (tasa de ocupación / tasa de actividad);
    - 50 % el 1<sup>er</sup> año de explotación.
    - 75% en 2<sup>o</sup> de explotación.
    - 80 % a partir del 3<sup>o</sup> año de explotación.
  - Dominio público terrestre y edificaciones comerciales ( tasa de ocupación / tasa de actividad);
    - 20 % el 1<sup>er</sup> año.
    - 50% 2<sup>o</sup> año e inicio explotación.
    - 75% 3<sup>a</sup> año explotación.
    - 90% a partir del 4<sup>o</sup> año explotación.

Las Superficies y las edificaciones comerciales se gestionarán por cesión en régimen de concesión de dominio público revertible y los ingresos estarían definidos por el criterio de competencia.

- La evolución de la demanda de los centros de negocio, desde el inicio de la concesión hasta alcanzar el 80% de actividad la marina, y 90% de la actividad comercial. Este alcance se define en base a un criterio de prudencia en el tiempo, se trasladará en base a factores proporcionales asignados en el estudio de cada centro y aplicados directamente a los valores obtenidos bajo la hipótesis anterior.
- Para calcular cual será el factor de actualización de las unidades monetarias en los capítulos de ingresos y gastos que se han provisionado para el resto de los años, se ha comprobado que a esta fecha del estudio económico-financiero, la macro magnitudes tanto la del Índice de Precios al Consumo (IPC) como el índice del Producto Interior Bruto (PIB) que es la que marca el ratio evolutivo de crecimiento o decrecimiento de la economía y consideradas ambas a nivel del Estado y de Canarias. Analizadas las mismas, en series históricas desde la introducción del euro en el año 2001 y teniendo en cuenta las previsiones que los organismos de control económico publican para los próximos dos años, la estimación media será de un coeficiente de actualización del 2.25% para tasas y un 2% para correlación de ingresos y gastos de explotación durante todo el período.

## PREMISAS MACROECONÓMICAS.

### A.-INFLACIÓN

#### Series históricas.

AÑOS	I.P.C.	
	España	Canarias
2013 (p)	2,5%	2,0%
2012	2,9%	2,5%
2011	3,1%	2,3%
2010	4,0%	2,8%
2009	2,1%	1,0%
2008	2,1%	2,1%
2007	4,9%	4,6%
2006	3,1%	2,3%
2005	4,6%	3,4%
2004	3,0%	3,0%
2003	3,0%	2,2%
2002	4,1%	3,1%
2001	2,7%	2,4%
Media	3,2%	2,6%

## B- PRODUCTO INTERIOR BRUTO (Crecimiento de la Economía).

### Series históricas

AÑOS	P.I.B.	
	España	Canarias
2013 (p)	-0,5%	0,3%
2012 (p)	-1,3%	-0,5%
2011	0,7%	2,1%
2010	-1,0%	-0,8%
2009	-3,7%	-4,2%
2008	0,9%	0,3%
2007	3,5%	3,2%
2006	4,1%	3,1%
2005	3,6%	3,1%
2004	3,3%	2,4%
2003	3,1%	3,8%
2002	2,7%	2,8%
2001	3,7%	4,9%
Media	1,5%	1,9%

AÑOS	ab+1	ab+2=ab+35
COEFICIENTE	0,00%	2,00%

- En cuanto a los plazos en que hay que tener en cuenta para inicio de adjudicación, concesión, obras, fin de obras, comienzo del período de explotación y por último el final de la explotación de la concesión demanial.

Conceptos	Plazos
<b>Años Concesión</b>	<b>35</b>
<b>Duración obras meses</b>	<b>41 meses</b>
<b>Inicio explotación meses</b>	<b>2 meses</b>

#### 4.5 Plan de inversiones y costes financieros

Para este estudio, el plan de inversiones y los costes financieros se estudia por similitud con los parámetros económicos y de rentabilidad de las inversiones utilizados por las Autoridades Portuarias en sus estudios económicos, sin que ello presuponga en ningún caso que las inversiones deban ejecutarlas la inversión pública. Al contrario, se parte de la base y premisa que la totalidad de las inversiones y la gestión debe ser de carácter privado.

En principio la totalidad de la inversión con recursos ajenos, conllevaría a situaciones financieras que afectarían a los resultados de explotación netos obtenidos:

- **PLAN DE INVERSIONES Y TRATAMIENTO ACTIVOS MATERIALES SISTEMA PORTUARIO.**

Las operaciones realizadas por las distintas Autoridades Portuarias y por Puertos del estado (24 de noviembre de 1992) se regularán por la normativa contable en el Plan General de Contabilidad (RD 1643/1990 de 20 de diciembre), así como su desarrollo posterior contenido en las diversas resoluciones del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC).

**Método de Amortización:** Se utilizará el método de amortización lineal de forma que se distribuyan los costes de amortización linealmente a lo largo de la vida útil, con independencia de consideraciones fiscales o de las condiciones de rentabilidad en que se desenvuelve la empresa.

- **PLAN FINANCIERO.**

En base a lo expuesto anteriormente, la inversión realizada en activos materiales y una vez concluidas las obras, se procederá a su financiación y con recursos ajenos. Para ello se considera que el plazo para amortizar financieramente la inversión de los 69.429.602,32€ será de 10 años.

**CUADRO DE AMORTIZACIONES**

<b>CUADRO DE AMORTIZACIONES Y REPOSICIÓN</b>				
Años concesión	35			
Meses	420			
Meses amortización activos	420			
<b>FASE I</b>				
	<b>INVERSION</b>	<b>MES</b>	<b>AÑO</b>	<b>REPOSICION</b>
<b>INVERSIONES MATERIALES</b>	38.191.204,74 €	90.931,44 €	1.091.177,28 €	- €
Obra marítima, pantalanes, urbanización, explanada	28.117.888,74 €	66.947,35 €	803.368,25 €	- €
Edificación comercial	10.073.316,00 €	23.984,09 €	287.809,03 €	- €
<b>MEDIOS DE TRANSPORTE</b>	500.000,00 €	1.190,48 €	14.285,71 €	2.000.000,00 €
<b>MOBILIARIO Y EQUIPOS</b>	1.000.000,00 €	2.380,95 €	28.571,43 €	4.000.000,00 €
<b>PAISAJISMOS</b>	400.000,00 €	952,38 €	11.428,57 €	- €
<b>TANGIBLES</b>	1.900.000,00 €	4.523,81 €	54.285,71 €	6.000.000,00 €
<b>SOFTWARE</b>	125.000,00 €	297,62 €	3.571,43 €	375.000,00 €
<b>TOTAL MEDIOS MATERIALES</b>	<b>2.025.000,00 €</b>	<b>4.821,43 €</b>	<b>57.857,14 €</b>	<b>6.375000,00 €</b>
<b>TOTAL INVERSION</b>	<b>40.216.204,74 €</b>	<b>95.752,87 €</b>	<b>1.149.034,42 €</b>	<b>6.375.000,00 €</b>
<b>FASE II</b>				
	<b>INVERSION</b>	<b>MES</b>	<b>AÑO</b>	<b>REPOSICION</b>
<b>INVERSIONES MATERIALES</b>	28.188.397,58 €	67.115,23 €	805.382,79 €	- €
Obra marítima, pantalanes, urbanización, explanada	22.475.437,58 €	53.512,95 €	642.155,36 €	- €
Edificación comercial	5.712.960,00 €	13.602,29 €	163.227,43 €	- €
<b>MEDIOS DE TRANSPORTE</b>	250.000,00 €	595,24 €	7.142,86 €	1.000.000,00 €
<b>MOBILIARIO Y EQUIPOS</b>	500.000,00 €	1.190,48 €	14.285,71 €	2.000.000,00 €
<b>PAISAJISMOS</b>	200.000,00 €	476,19 €	5.714,29 €	- €
<b>TANGIBLES</b>	950.000,00 €	2.261,90 €	27.142,86 €	3.000.000,00 €
<b>SOFTWARE</b>	75.000,00 €	178,57 €	2.142,86 €	225.000,00 €
<b>TOTAL MEDIOS MATERIALES</b>	<b>1.025.000,00 €</b>	<b>2.440,48 €</b>	<b>29.285,71 €</b>	<b>3.225000,00 €</b>
<b>TOTAL INVERSION</b>	<b>29.213.397,58 €</b>	<b>69.555,71 €</b>	<b>834.668,50 €</b>	<b>3.225.000,00 €</b>
<b>TOTALES</b>	<b>69.429.602,32 €</b>	<b>165.308,58€</b>	<b>1983.702,92 €</b>	<b>9.600.000,00 €</b>

## 4.6 Gestión de la Dársena Deportiva

### 4.6.1 Consideraciones previas

Tradicionalmente la náutica deportiva y de recreo tiene gran arraigo en el Archipiélago Canario. Actualmente en la isla de Gran Canaria y particularmente en la ciudad de Las Palmas, la demanda de atraques para embarcaciones de recreo es mayor que la oferta. Por tanto, se propone la construcción y explotación de una marina para el atraque y prestación de diversos servicios, que se describirán a lo largo del presente documento.

Al igual que las inversiones, la gestión de las infraestructuras náuticas deportivas incluidas en el presente estudio será realizada por operadores privados, mediante el correspondiente otorgamiento de concesión demanial. Sin embargo, como se explicó anteriormente, se han considerado por su fiabilidad los datos y registros actuales de la gestión por realizada actualmente por la Autoridad Portuaria de Las Palmas, sin que ello presuponga que el modelo de gestión de las futuras ampliaciones sea el público. Al contrario, se considera como el único aceptable en la actualidad la gestión privada de dichas infraestructuras.

Contará con 652 atraques de la FASE I con esloras comprendidas entre 6,00 m. hasta 15,00 m. y 292 atraques de la FASE II con esloras comprendidas entre 6,00 m. hasta 20,00 m. Este amplio abanico de posibilidades permite dar cabida tanto a las pequeñas embarcaciones como a veleros y motoras de mediana eslora pertenecientes a usuarios locales para estar en régimen de alquiler mensual, usuarios en tránsito, para los cuales sería más adecuado el régimen de estadía.

### 4.6.2 Estructura de personal

<b>Gastos de Personal para la gestión y mantenimiento de la marina y la obras complementarias</b>			
<b>Premisas</b>	<b>Personal</b>	<b>Coste anual unitario</b>	<b>Total Coste anual</b>
<b>Gerente</b>	<b>1</b>	<b>75.000 €</b>	<b>75.000 €</b>
<b>Capitán Puerto</b>	<b>1</b>	<b>45.000 €</b>	<b>45.000 €</b>
<b>Administrativos</b>	<b>3</b>	<b>30.000 €</b>	<b>90.000 €</b>
<b>Limpieza/Residuos</b>	<b>4</b>	<b>24.000 €</b>	<b>96.000 €</b>
<b>Marineros</b>	<b>4</b>	<b>24.000 €</b>	<b>96.000 €</b>
<b>Vigilancia</b>	<b>8</b>	<b>24.000 €</b>	<b>192.000 €</b>
<b>Totales</b>	<b>21</b>		<b>594.000 €</b>

### **4.6.3 Servicios portuarios a prestar para la dársena**

El puerto deportivo deberá prestar diferentes servicios a los clientes, tales como:

Recepción 24 horas, gestión de amarres, suministro de combustibles, seguridad 24 horas (CCTV y personal de seguridad), control de acceso a instalaciones mediante tarjeta magnética, implantación del código ISPS, marinería 24 horas, escucha permanente VHF 69, información Meteorológica, custodia y vigilancia, limpieza cascos a flote (submarinismo), interior de embarcación de embarcaciones, servicio achique de embarcaciones, recogida selectiva de residuos con Certificado MARPOL, punto limpio, aseos, duchas, y vestuarios, zona privada para capitanes y tripulaciones, restaurantes y cafeterías, área comercial de tiendas y servicios náuticos, multiservicios (lavandería, limpieza, transporte terrestre, etc.), correo y paquetería personalizada, botiquín y enfermería, teléfono / fax, red de comunicación (Wi-Fi) banda ancha, servicio contra incendios, centro de Información turístico, atención al navegante, meteorología, atención al ciudadano, servicios de catering, lavandería y suministro de agua y energía eléctrica a las embarcaciones. Todas estas actividades generarán ingresos determinadas por las tarifas de la dársena deportiva así como los consumos de agua-electricidad, y los de explotación de los espacios comerciales el resto de los servicios que se pueden prestar de forma adicional se agregarían a los contemplados en el estudio viabilidad económico-financiero y que se irán consolidando en el desarrollo futuro de la explotación tanto de la marina como el de las edificaciones comerciales.

### **4.6.4 Tarifas de la dársena deportiva**

Las tarifas a aplicar por alquileres de los pantalanes serán precios privados, por lo que será la competencia quien los determine, pero para establecer en el estudio un tarifario se es necesario conocer entre que valores se calcularía. Las tarifas actuales de alquiler de pantalanes por día en la Dársena Deportiva en el Puerto de Las Palmas para embarcaciones en tránsitos y en régimen de puerto base es de 0,21€/m<sup>2</sup> y 0.16 €/m<sup>2</sup>, respectivamente. Las tarifas de los puertos deportivos dependientes del Gobierno de Canarias para embarcaciones en tránsitos y en régimen de puerto base es de 0,40€/m<sup>2</sup> y de 0,27€/m<sup>2</sup>.

A efectos de este estudio los niveles de ocupación representa que el 80% son para embarcaciones que lo utilizan como puerto base y 20% de tránsito, resultando que para el cálculo de ingresos se considerará una tarifa media diaria de 0,24 €/m<sup>2</sup>. Se obtiene 944 atraques de esloras comprendidas entre 6 y 20 m ocupando una superficie útil de 34.508,7 m<sup>2</sup>.

En cuanto a los niveles de ocupación se establece que a partir del año 1 del año base de explotación un 50%, en el segundo del año base un 70% y a partir del tercer año un promedio del 80% de ocupación media anual.

Así obtenemos la siguiente tabla de ingresos.

FASE I

<b>CUADRO de INGRESOS BASE MARINA</b>			
Premisas			
	<b>La Marina</b>		
m <sup>2</sup> lámina agua	49.836		
m <sup>2</sup> por línea atraque	76		
Atraques	652		
Tarifa media estancia día €/m <sup>2</sup>	0,30 €		
Tarifa media estancia mes €/m <sup>2</sup>	0,23 €		
Total Ingresos ( 20% Est./80% mes)	1.756.387,15 €		
Total Superficie (m <sup>2</sup> ) útiles	19.995,30		
Precio medio m <sup>2</sup> útil alquilado año	87,84 €		
Precio medio m <sup>2</sup> lámina agua año	35,24 €		
Precio medio estancia diaria	0,24 €		
	<b>año 1</b>	<b>año 2</b>	<b>año 3 - 35</b>
<b>Nivel de OCUPACIÓN</b>	<b>50,00%</b>	<b>70,00%</b>	<b>80,00%</b>

FASE II

<b>CUADRO de INGRESOS BASE MARINA</b>			
Premisas			
	<b>La Marina</b>		
m <sup>2</sup> lámina agua	68.805		
m <sup>2</sup> por línea atraque	236		
Atraques	292		
Tarifa media estancia día €/m <sup>2</sup>	0,30 €		
Tarifa media estancia mes €/m <sup>2</sup>	0,23 €		
Total Ingresos ( 20% Est./80% mes)	1.274.857,06 €		
Total Superficie (m <sup>2</sup> ) útiles	14.513,40		
Precio medio m <sup>2</sup> útil alquilado año	87,84 €		
Precio medio m <sup>2</sup> lámina agua año	18,53 €		
Precio medio estancia diaria	0,24 €		
	<b>año 1</b>	<b>año 2</b>	<b>año 3 - 35</b>
<b>Nivel de OCUPACIÓN</b>	<b>50,00%</b>	<b>70,00%</b>	<b>80,00%</b>

#### 4.7 Gestión y alquiler de las superficies construidas

Del proyecto se ha tenido en cuenta la ejecución de los edificios y locales, así como usos complementarios en cuanto las superficies con la opción de edificabilidad. Estas edificabilidades se hacen necesarias como complemento fundamental tanto en lo concerniente a la rentabilidad de la dársena náutica deportiva como por su ubicación en la trama urbana de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Así se considera la incorporación de superficies comerciales para cubrir las necesidades de bienes y servicios relacionadas con la actividad náutica deportiva de los usuarios de la dársena, obteniendo un diferencial de calidad en la importancia de la propia dársena de embarcaciones menores en la ciudad, con el fin de proporcionar un nuevo relieve y preponderancia en la explotación de aquellas otras actividades vinculadas a la náutica deportiva.

Actualmente el puerto deportivo de Las Palmas tiene una superficie concesionada del 25.79% y un coeficiente de edificabilidad de 0.1443 respecto a la superficie bruta, se ha proyectado la siguiente opción:

**Opción considerada para las Fases I y II:** con una superficie concesionada de 72.626 m<sup>2</sup> en la Fase I y en la Fase II 64.931 m<sup>2</sup>.

Para obtener los ingresos que generen las edificaciones comerciales definidas en las actuaciones del plan especial se ha considerado el precio medio por metro cuadrado que actualmente se realiza en el Edificio Sotavento del Muelle Deportivo del Puerto de Las Palmas y que asciende a la cantidad de 25€/m<sup>2</sup> mes.

#### CUADRO de INGRESOS BASE EDIFICACIONES COMERCIALES

Premisas	FASE I	FASE II	TOTALES	
m <sup>2</sup> superficie terrestre	38.636,00	35.073,00	73.709,00	
m <sup>2</sup> superficie ocupación	14.532,42	15.782,85	30.315,27	
m <sup>2</sup> superficie edificable	18.315,12	10.387,20	28.702,32	
Tarifa media alquiler mensual por m <sup>2</sup>	25 €	25 €		
<b>Total Ingresos superficie edificada</b>	<b>5.494.536,00 €</b>	<b>3.116.160,00 €</b>	<b>8.610.696,00 €</b>	
	<b>año 1</b>	<b>año 2</b>	<b>año 3</b>	<b>año 4 - 35</b>
<b>Nivel de OCUPACIÓN</b>	<b>20,00%</b>	<b>50,00%</b>	<b>75,00%</b>	<b>90,00%</b>

## 4.8 Estimación de gastos

### 4.8.1 Consumos agua – electricidad Fase I y II

En el capítulo de ingresos establecimos un concepto de generación de ingresos en la marina por suministro de agua y electricidad, las cifras calculadas se basan en la situación actual de la dársena deportiva y su media de ingresos. Para la imputación de los costes de estos ingresos por agua y electricidad se establece un promedio de margen del 50%, afectando a su coste el nivel de ocupación en el tiempo ya definido como premisas para el estudio.

**Consumos agua-electricidad Fase I y II.....136.761 €**

Eslora	Manga	Nº de plazas	Consumo m3 agua	Total año	Consumo KW/h	Total año	Totales
<b>FASE I</b>							
6	3,00	264	22	5.808	730	192.720	
8	3,50	152	28	4.256	1.668	253.536	
12	4,00	198	46	9.108	3.128	619.344	
15	6,50	38	68	2.584	6.257	237.766	
Totales		<b>652</b>	<b>164</b>	<b>21.756</b>	<b>11.783</b>	<b>1.303.366</b>	
<b>Totales</b>				<b>17.404,80</b>		<b>62.561,57</b>	<b>79.966,37</b>
<b>FASE II</b>							
6	3,00	28	22	616	730	20.440	
10	3,75	80	30	2.400	1.050	84.000	
12	4,00	114	46	5.244	3.128	356.592	
15	6,50	44	68	2.992	6.257	275.308	
20	5,50	26	75	1.950	8.725	226.850	
Totales		<b>292</b>	<b>241</b>	<b>13.202</b>	<b>19.890</b>	<b>963.190</b>	
<b>Totales</b>				<b>10.561,60</b>		<b>46.233,12</b>	<b>56.794,72</b>
				<b>27.966,40</b>		<b>108.794,69</b>	<b>136.761,09</b>

Coste del m3 de agua:	2 €/m3
Coste KW/h :	0,12 €/kw
Margen a Repercutir:	50%
Ocupación Real	80,0%

2 €/m3
0,12 €/kw

#### 4.8.2 Gastos de Mantenimiento y Conservación Dársena Deportiva

Para proceder a calcular cuales serían los gastos de mantenimiento de este proyecto de ampliación de la dársena deportiva actual, se ha comprobado el consumo del actual puerto deportivo.

Se ha estudiado la evolución de gastos en los últimos años referida a los diferentes conceptos, principalmente el mantenimiento y reposición obras de atraque, mantenimiento de pantalanés, mantenimiento de embarcaciones, reparación y actuaciones medioambientales y embarcaciones afectadas.

Como son inversiones en obras e instalaciones nuevas, se pondera en el tiempo el concepto de mantenimiento y conservación de las mismas motivadas por su uso continuado en el tiempo. Para ello se promedia valores de años y conceptos.

Como la gestión de estos conceptos se realizarán por parte de la entidad concesionaria y en traslación a lo que se realiza en la Dársena Deportiva actual del mismo, obtenemos como valor año base el importe de 360.398,01€, que se irá modificándose en el tiempo por el coeficiente de ingresos-gastos de = 1,02 que se ha predefinido para este estudio.

**Mantenimiento y Conservación Dársena Deportiva.....360.398,01€**

<b>Mantenimiento, Conservación, Reparación y Consumos</b>	<b>Anual</b>
<b>Gastos de mantenimiento sobre obra 0,5% (69.602,32€).</b>	331.898,01 €
<b>Gastos consumo electricidad</b>	12.000,00 €
<b>Gastos consumo agua :</b>	3.000,00 €
<b>Gastos consumo telecomunicaciones</b>	9.000,00 €
<b>Gastos consumo combustibles</b>	4.500,00 €
<b>Totales</b>	<b>360.398,01 €</b>

#### 4.8.3 Gastos Generales de administración Fase I y II

Se estima que por promedio de gastos directos y afectos a la gestión tales como comunicaciones, informática, consumibles varios, seguros diversos y gastos diversos, su cuantificación en base a los datos promedio manejados en los últimos años y como valor año base el importe es de 83.500€, que se irá modificando en el tiempo por el coeficiente de ingresos-gastos de =1,02 se ha predefinido para este estudio.

**Gastos Generales administración (comunicaciones, informática, consumibles varios, seguros,...)..... 83.500,00 €**

## GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACIÓN

CONCEPTOS	IMPORTE ANUAL
Seguros RC La Marina	12.000,00 €
Seguros RC Edificio Locales	10.000,00 €
Otros Seguros	2.500,00 €
Servicios Profesionales Independiente (fiscal, laboral, informática...)	18.000,00 €
Gestión Medio Ambiental y Calidad	9.000,00 €
Marketing operativo	20.000,00 €
Otros Gastos	12.000,00 €
<b>Total</b>	<b>83.500,00 €</b>

### 4.9 Tasas portuarias

Para proceder al cálculo de las tasas portuarias de los cuadros siguientes que se adjunta en este punto, la tasa de ocupación es la resultante de la que se aplica a la superficie obtenida de los rellenos realizados y de ésta separamos la superficie del suelo de la revertibles, que hemos estimado a 35 años.

La cuantía de esta tasa será actualizada anualmente, en una proporción equivalente al 85% de la variación interanual experimentada por el IPC para el conjunto nacional total en el mes de octubre siendo la actualización efectiva a partir de enero. Esta actualización será incompatible y prevalecerá frente a cualquier otra que pueda establecerse, con carácter general, en la ley de presupuestos generales para todas las tasas estatales, a efectos de este estudio económico-financiero hemos estimado el coeficiente de revalorización de las tasas en la vida del proyecto de 1,0225.

El límite mínimo de la tasa de actividad es 20% de la tasa de ocupación de dominio público de los terrenos, se deberá tener en cuenta, pero para este estudio no es posible obtener si el criterio que se aplica sea la cifra de negocios neta que se realizará en cuanto a la actividad que se desarrolle en las edificaciones.

Para lo demás estableceremos aquellos conceptos y sus valores establecidos por norma legal en el Puerto de Las Palmas y que nos determinará los valores sobre los que se cuantificará estas tasas portuarias.

<b>TASAS PORTUARIAS</b>	
Plan Especial	
Puerto de Las Palmas Ampliación Dársena Deportiva : Puertos marinos y deportivos	
Tasa por ocupación privativa del dominio público.	
Coefficiente actualización previsional anual	1,0225

Conceptos	M <sup>2</sup>	Valor Superficie/ m <sup>2</sup>	Coeficiente	Tasa 2013	Bonificación	Cuantía Tasa año 2013	Tasa Neta
Lamina de Agua Total	110.362						
Actuación marina sobre Lamina de agua	49.836	208,79 €	6%	12,53 €	0	624.315,51 €	624.315,5 €
Lamina resultante para explotación	60.526	577,05 €	6%	34,62 €	0,25	2.095.584,77 €	523.896,19 €
<b>Total Fase I</b>							<b>1.148.211,70 €</b>
Lamina de Agua Total	133.736						
Actuación marina sobre Lamina de agua	68.805	208,79 €	6%	12,53 €	0	861.947,76 €	861.947,8 €
Lamina resultante para explotación	64.931	577,05 €	6%	34,62 €	0,25	2.248.106,01 €	562.026,50 €
<b>Total Fase II</b>							<b>1.423.974,26 €</b>
<b>TOTAL TASAS OCUPACIÓN DOMINIO PÚBLICO PORTUARIAS FASE I y FASE II</b>							<b>2.572.185,96 €</b>

Tasa de Actividad	
Fase I	
Tasa Ocupación	1.148.211,70 €
Mínimo Tasa Actividad 20%/ TO Terrenos/LA	229.642,34 €
<b>Total Tasas Portuarias</b>	<b>1.377.854,04 €</b>
Fase II	
Tasa Ocupación	1.423.974,26 €
Mínimo Tasa Actividad 20%/ TO Terrenos/LA	284.794,85 €
<b>Total Tasas Portuarias</b>	<b>1.708.769,11 €</b>

#### 4.10 Análisis y conclusiones acerca de la viabilidad económica de la inversión

Para la evaluación de inversiones que se percibirán en el futuro existen diferentes métodos de análisis, todo proyecto de inversión tiene como elementos fundamentales los siguientes:

- La inversión.
- El retorno.
- Tiempo de Duración.
- Riesgo.

Dentro de los métodos de análisis habituales podemos escoger entre:

1. **ROI = Rentabilidad de la Inversión**, su valor es el resultante del ratio Promedio del Beneficio Contable / Inversión Promedio a Valor Contable. Alguna de sus desventajas son las siguientes:
  - IGNORA el valor temporal del dinero.
  - Utiliza una tasa de corte arbitraria (no tiene en cuenta el riesgo).
  - Se basa en los valores contables, no en los flujos de fondos y en los valores de mercado.

Por otro lado, sus ventajas es que la información contable está generalmente disponible y es fácil de calcular.

**Tasa de descuento** financiero actual o tasa de referencia, para ello se estima en la actualidad una tasa del **6%**. Esta tasa es la tasa de rentabilidad requerida (esperada) por los inversores del Proyecto.

2. **MÉTODO V.A.N (Valor Actual Neto)**, es el método más efectivo. El VAN es la suma de los Valores actuales de los Flujos de Fondos Futuros menos la Inversión inicial. Para estimar el VAN se necesita:
  - Estimar los flujos de caja.
  - Estimar una Tasa de descuento.
  - Estimar la inversión inicial.

Para estimar los flujos de caja se ha formulado como "**CASH FLOW DE EXPLOTACIÓN**, el RESULTADO NETO CONTABLE no CONTEMPLANDO en el mismo ni LAS AMORTIZACIONES ni LOS GASTOS FINANCIEROS", a efectos de calcular EL VAN".

A la hora de aceptar cual es el VAN a elegir se puede definir por el criterio del mínimo aceptable: Aceptar si el VAN  $>0$ , ó el Criterio del ranking que es el de elegir el de mayor VAN.

La características del VAN es que utiliza flujos de fondos en lugar de valores contables, usa todos los flujos de fondos del proyecto, descuenta todos los flujos de fondos teniendo en cuenta el RIESGO del proyecto y entrega un valor en €. Este es el Valor Agregado por el proyecto por encima del retorno esperado.

En el Estudio Económico-Financiero y a efectos de cómo considerar su viabilidad de esta ampliación en la Dársena de Embarcaciones Menores del Puerto de Las Palmas, se ha planteado una opción, como ya se ha descrito en este documento.

Si desde la base del estudio de proyección económica financiero planteado a un horizonte de treinta y cinco años (35), extraemos los datos necesarios para su aplicación obtendremos los resultados siguientes:

## 1. MÉTODO R.O.I ( Rentabilidad de la Inversión).

Inversión =69.429.602,32 €

Utilidad Promedio = 176.572.590€/35=5.044.931,14€.

**Retorno de la Inversión = 5.044.931.14€/69.429.602,32€=7,27%**

Como se ve el valor resultante es la tasa porcentual de rentabilidad del 7,27%, evidentemente el proyecto es de **rentabilidad aconsejable**, si establecemos una Tasa de descuento del 6%.

## 2. MÉTODO V.A.N (Valor Actual Neto).

Para este caso los datos serían:

- TASA de DESCUENTO = 6%
- CASH FLOW EXPLOTACIÓN DESP. IMPUESTOS: (Resultado Explotación + Amortizaciones - Impuestos) de los 35 años.
- INVERSIÓN

**VAN = 31.425.349€**

Como se observa el resultado a la tasa de descuento esperada es **negativa**, por lo tanto **el proyecto no es viable**.

Como se observa el resultado a la tasa de descuento esperada es POSITIVO, y el proyecto es **válido** y asumible por parte de cualquier operador, ya que se encuentra dentro de los parámetros del sector y como consecuencia del resultado obtenido del VAN, para que este fuera cero (0) la TASA INTERNA de RETORNO (TIR) de esta opción que llamamos mínima su valor calculado ascendería **TIR= 8.38%**.

Si observamos el presupuesto de viabilidad y vemos los flujos netos de resultados, tanto negativos como la inversión inicial y los flujos positivos, de cada uno de los 35 períodos en que estamos estableciendo el horizonte de la inversión, el plazo de recuperación de la inversión llamado **PAY BACK sería de 25 años**.

**TABLA RESUMEN**

	DÁRSENA DEPORTIVA ACTUAL			FASE I	FASE II
	Sup. (m2)	Coeficientes		Sup. (m2)	Sup. (m2)
<b>Superficie bruta (m2)</b>	64,169		<b>Sup. Bruta (m2)</b>	110,362	133,736
<b>Superficie concesionada (m2)</b>	16,557	25.80%	<b>Marina sobre Lámina de agua (m2)</b>	49,836	68,805
<b>Superficie construida (m2)</b>	9,260	14.43%	<b>Sup. Explotación</b>	60,526	64,931
			<b>Tasa descuento</b>	6%	
			<b>ROI</b>	7.27%	
			<b>VAN</b>	31,425,349.00 €	
			<b>PAY BACK (Años)</b>	25	
			<b>TIR</b>	8.38%	
			<b>VALORACIÓN</b>	ACEPTABLE	

**CONCLUSIÓN:**

Sí se maneja unos coeficientes de superficie concesionada y edificabilidad de 45% y 0.30 respectivamente, resultando un VAN positivo y un ROI de 7.27% mayor de 6% considerándose la **inversión rentable**.

### III. NORMAS URBANÍSTICAS

#### **TÍTULO PRELIMINAR: DISPOSICIONES GENERALES**

#### **Capítulo Primero: Ámbito, objeto y efectos del Plan Especial**

##### **Artículo 1. Objeto, contenido y ámbito**

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

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

3 Las determinaciones urbanísticas establecidas para las distintas áreas de normativa y parcelas sólo serán efectivas para las superficies terrestres ya ejecutadas o emergidas. La efectividad de la ordenación urbanística propuesta para los futuros rellenos y obras marítimas contempladas en los planos de ordenación quedará limitado a la definitiva ejecución de las obras marítimas y de rellenos que se redacten y aprueben mediante el correspondiente proyecto y estudios complementarios por la Autoridad Portuaria de Las Palmas o, en su caso, por Puertos del Estado, de conformidad con el artículo 58 del TR-LPEyMM.

4 La configuración física de las obras de ampliación de las infraestructuras portuarias, y por tanto de las áreas de normativa y parcelación sobre dichos rellenos y explanadas futuras se representan gráficamente en los planos de ordenación del presente plan especial a los únicos efectos indicativos. Para el definitivo diseño, configuración y ejecución de estas nuevas obras de ampliación se actuará de conformidad a lo establecido en el artículo 58 del TR-LPEyMM.

5 El ámbito del presente plan especial de ordenación se incluye dentro de los espacios de la zona de servicio de un puerto de interés general, y como tales,

forman parte del dominio público marítimo-terrestre e integran el dominio público portuario estatal, el cual se regula por las disposiciones del TR-LPEyMM y, supletoriamente, por la legislación de costas.

## **Artículo 2. Vinculación con el planeamiento general**

El presente Plan Especial se formula en desarrollo de las previsiones contenidas en el Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, en su adaptación plena al TR-LOTENC y las Directrices de Ordenación (Ley 19/2003) aprobado definitivamente según acuerdo del Pleno de 28 de mayo de 2012, y en todo caso, en cumplimiento de lo dispuesto en el art. 56 del TR-LPEyMM.

## **Artículo 3. Vigencia del Plan Especial**

Las determinaciones del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio terrestre de la dársena de embarcaciones menores del Puerto de Las Palmas, incluida en el ámbito SG-DEL, tendrán vigencia indefinida, sin perjuicio de su modificación y revisión.

## **Artículo 4. Revisión del Plan Especial**

1. La Autoridad Portuaria de Las Palmas podrá iniciar el procedimiento de revisión del Plan Especial cuando lo considere conveniente para el interés general, debiendo ajustarse al procedimiento legalmente establecido para su aprobación.
2. En todo caso, deberá procederse a su revisión, cuando se dé alguno de los siguientes supuestos:
  - a) Cuando circunstancias sobrevenidas alteren las hipótesis del Plan, en cuanto a magnitudes básicas, de forma que obliguen a modificar los criterios generales de la ordenación.
  - b) Cuando se modifique la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, por cambio sustancial de los usos básicos, inadecuación para el cumplimiento de los objetivos estratégicos, aparición de nuevas demandas no recogidas que supongan una clara alteración del marco de sus previsiones, o por experimentar un incremento o disminución sustancial del volumen de tráfico de mercancías.
  - c) Cuando aparezcan nuevas circunstancias de análoga importancia y naturaleza que afecten de forma determinante al carácter del sistema general portuario.

## **Artículo 5. Modificaciones del Plan Especial**

1. Se entiende por modificación del Plan toda alteración de sus determinaciones o de los documentos legalmente exigibles para su aprobación, que no constituya un supuesto de revisión, de acuerdo con lo establecido en el

artículo anterior y, en general, las que no afectan al esquema director o la globalidad del Plan, aunque incidan aislada y puntualmente sobre alguno de los elementos estructurantes del Plan.

2. Las modificaciones del Plan Especial deberán ajustarse a las normas de competencia y procedimiento de aprobación de aquel, si bien deberán incluir entre su documentación la motivación de la alteración y la justificación de que no afecta a la globalidad del Plan o a su esquema director.
3. No tendrán la consideración de modificaciones del Plan:
  - a) Los cambios en las alineaciones del Plan Especial introducidos mediante Estudios de Detalle.
  - b) La ejecución de infraestructuras portuarias que no supongan alteración de la delimitación de la zona de servicio, tales como la construcción y prolongación de muelles, obras de defensa, etc, salvo que afecten de forma notable a la explotación del puerto o al esquema director del Plan. A tales efectos, los terrenos emergidos en la Zona de Servicio del Puerto, producto de rellenos y obras de infraestructuras previstos adquirirán de forma inmediata, en el momento de su finalización, los usos y determinaciones (“*Condiciones de uso/Usos pormenorizados*” y “*Condiciones de Edificación*”) de los terrenos colindantes con igual destino, salvo que se indicara de forma contraria en el Plan Especial.
  - c) Los ajustes de alineaciones que resulten de la realización de los proyectos de construcción de infraestructuras o de urbanización, por parte de la Autoridad Portuaria.
  - d) Los cambios que se introduzcan en la definitiva configuración física de las obras de ampliación portuaria respecto de los representados de manera indicativa en los planos de ordenación del plan especial, ocasionados por la redacción y aprobación de los correspondientes proyectos y estudios complementarios por parte de la Autoridad Portuaria de Las Palmas o, en su caso, por Puertos del Estado.

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

1. En los Pliegos reguladores de las concesiones de utilización privativa o exclusiva del dominio público portuario, deberán incluirse en todo caso las condiciones urbanísticas y los usos pormenorizados asignados al área en la que se localice la parcela objeto de concesión.
2. No podrán otorgarse concesiones para usos diferentes de los establecidos en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios y en el Plan Especial para la correspondiente parcela.

3. Los interesados en obtener una concesión de dominio público portuario podrán solicitar a la Autoridad Portuaria información fehaciente sobre las condiciones urbanísticas y los usos del suelo, aplicables al terreno sobre el que se pretenda obtener la concesión.
4. Las concesiones administrativas y autorizaciones temporales se podrán otorgar sobre una o varias subáreas. Así mismo, en cualquier subárea se podrán otorgar una o varias concesiones administrativas o autorizaciones temporales. En ninguno de los casos anteriores, el otorgamiento de concesiones administrativas o autorizaciones temporales supone parcelación sobre las Áreas de Normativa. A efectos de contabilizar el agotamiento de los parámetros de ocupación y edificabilidad, se tendrán en cuenta los totales correspondientes a cada una de las subáreas en que se dividen la áreas de Normativa, que podrán ser absorbidos por una sola concesión o repartirse entre las que ocupen una misma subárea.
5. La Autoridad Portuaria de Las Palmas se reserva la potestad y competencia para otorgar o denegar una concesión que agote la edificabilidad y/u ocupación de una subárea de acuerdo a sus competencias de explotación y gestión del dominio público portuario en defensa del interés general y de la optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio de los recursos que tenga asignados.

#### **Artículo 7. Documentos constitutivos del Plan Especial**

1. El presente plan está constituido por los siguientes documentos:
  - Volumen I: Documento de Información
    - Memoria de Información
    - Planos de Información
    - Memoria de Justificación
    - Planos de Alternativas
  - Volumen II: Documento de Ordenación
    - Memoria de Ordenación
    - Estudio Económico-Financiero
    - Normas Urbanísticas
    - Planos de Ordenación
    - Formalización de la Propuesta
  - Volumen III: Documento Ambiental Estratégico
2. Si bien el contenido normativo del presente plan queda definido por el conjunto de los documentos contenidos en el epígrafe 1 del presente artículo, son los Planos de Ordenación O-01, O-02 y O-03 y O-04 y las Normas Urbanísticas los que poseen un carácter específicamente normativo y de regulación de la

actividad urbanística y, por tanto, ésta deberá ajustarse de forma obligada a sus determinaciones.

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

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

## **Capítulo Segundo: Instrumentos de desarrollo y ejecución**

### **Artículo 8. Estudios de Detalle**

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

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

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

### **Artículo 9. Proyectos de urbanización**

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

### **Artículo 10. Proyectos de obras ordinarias**

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

### **Artículo 11. Proyectos de edificación y construcción**

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

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

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

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

4. En ningún caso se podrán realizar obras de rellenos y ampliación de las infraestructuras portuarias que no tengan como destino final uno de los usos portuarios que se definen en el Artículo 72.1 del TR-LPEyMM.

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

1. La realización de las obras de edificación y construcción por los concesionarios de dominio público portuario estarán sujetos al deber de obtener licencia municipal.
2. La eficacia de las licencias obtenidas con anterioridad a la concesión quedará demorada al efectivo otorgamiento de ésta por la Autoridad Portuaria.
3. Previamente al otorgamiento de la concesión o, en su caso, en las bases de la convocatoria del concurso, la Autoridad Portuaria informará a los particulares de la normativa del Plan Especial que sea de aplicación a la parcela en cuestión.
4. En la solicitud de concesión, el concesionario incluirá los datos e informaciones necesarios para que pueda comprobarse el cumplimiento de la citada normativa, así como un epígrafe específico, en el que demostrará su cumplimiento.
5. El concesionario que solicite la oportuna licencia municipal de obras deberá acompañar a su petición y proyecto, el documento administrativo de otorgamiento de la concesión, en el que figuren los usos asignados por el Plan Especial a la parcela, así como las condiciones urbanísticas que le afecten.
6. En ningún caso se podrán realizar obras de rellenos y ampliación de las infraestructuras portuarias que no tengan como destino final uno de los usos portuarios que se definen en el Artículo 72.1 del TR-LPEyMM.

## **TÍTULO I: NORMAS GENERALES**

### **Capítulo Primero: Ordenación del suelo**

#### **Artículo 14. Instrumentos de ordenación**

El Plan Especial de Ordenación define la ordenación de la zona de servicio terrestre de la dársena de embarcaciones menores del Puerto de Las Palmas, incluida en el ámbito SG-DEL, mediante dos instrumentos: a) el Esquema Director; b) la Calificación del Suelo.

### **Capítulo Segundo: Esquema Director**

#### **Artículo 15. El Esquema Director**

1. El Esquema Director define la estructura funcional que se adopta para la zona de servicio.
2. El Esquema Director está constituido por:
  - a) Las áreas funcionales
  - b) Los accesos e infraestructuras de transporte
  - c) Los recintos con regímenes administrativos singulares
3. El Esquema Director se recoge en el Plano de Ordenación nº O.01.

### **Sección 1ª Áreas funcionales**

#### **Artículo 16. Áreas funcionales**

A efectos del presente Plan Especial, se entiende por área funcional el ámbito de la zona de servicio que se destina genéricamente a una actividad específica. Constituye, por tanto, la expresión del objetivo funcional al que se orientan el conjunto de las infraestructuras, edificios e instalaciones del área.

#### **Artículo 17. Tipos de áreas funcionales**

Se establece la siguiente área funcional para todo el ámbito terrestre de la dársena de embarcaciones menores:

- Área funcional NÁUTICO-DEPORTIVO

### **Artículo 18. Área funcional NÁUTICO-DEPORTIVA**

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

### **Sección 2ª: Accesos y principales infraestructuras de transporte**

#### **Artículo 19. Accesos e infraestructuras de transporte**

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

### **Sección 3ª: Recintos con regímenes administrativos singulares**

#### **Artículo 20. Recintos con regímenes administrativos singulares**

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

### **Capítulo Tercero: Calificación del suelo**

#### **Artículo 21. Calificación del suelo**

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

## **Capítulo Cuarto: Normas de Edificación**

### **Sección 1ª Determinaciones Generales**

#### **Artículo 22. Aplicación**

Este capítulo será de aplicación a las obras de nueva edificación y a las de reestructuración que se sitúan dentro de la zona de servicio de la Dársena de Embarcaciones Menores, salvo indicación en sentido contrario contenida en la regulación particular.

La edificación deberá satisfacer los diferentes parámetros urbanísticos establecidos en el Plan General y en el propio Plan Especial así como las siguientes normas de edificación que las desarrolla y particulariza para la zona de servicio de la Dársena de Embarcaciones Menores:

- Parámetros tipológicos:
  - Condiciones de las sub-áreas del dominio público portuario.
  - Condiciones de posición de las sub-áreas del dominio público portuario.
- Parámetros volumétricos:
  - Condiciones de ocupación de las sub-áreas del dominio público portuario.
  - Condiciones de edificabilidad.
  - Condiciones de volumen y forma.
- Parámetros de habitabilidad:
  - Condiciones de habitabilidad en los edificios.
  - Condiciones de higiene.
- Parámetros compositivos:
  - Condiciones de estética.
- Parámetros de uso.
  - Condiciones de uso.

A los efectos de la regularización de las condiciones que se fijan en las sub-áreas normativas, se establecen las siguientes definiciones, que estarán sujetas en caso de duda a lo establecido en el PGOM de Las Palmas de G.C.

### **Sección 2ª Condiciones de las sub-áreas**

#### **Artículo 23. Sub-área normativa**

Es todo aquel lote de terreno existente o de relleno apto o no para la edificación dentro de la zona de servicio de la Dársena de Embarcaciones Menores sometido a unos parámetros ordenancísticos.

#### **Artículo 24. Sub-área ocupable**

Es todo aquel lote de terreno existente o de relleno apto o no para la edificación dentro de la zona de servicio de la Dársena de Embarcaciones Menores que, formando parte de una sub-área normativa o de la totalidad de la misma, es susceptible de ser ocupado por concesiones demaniales o autorizaciones temporales así como infraestructuras técnicas portuarias.

#### **Artículo 25. Relación entre sub-área y edificación**

Toda edificación estará vinculada a una sub-área normativa sobre la que se le aplicará los distintos parámetros señalados en este apartado así como las determinaciones establecidas en el Plan General y en el Plan Especial.

### **Sección 3ª Condiciones de posición de las sub-áreas**

#### **Artículo 26. Condiciones generales de posición de las edificaciones**

Las edificaciones, en general, se deben ubicar dentro de cada una de las sub-áreas de normativa, cumpliendo los parámetros urbanísticos permitidos que establezca la normativa de este plan especial para cada una de las sub-áreas.

No obstante, existen una serie de sub-áreas de normativa donde se establecen que las edificaciones deben ser construidas conforme a una "Alineación de la edificación" o bien conforme a un "Área de movimiento de la edificación". El plano "O.04.- Alineación y movimiento de la edificación en las nuevas superficies" muestra las sub-áreas en las que operan las áreas de movimiento de la edificación y la alineación de la edificación.

En las sub-áreas que no tienen definidas la alineación ni el área de movimiento de la edificación, la posición de la edificación en el interior de la sub-área será libre, siempre que cumpla los parámetros urbanísticos y que la Autoridad Portuaria informe favorablemente el correspondiente proyecto.

#### **Artículo 27. Área de movimiento de la edificación**

Es el área definida en el plano "O.04.- Alineación y movimiento de la edificación en las nuevas superficies" para determinadas sub-áreas de normativa. En las sub-áreas de normativa que tengan definidas áreas de movimiento de la edificación, la totalidad de la edificabilidad de la sub-área se desarrollará en el interior de los planos verticales que definen el área de movimiento, con excepción de los salientes permitidos en esta normativa.

### **Artículo 28. Alineación de la edificación**

Es la línea señalada en el plano "O.04.- Alineación y movimiento de la edificación en las nuevas superficies" para determinadas sub-áreas de normativa. En las sub-áreas de normativa que tengan definidas alineación de la edificación, la totalidad de la edificabilidad de la sub-área se desarrollará en el interior de dicha alineación, debiendo ajustarse o coincidir la línea de edificación con los planos verticales que conforman la alineación, con excepción de los salientes permitidos en esta normativa.

### **Artículo 29. Línea de edificación**

Es la intersección del plano de fachada de la edificación con la rasante del terreno. Como norma general, la línea de edificación deberá encontrarse dentro de alguna de las sub-áreas de normativa, con excepción de los salientes permitidos en esta normativa.

En los casos en que en la sub-área de normativa tenga definida un área de movimiento de la edificación, la línea de edificación debe encontrarse dentro de dicha área de movimiento.

En los casos en que en la sub-área de normativa tenga definida una alineación de la edificación, la línea de edificación debe coincidir y ajustarse con dicha alineación.

En las sub-áreas que no estén definidas ni áreas de movimiento ni alineación de la edificación, la línea de edificación debe encontrarse dentro o alineadas con el límite de la sub-área de normativa correspondiente.

### **Sección 4ª Condiciones de ocupación de las sub-áreas**

A efectos del presente plan y dada la peculiaridad del sistema de gestión del dominio público portuario se establece como parámetro de ocupación el relativo a la sub-área normativa y no a la sub-área ocupable por la concesión ni por la autorización

### **Artículo 30. Superficie ocupable**

Es la superficie de una sub-área normativa susceptible de ser ocupada por la edificación.

La superficie ocupable viene determinada por la acción conjunta de los parámetros de posición de la edificación en la sub-área normativa y el coeficiente de ocupación.

### **Artículo 31. Coeficiente de ocupación de la sub-área normativa**

El coeficiente de ocupación de la sub-área normativa es la relación, expresada en términos porcentuales, entre la superficie ocupable y la superficie de la sub-área normativa

El coeficiente de ocupación viene establecido por las distintas sub-áreas normativas.

El coeficiente de ocupación se establece como ocupación máxima. Si de la conjunción de este parámetro con otros derivados de las condiciones de posición se concluyese una ocupación menor, será este valor el que sea de aplicación.

### **Artículo 32. Superficie ocupada**

Es la superficie resultante de proyectar sobre un plano horizontal el perímetro de la edificación, incluidos los vuelos que no excedan de la alineación oficial.

La superficie ocupada será necesariamente igual o inferior al valor de la superficie ocupable.

Para que las construcciones enteramente subterráneas puedan ocupar en el subsuelo los espacios correspondientes a retranqueos o separación a linderos, se precisará que así se disponga expresamente en el sub-área normativa.

Los patios interiores cubiertos computarán a efectos de superficie ocupada.

### **Artículo 33. Superficie Libre**

Es el resto de la superficie de la parcela edificable no ocupable por la edificación. En estos espacios no podrá edificarse sobre o bajo rasante salvo lo estipulado en el sub-área normativa.

### **Sección 5ª Condiciones de edificabilidad.**

A efectos del presente plan y dada la peculiaridad del sistema de gestión del dominio público portuario se establece como parámetro de edificabilidad el relativo a la sub-área normativa y no a la sub-área ocupable por la concesión ni por la autorización

### **Artículo 34. Edificabilidad**

Es el parámetro que define la cuantía de la edificación que el plan atribuye a una sub-área normativa, configurado el valor de su derecho a edificar.

La edificabilidad vendrá determinada por:

- a) La conjunción de las determinaciones de posición, volumen y forma sobre la sub-área normativa.
- b) El índice de edificabilidad.
- c) Por una cantidad concreta.

### **Artículo 35. Superficie edificable**

Es el valor máximo total expresado en m<sup>2</sup>, de la edificación que puede realizarse sobre una sub-área normativa, resultante de aplicar la edificabilidad que tenga asignada a su superficie.

### **Artículo 36. Índice de edificabilidad**

Es el valor, expresado en m<sup>2</sup> const./m<sup>2</sup>suelo, de la relación entre la superficie edificable y la superficie total o parcial de una sub-área normativa.

La determinación de éste índice se entiende como el señalamiento de una edificabilidad máxima; si de la conjunción de este parámetro con otros derivados de las condiciones de posición, ocupación, forma y volumen, se concluyese una superficie total edificable menor, será este el valor que sea de aplicación (el más restrictivo)

### **Artículo 37. Superficie edificada total**

Es el sumatorio de las superficies de cada una de las plantas que integran la edificación. Será necesariamente igual o inferior al valor de la superficie edificable.

Salvo indicación expresa en sentido contrario en el sub-área normativa de desarrollo quedan incluidos en el cómputo de la superficie edificada a efectos del cálculo de la edificabilidad:

- a) Todas las plantas transitables del edificio, con independencia del uso a que se destinen y de su posición,
- b) Los espacios ocupados por elementos estructurales o sistemas de instalaciones del edificio,
- c) Las terrazas, balcones y cuerpos volados, con independencia de su saliente y de que dispongan o no de cerramiento,
- d) Las construcciones secundarias sobre superficies libres de las sub-áreas, siempre que de la disposición de sus cerramientos y cubierta, y de los materiales y sistema constructivo empleado, pueda deducirse que se está consolidando un volumen cerrado y de carácter permanente.

Quedan excluidos del cómputo de la superficie edificada:

- a) Los patios interiores, que no estén cubiertos.
- b) Los soportales y plantas diáfanos porticadas, que en ningún caso podrán ser objeto de cerramiento posterior. Deberán de tenerse en cuenta las porciones cerradas que se establezcan en estos elementos diáfanos.
- c) Las construcciones ligeras, cuando se resuelvan mediante materiales translúcidos y estructuras metálicas ligeras y desmontables, siempre que se sitúen en la superficie ocupable.
- d) Las cubiertas planas, aunque sean transitables.
- e) Los elementos ornamentales de remate de cubiertas, siempre que sean abiertos y carezcan de posibilidades de utilización.
- f) La superficie de planta bajo cubierta, destinada principalmente a integrar en ella las escaleras/trampillas de acceso a cubierta, los ascensores, depósitos y otras instalaciones siempre y cuando conformen un único cuerpo con el resto.
- g) Salvo indicación expresa en la sub-área normativa, no se computarán las superficies correspondientes a plazas de aparcamiento, ni la parte que corresponda de accesos y áreas de maniobra.
- h) Las plantas bajo rasante, excepto las destinadas a uso Terciario.

### **Artículo 38. Definición de superficie construida por planta**

Es el valor medido con los criterios indicados en el apartado anterior, de la superficie edificada en cada una de las plantas del edificio.

## **Sección 6ª Condiciones de Volumen y Forma**

### **Artículo 39. Rasante**

Se entiende por rasante la línea que determina el perfil longitudinal y la inclinación respecto del plano horizontal de un terreno o vía.

### **Artículo 40. Clases de Rasantes**

Se distinguen las siguientes:

- a) Rasante Oficial. Es el perfil longitudinal del viario definido por un documento de proyecto de desarrollo. Si no viniera definida expresamente será la Autoridad Portuaria quien la señale. En los suelos urbanos consolidados que no requieran de ningún proyecto de desarrollo será el perfil longitudinal del viario existente.
- b) Rasante Natural. Es la correspondiente al perfil natural del terreno sin que haya experimentado ninguna transformación debida al ingenio humano.
- c) Rasante Corregida. Es la resultante de unir, mediante una línea de pendiente continua, los linderos frontal y posterior en sus puntos medios.

### **Artículo 41. Planta**

Es toda superficie horizontal acondicionada para desarrollar en ella una actividad. El plan, en función de su posición en el edificio, distingue:

- a) Plantas bajo rasante. Se incluyen en este apartado el sótano y el semisótano.
- b) Plantas sobre rasante. Se incluyen en este apartado la planta baja, la entreplanta, plantas altas y planta bajo cubierta.

Cada una de las plantas citadas en el punto anterior queda definida en el Plan General Municipal de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria vigente.

### **Artículo 42. Cota de referencia**

Es la que sirve de referencia para situar el plano de nivelación de la planta baja (situado en la cara superior del forjado del suelo) a partir del cual se realiza la medición de la altura del edificio en número de plantas.

La cota de referencia de planta baja se situará a un máximo de un metro y cuarenta centímetros (1,40 m.), medido desde la rasante establecida para la medición de altura.

En una construcción podrán existir una o varias cotas de referencia de planta baja, debiendo realizarse la medición de alturas de forma independiente para cada una de

ellas, y sin que el escalonamiento de la planta baja pueda traducirse en exceder de la altura máxima edificable en ninguno de los planos de nivelación.

#### **Artículo 43. Altura en unidades métricas**

Es la altura del edificio en unidades métricas, medida desde la rasante establecida para la medición de altura, hasta cualquiera de los siguientes elementos, y que en función de ellos será:

a) Cota de Altura máxima de referencia:

Es la que se mide hasta la rasante de la Autovía existente colindante con la edificación proyectada estableciéndose por tanto como valor fijo y único. Es de aplicación para todas aquellas edificaciones adosadas al paseo de borde de la Autovía.

b) Altura de coronación:

Es la que se mide hasta el nivel del plano superior de los petos de protección de cubierta. En caso existir planta bajo cubierta será la distancia que se mide hasta la cara superior del forjado de la última planta.

c) Altura de remate:

Es la que se mide hasta el elemento más alto de las construcciones en cubierta, cajas de escalera, salas de máquinas, lavaderos, etc.

#### **Artículo 44. Altura en número de plantas**

Es el número de plantas sobre rasante, excluida la planta bajo cubierta.

#### **Artículo 45. Altura máxima**

Es la señalada por las ordenanzas de las sub-áreas normativas como valor límite de la altura de edificación.

Cuando se establezca la altura en dos unidades de medición, número de plantas y unidades métricas, ambas habrán de respetarse a la vez como máximos admisibles.

No obstante la altura de coronación permitida en cada zona, se establece la siguiente limitación en función del número de plantas:

- Altura de coronación (4,5) metros. Altura máxima una (1) planta
- Altura de coronación (8) metros. Altura máxima dos (2) plantas
- Altura de coronación (11,5) metros. Altura máxima tres (3) plantas

#### **Artículo 46. Altura mínima**

La altura mínima de edificación será, en todo caso, de una (1) planta.

#### **Artículo 47. Medición de altura en edificios con fachada sobre alineación**

La medición de altura se realizará con referencia a la rasante oficial y su medición se hará acorde a los parámetros definidos en el Plan General Municipal de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria vigente.

#### **Artículo 48. Construcciones permitidas por encima de la altura máxima**

Sin perjuicio de lo dispuesto en las sub-áreas normativas, se admiten con carácter general las siguientes construcciones por encima de la altura máxima:

- a) La vertiente del tejado, que no podrá rebasar el plano de cuarenta y cinco (45º) grados trazado desde la cornisa. Todas las vertientes del tejado deberán tener un ángulo máximo de cuarenta y cinco grados (45º) y mínimo de quince grados (15º) con respecto a la horizontal. La altura de la cumbre no será superior a dos metros y cincuenta centímetros (2,50 m) medida desde el suelo del forjado de la última planta o equivalente.
- b) Los antepechos de protección de cubiertas planas e inclinadas, siempre que no rebasen una altura máxima de un metro (1,00 m.) y se resuelvan mediante estructuras metálicas ligeras, con una tolerancia hasta un metro y cincuenta centímetros (1,50 m.) si se resuelven con materiales transparentes,
- c) La escalera/trampilla de acceso a la cubierta, los ascensores, depósitos y otras instalaciones siempre y cuando queden integrados en la planta bajo cubierta o estén en el interior de un cuerpo integrado arquitectónicamente en el edificio. Deberán disponerse todos los elementos agrupados, no pudiendo quedar vistos los depósitos e instalaciones, debiendo tener el conjunto un tratamiento arquitectónico adecuado que los integre en el volumen del edificio. El acceso a las cubiertas sólo se permitirá por la escalera general del edificio.
- d) Las escaleras y los ascensores de las sub-áreas 5, 7 y 17 siempre y cuando se empleen materiales que garanticen la transparencia y permeabilidad visual o estén integrados en los espacios generados en las cubiertas de estas sub-áreas. Estarán integrados en un único volumen y su ocupación será la resultante de su propia funcionalidad. No podrá superarse los tres metros y cincuenta centímetros (3,50 m) sobre la cubierta de la última planta permitida.
- e) Plantas de instalaciones. Se permitirán solo excepcionalmente cuando la complejidad o dimensiones del edificio así lo requieran para su funcionamiento. Esta planta deberá resolverse como remate del conjunto arquitectónico del edificio.
- f) Las chimeneas de ventilación o evacuación de humos siempre y cuando no exista otra alternativa para evitar su instalación. Deberán disponerse agrupadas debiendo tener el conjunto un tratamiento arquitectónico en función de su menor visibilidad desde el espacio público y mejor integración en el espacio edificatorio
- g) Los paneles de captación de energía solar y antenas. Se justificará expresamente su posición en el edificio en función de su menor visibilidad desde el espacio público o mejor integración en el espacio edificatorio.

- h) El hecho de que una construcción pueda rebasar la altura máxima no implica que quede exenta de su inclusión, si procede, en el cómputo de superficie edificada.
- i) Aquellas edificaciones destinadas a infraestructuras técnicas portuarias.

### **Sección 7ª Condiciones de habitabilidad, higiene y estética.**

#### **Artículo 49. Condiciones de habitabilidad**

Sin perjuicio de las disposiciones reflejadas en el presente plan le será de aplicación los parámetros definidos en el Plan General Municipal de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria vigente.

#### **Artículo 50. Condiciones de higiene**

Vendrán reguladas por el Real decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, haciendo referencia a los siguientes puntos:

Toda construcción de uso público deberá cumplir las condiciones mínimas establecidas en los reglamentos y disposiciones legales vigentes.

Todas las construcciones e instalaciones, así como los espacios descubiertos deberán mantenerse, en todo momento, en perfecto estado de aseo y limpieza, y cumplir las normas higiénicas generales.

Queda prohibido el vertido al mar de cualquier clase de objeto, materiales o residuos, debiendo cumplir todas las alcantarillas, desagües o vertidos al mar de aguas residuales las prescripciones que señalan las Normas Provisionales para el proyecto de instalaciones depuradoras y de vertido de aguas residuales al mar en las costas españolas. Los vertidos existentes, tanto particulares como municipales, que no cumplan dichas normas, deberán legalizarse o corregirse en la forma que se establece la presente Normativa.

Los desagües de todas las edificaciones deben ser suficientes en secciones, y habrán de mantenerse en perfectas condiciones de conservación y funcionamiento, y estar provistos de los correspondientes elementos sifónicos que eviten olores desagradables. Todos los servicios sanitarios deberán estar perfectamente ventilados, colocándose extractores o chimeneas de tiro forzado si no son suficientes los huecos directos. No se permitirá la eliminación de aguas sucias por canal abierto, ni la construcción de pozos negros o fosas sépticas que puedan resultar antihigiénicas o ser origen de posibles contaminaciones.

Para la evacuación de aguas, queda terminantemente prohibido todo medio de recogida de aguas que pueda suponer peligro para la sanidad pública. Será obligatoria la instalación de fosas séptica, dilaceradores y filtros bacterianos, y cuantos dispositivos sean necesarios para evitar la contaminación de las aguas evacuadas a la red general de alcantarillado. Las aguas después de depuradas se recogerán en un pozo o depósito que tenga las medidas adecuadas y desde el que se realizará la comitada a la red general de alcantarillado. Cuando el nivel de desagüe de la concesión no permita la conducción a la

alcantarilla por gravedad, la elevación de las aguas deberá ser realizada por el concesionario.

Queda totalmente prohibido verter directamente al mar.

En las zonas de los muelles y en los sectores abiertos al público, se construirán servicios sanitarios estratégicamente situados para su utilización por los trabajadores que efectúen las operaciones portuarias y para los visitantes.

### **Artículo 51. Condiciones de estética**

Las condiciones que se señalan para la estética de las construcciones son de aplicación a todas las actuaciones sujetas a autorización de la Autoridad Portuaria y licencia Municipal. La Autoridad Portuaria, y el Ayuntamiento en todo caso, podrán requerir a los concesionarios para que ejecuten las acciones necesarias para ajustarse a las condiciones que se señalan en estas Normas.

El fomento y defensa de la imagen náutica-deportiva, corresponde a la Autoridad Portuaria y al Ayuntamiento. Por tanto cualquier actuación que afecte a la imagen de la Dársena de Embarcaciones Menores así como la percepción de urbana deberá ajustarse al criterio que al respecto se mantengan. Consiguientemente, se podrá denegar o condicionar cualquier actuación que resulte inconveniente, lesiva para la imagen y función de la Dársena de Embarcaciones Menores y de la ciudad o antiestética. En el caso de condicionamiento de la licencia, las condiciones podrán referirse a la solución de las fachadas, de cubiertas, del ritmo de los huecos, a los materiales empleados, al modo en que se utilizan, a su calidad o a su color.

Se evitará en la medida de lo posible los muros y cierres que limiten el campo visual para contemplar, rompan la armonía del paisaje o desfiguren la perspectiva propia del mismo.

Este plan estará obligado a la consecución de unidades coherentes en el aspecto formal. Sobre la base de un análisis del lugar en que se identifiquen sus límites visuales desde los puntos de contemplación más frecuentes, las vistas desde o hacia el sitio a conservar o cerrar, las siluetas características, así como los elementos importantes en cuanto a rasgos del paraje, puntos focales, arbolado y edificios existentes, se deberá justificar la solución adoptada que deberá contemplar al menos los siguientes aspectos:

- a) Creación de una estructura morfológica fundamental comprensiva de aquellos hitos urbanos que puedan tener el valor de elementos de la estructura, ya sean espacios abiertos públicos (áreas verdes, plazas, calles) como de edificios públicos dominantes, de los cuales se deberá hacer una o varias propuestas tipológicas.
- b) Creación de uno o varios sistemas morfológicos básicos, que comprenda fundamentalmente la edificación para uso privado y aquella otra para pública de menor importancia y de la que deberá fijarse las tipologías principales, así como las relaciones con las alineaciones de viales, límites de parcela, accesos, etc.
- c) Establecimientos de criterios selectivos o alternativos para el empleo armónico de materiales de edificación, de urbanización y jardinería, así como las observaciones permisibles para los mismos.

## **Artículo 52. Fachadas y Cubiertas**

La composición y materiales se justificarán con total definición y con la documentación necesaria para su ejecución.

La Autoridad Portuaria exigirá cuanta documentación complementaria necesite al objeto de permitir la valoración más precisa del edificio en el entorno.

Las cubiertas se consideran como una fachada más con respecto a lo expresado en el apartado anterior, haciendo especial hincapié en el tratamiento de los volúmenes que existen sobre ella y que puedan ocasionar un impacto visual desde la Autovía.

### **1 Ritmos y huecos de fachada.**

Las soluciones de ritmos y proporción entre los huecos y macizos en la composición de fachadas deberán de adaptarse, en lo básico, al ambiente náutico.

### **2 Acabados de fachada.**

Como norma general se tenderá al uso de enfoscados para pintar, hormigón visto de cuidada calidad y materiales fabricados especialmente para ser vistos, en cuyo caso deberán tratarse con el aparejo apropiado. En el caso de pintura será obligatorio el uso de la gama de ocres o el blanco; cualquier otro color deberá ser sometido a la aprobación de la Autoridad Portuaria.

Los materiales deben ser de primera calidad.

Los acabados de las fachadas garantizarán la integración con el lugar, la calidad estética, la durabilidad y el bajo mantenimiento. Además las fachadas de los edificios singulares y en altura garantizarán la sensación visual de transparencia y permeabilidad visual al menos en un 50% de su superficie.

Queda expresamente prohibido la utilización de fábricas de materiales comunes, bloques de hormigón vibrado, ladrillo cerámico, etc., sin su correspondiente revestimiento, tanto en fachadas a espacios libres, como en aquellas medianerías que provisionalmente hayan de quedar vistas, salvo que los materiales empleados sean fabricados especialmente para ser vistos, en cuyo caso deberán tratarse con el aparejo apropiado.

Los elementos o cuerpos de fábrica de la planta baja deben ser revestidos con materiales que garanticen la integración con el lugar, la calidad estética, la durabilidad y el bajo mantenimiento, evitándose los revestimientos continuos (enfoscado y pintado, mortero monocapa, etc.).

La modificación de fachadas en plantas bajas requerirá la toma en consideración y adecuación al conjunto del edificio, tanto en lo que atañe a diseño, como en materiales y solución constructiva.

No podrán instalarse en las fachadas ningún tipo de materiales o elementos que puedan suponer riesgo para los viandantes.

### 3 Cubiertas.

Las cubiertas se resolverán mediante cubiertas planas, excepcionalmente y con razones justificadas se permitirá la cubierta inclinada.

Los materiales deben ser de primera calidad.

Los acabados en cubiertas planas no transitables serán de grava oscura o similar.

En cubiertas transitables se resolverán con materiales que garanticen la integración con el lugar, la calidad estética, la durabilidad y el bajo mantenimiento.

En las sub-áreas 5, 7 y 17 la terminación de la cubierta se realizará con el mismo material, dibujo y elementos que la Avenida Marítima u otros que se integren con el existente de la Avenida Marítima, para obtener una mayor amplitud de la misma.

### 4 Instalaciones de fachada y cubiertas.

Ninguna instalación de refrigeración, acondicionamiento de aire, evacuación de humos o extractores, podrá sobresalir más de treinta centímetros (0,30 m.) del plano de fachada exterior, ni perjudicar la estética de la misma.

La instalación de aparatos de aire acondicionado visible desde la vía pública, requerirá un estudio del alzado del edificio, pudiendo instalarse en la posición en que menos perjudiquen a la estética de la fachada y sin romper su cerramiento.

Los equipos de acondicionamiento o extracción de aire en locales situados en la fachada sobre alineación exterior, no podrán situar salida o entrada del aire a una altura inferior a tres (3) metros en dicha fachada sobre el nivel de la acera.

Los equipos de extracción o evacuación de humos podrán tener salida a fachada o conducirse hasta la cubierta del edificio siempre y cuando se prime la integración paisajística y el fomento y la defensa de la imagen náutica-deportiva. En su defecto formarán parte del interior conjunto edificatorio.

## **Artículo 53. Cornisas y aleros**

En edificación aislada, se permitirán las cornisas y aleros, medidos desde el plano de fachada, siempre que no invadan la zona obligatoria de retranqueo más allá de cuarenta centímetros (0,40 m).

En edificación con fachada en la alineación oficial se permitirán las cornisas y aleros con las limitaciones de dimensiones expresadas en el artículo de vuelos.

## **Artículo 54. Vuelos y Entrantes.**

Sin perjuicio de las disposiciones reflejadas en el presente plan le será de aplicación los parámetros definidos en el Plan General Municipal de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria vigente.

### **Artículo 55. Medianerías.**

Siempre que queden en obras de nueva edificación paños medianeros al descubierto, deberán tratarse de forma que su aspecto y calidad sean tan dignos como los de fachadas.

Cuando una obra de nueva edificación colinde con una medianería o quede vista incluso como consecuencia de la misma obra, podrá cargarse al promotor de la nueva obra con el gasto del tratamiento adecuado del paramento medianero.

Cuando una obra de nueva edificación deje medianeras vistas con carácter temporal deberá tener el paramento medianero un tratamiento adecuado de forma que su aspecto y calidad sean tan dignos como los de las fachadas.

### **Artículo 56. Cerramiento de Terrazas y Veladores.**

#### 1 Condiciones generales.

Se entiende por terrazas y veladores el conjunto de mesas y sillas, y de sus instalaciones auxiliares, fijas o móviles, tales como sombrillas, toldos, cubriciones, protecciones laterales, alumbrado, etc,... de ocupación temporal sobre los viales.

Solo está autorizada la instalación de terrazas o veladores vinculados a los establecimientos incluidos en actividades Terciarias según establece el PGMO de Las Palmas de Gran Canaria.

Las terrazas o veladores deberán, en todo caso, dejar completamente libre para su utilización inmediata:

- Los pasos de tránsito peatonal;
- Los accesos a locales y garajes;
- Las salidas de emergencias;
- Los pasos de peatones, semáforos y parquímetros.

Los toldos y sombrillas, si los hubiere, así como los restantes elementos de la terraza, no podrán colocarse mediante anclajes al pavimento.

En ningún caso las instalaciones de la terraza y velador podrá realizarse sobre superficies ajardinadas.

Podrá asimismo prohibirse la instalación de terrazas y veladores, de manera suficientemente razonada, por razones de seguridad viaria o porque dificulten sensiblemente el tráfico de peatones, por obras públicas o privadas, por seguridad (evacuación) de los edificios y locales próximos, o porque impida o dificulte gravemente el uso de equipamientos o mobiliarios urbanos u otras circunstancias similares de interés público.

#### 2 Condiciones de los módulos.

El número de mesas y sillas máximo será el que resulte de dividir la superficie de ocupación entre los siguientes módulos:

- Módulo tipo A: el módulo tipo de velador lo constituye una mesa y cuatro sillas enfrentadas dos a dos. Para mesas cuadradas o redondas de lado o diámetro inferior a 0,80 metros se considerará una superficie de ocupación teórica por cada velador de 1,80 x 1,80 metros.
- Módulo tipo B: cuando por las dimensiones del espacio disponible no cupiesen los veladores indicados anteriormente podrán instalarse veladores con una mesa y tres sillas. Si la mesa es cuadrada se considerará una superficie rectangular de ocupación teórica 1,80 x 1,30 m. Si la mesa es redonda se considerará como ocupación teórica la de un triángulo equilátero de 2,50 metros de lado y una superficie de 2,70 metros cuadrados.
- Módulo tipo C: si no cupiesen los veladores anteriores se podrán instalar veladores con una mesa y dos sillas, cuya superficie de ocupación teórica será un rectángulo de 0,80 x 1,80 metros.
- Módulo tipo D: cualquier composición de sillas o mesas que, bien por el número de las mismas o bien por su forma, no tuviese cabida en los módulos anteriores, precisará aprobación expresa de la Autoridad Portuaria la cual determinará la ocupación teórica.

### 3 Condiciones de los cerramientos.

Podrá autorizarse el cerramiento de las zonas destinadas a terrazas y veladores con los siguientes requisitos:

- Los cerramientos deberán realizarse con sujeciones mediante sistemas fácilmente desmontables en pavimentos exentos al existente. Éstos en ningún caso sobresaldrán ni supondrán peligro para los peatones cuando se desmonte la instalación.
- No se admitirá publicidad sobre los cerramientos, con la única excepción del logotipo y/o denominación del establecimiento que podrá figurar una vez y en proporciones justificadas.
- En todo caso el cerramiento de las terrazas debe ser identificado por los invidentes.
- Los cerramientos deberán situarse adosados al establecimiento. Podrán realizarse cerramientos a tres caras, debiendo disponer de al menos una abertura que evite el uso privativo del espacio urbano. En todo caso la Autoridad Portuaria tendrá potestad para exigir la separación de los cerramientos respecto a los establecimientos si lo estima conveniente.
- Los cerramientos serán móviles, transparentes o mixtos, pero siempre adecuados a las condiciones náuticas del entorno. Su idoneidad quedará sujeta a la visto bueno por parte de la Autoridad Portuaria.
- Dichos cerramientos presentarán además un diseño singular abierto, en el que habrá de primar la permeabilidad de vistas sin que supongan obstáculo a la percepción de la ciudad-puerto ni operen a modo de contenedor compacto.

- Los elementos de dichos cerramientos serán preferentemente de acero (inoxidable), y en el supuesto de acabado en pintura éste será del tipo asignado para el resto del mobiliario urbano. No se permitirán protecciones laterales no rígidas o de material textil. Podrán realizarse con otro tipo de material siempre que las condiciones de ubicación de la terraza y el entorno lo admitan y bajo autorización de la Autoridad Portuaria.
- La distancia entre cualquier poste, perfil o pie derecho y el bordillo de la acera no serán inferior a 30 centímetros o 10 cuando exista barandilla de protección.
- Dichos cerramientos de terrazas podrán cubrirse mediante toldos, lonas o sombrillas. No existiendo unión entre los cerramientos o fachadas y dichas cubriciones salvo las estructuras estrictamente necesarias.
- Las protecciones laterales de la instalación tendrán una altura mínima de 1,50 m y en caso de cubrición una abertura mínima de 1 metro en su parte superior.
- El borde inferior de cualquier elemento saliente de la instalación de cubrición deberán superar la altura de 220 centímetros.
- Las cubriciones se sujetarán con sistemas fácilmente desmontables en pavimentos exentos al existente. Serán de material textil, lisos y de color blanco y tendrán siempre la posibilidad de ser recogidos mediante fácil maniobra. Se situarán a una altura mínima de su estructura de 220 centímetros y la máxima de 350 centímetros y no podrán sobrepasar en ningún caso la altura de la primera planta de los establecimientos. No se admite publicidad sobre dichas cubriciones. Estos cerramientos se autorizarán de forma expresa por la Autoridad Portuaria, pudiendo denegarse por motivos de seguridad, tráfico peatonal o cualquier otra circunstancia que desaconseje este tipo de instalación debidamente motivada
- Los elementos para calefactar las terrazas, tendrán la consideración de elementos propios del mobiliario de terraza. Deberán ser estéticamente acordes con el lugar en el que se colocan y en ningún momento tienen que existir elementos o cables que supongan un riesgo para las personas usuarias de las terrazas o viandantes.

#### 4 Condiciones de las sombrillas.

Podrá autorizarse la colocación de sombrillas sin que en ningún caso sobresalgan del espacio de ocupación autorizado ni supongan por su altura peligro para los peatones. Dichos elementos habrán de ser de estructura resistente y segura para las personas, de material textil en color liso y acorde al entorno urbano, debiendo recogerse mediante fácil maniobra.

En ningún caso podrá admitirse publicidad de productos comerciales en el material textil con la única excepción del logotipo y denominación del establecimiento que podrá figurar una vez y en proporciones justificadas.

## 5 Condiciones de los toldos.

Podrá autorizarse la colocación de toldos, los cuales podrán sujetarse mediante sistemas fácilmente desmontables en la fachada del edificio donde se ubica el establecimiento. Éstos en ningún caso sobresaldrán ni supondrán peligro para los peatones cuando se desmonte el toldo.

Los toldos serán de material textil, lisos y de color blanco y tendrán siempre la posibilidad de ser recogidos mediante fácil maniobra.

La altura mínima de su estructura será de 220 centímetros y la máxima de 350 metros.

No se admitirá publicidad sobre los toldos, con la única excepción del logotipo y/o denominación del establecimiento que podrá figurar una vez y en proporciones justificadas.

## 6 Desarrollo longitudinal.

El desarrollo máximo de la terraza de cada establecimiento, incluidas sus protecciones laterales, no sobrepasará la longitud de la fachada del local soporte de la actividad principal.

Si, al margen de este tope máximo, la instalación proyectada rebasa la longitud de la fachada del local soporte de la actividad principal, la Autoridad Portuaria deberá acreditar informe de conformidad previa consulta de los demás locales a los que pretenda dar frente.

## 7 Ocupación.

Con independencia de lo dispuesto en los artículos anteriores las instalaciones deberán cumplir las siguientes condiciones:

- La ocupación de la acera, no podrá ser nunca superior a dos tercios de la anchura total.
- Los anchos de acera libre para el paso de peatones una vez instalada la terraza no podrán tener una anchura inferior a un metro y cincuenta centímetros. Excepcionalmente podrán autorizarse ancho de pasos inferiores a esa medida pero siempre superiores a un metro cuando la escasa longitud de la terraza (inferior a 5 metros) y la visibilidad posibilite el paso alternativo.
- En zonas de soportales, con zona de acera descubierta y cubierta, el ancho libre para el paso de peatones estará siempre situado en la zona cubierta.
- Los elementos de la terraza deberán separarse del bordillo de la acera al menos 50 centímetros por razones de seguridad. No obstante ello, podrá reducirse esa distancia a 30 centímetros si se separa la línea de ocupación de la zona de seguridad mediante elementos que puedan proporcionar seguridad al cliente.

No obstante lo establecido en el apartado anterior, el itinerario peatonal libre podrá ser ampliado de forma motivada por la Autoridad Portuaria cuando lo requiera la intensidad habitual o puntual del tráfico de usuarios.

#### 8 Protecciones laterales.

La superficie ocupada por la instalación deberá dotarse de protecciones laterales limitando el ancho autorizado y que acoten el recinto y permitan a los invidentes localizar el obstáculo.

Estas protecciones laterales podrán ser transparentes u opacas pero siempre adecuadas a las condiciones del entorno.

No podrán rebasar el ancho autorizado de la instalación correspondiente, y su altura no podrá ser inferior a 1 metros, ni superior a 1,50 metros.

Para el caso de que existieran varias terrazas contiguas, las protecciones laterales sólo será necesario que existan en los extremos de todas las terrazas contiguas sin que sea necesario separar cada una de ellas.

- La ocupación de la acera, no podrá ser nunca superior a dos tercios de la anchura total.

Si, al margen de este tope máximo, la instalación proyectada rebasa la longitud de la fachada del local soporte de la actividad principal, la Autoridad Portuaria deberá acreditar informe de conformidad previa consulta de los demás locales a los que pretenda dar frente.

#### **Artículo 57. Portadas, escaparates, vitrinas y cierres metálicos.**

Sin perjuicio de las disposiciones reflejadas en el presente plan le será de aplicación los parámetros definidos en el Plan General Municipal de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria vigente.

#### **Artículo 58. Cerramiento de Sub-área ocupable.**

Cuando por razones propias derivadas de la ocupación de la sub-área sea necesario cercarse, la superficie ocupada por la misma deberá cercarse mediante cerramientos de dos metros y cincuenta centímetros (2,50m) de altura, formada por elementos ciegos con una altura mínima de veinticinco centímetros (0,25m) y altura máxima de un metro (1,00m) completando la altura máxima total permitida mediante protecciones diáfanas estéticamente admisibles o pantallas vegetales.

El cerramiento deberá situarse en la alineación oficial.

Los cerramientos de los linderos laterales y posteriores con otras sub-áreas ocupables se resolverán en todos los casos con una valla de dos metros y cincuenta centímetros de altura realizada como si fuera de fachada.

En ningún caso se permitirán el remate de cerramiento con elementos punzantes o cortantes, que puedan causar lesiones a personas o animales.

### **Artículo 59. Espacios libres y protección de arbolado de sub-áreas.**

Sin perjuicio de las disposiciones reflejadas en el presente plan le será de aplicación los parámetros definidos en el Plan General Municipal de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria vigente.

### **Artículo 60. Normativa y medidas ambientales de aplicación**

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

Serán de aplicación en las instalaciones de la dársena de embarcaciones menores las medidas ambientales contenidas en el Documento Ambiental Estratégico del presente plan especial de ordenación, concretamente las enumeradas en el punto 10 del documento: "*Medidas preventivas, reductoras y correctoras*", las cuales pasarán a tener carácter vinculante:

- a) Aplicación de las medidas preventivas, reductoras y correctoras establecidas por la Resolución de 20 de diciembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «*Actuaciones para la ampliación del Puerto de la Luz*», de la Autoridad Portuaria de Las Palmas ("*Ampliación de la Marina de Las Palmas*").
- b) Realización de campañas informativas dirigidas al personal de las obras, respecto el cumplimiento de las buenas prácticas y normas ambientales en la ejecución de las obras.
- c) Evitar afecciones a las zonas contiguas del ámbito del plan especial, especialmente en la playa de Las Alcaravaneras.
- d) Durante la ejecución de cualquier tipo de obra se deberá proceder de conformidad con el artículo 70 de la Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias, respecto el posible hallazgo casual de restos humanos, estructuras, restos arqueológicos o paleontológicos.
- e) Limpieza periódica de la zona de acceso y viales durante la ejecución de las obras, señalización de las obras y evitar afecciones por parte de la maquinaria y los transportes de materiales de obra.
- f) Protección y conservación de la *Phoenix Canariensis*, especialmente en las labores de trasplante y traslado, cumpliendo la normativa vigente.
- g) Evitar ruidos y vibraciones, realizando controles y mantenimiento periódicos de la maquinaria y cumpliendo la legislación respecto los niveles de potencia acústica.
- h) Realizar medidas correctoras destinadas a la emisión de polvo y partículas: lavado de materiales de rellenos, tapado de la carga de los camiones, regado de los caminos provisionales, etc...
- i) Realizar labores de mantenimiento periódicos de la maquinaria para evitar emisiones de gases y contaminantes.

- j) Durante la ejecución de las obras se tendrá especial atención sobre el cumplimiento de la legislación de vertidos y residuos, especialmente aquellos que sean peligrosos.
- k) Planificar los trabajos por etapas, evitando afecciones a los otros usuarios de la dársena de embarcaciones menores.
- l) En la ejecución de los proyectos de urbanización y de obras de los concesionarios se atenderá especialmente al mantenimiento y/o creación de paseos y zonas ajardinadas, ampliación de las zonas existentes, etc... Se cuidará por el buen estado y conservación de los paseos, las zonas verdes, el mobiliario urbano, etc..
- m) Aplicación de las ordenanzas específicas sobre condiciones de edificación y el cuidado estético de los proyectos e instalaciones.
- n) Utilización de luminarias y elementos de iluminación de bajo consumo, sensibles con el medio ambiente y la contaminación lumínica.
- o) Aplicación sobre los proyectos de obras marítimas de las consideraciones sobre el cambio climático y la subida del nivel del mar.

También serán de aplicación en las instalaciones de la dársena de embarcaciones menores las medidas de aplicación general recogidas en la Memoria Ambiental del vigente PGO de Las Palmas de Gran Canaria. Del punto 8 de la Memoria Ambiental del vigente PGO, se extraen las siguientes, que guardan relación y son de aplicación al presente plan especial:

- p) Mejora en el tratamiento y accesibilidad de calzadas, aceras y zonas públicas, empleando métodos comunes de ajardinamiento y cualificación paisajística, mediante utilización de especies adaptadas a las condiciones ambientales existentes y el limitado consumo hídrico, con preferente de especies de sombra.
- q) Mejora del firme de los viales, acondicionamiento de las aceras con el fin de aumentar su sección para la instalación de alcorques, siempre atendiendo a la adecuada accesibilidad.
- r) Tratamiento edificatorio con tipologías de destacada calidad arquitectónica, integración paisajística y luminosidad de interiores.
- s) Óptima integración paisajística de las actuaciones, en especial en los espacios libres y rincones singulares.
- t) Uso de materiales y de elementos técnicos que minimicen la contaminación lumínica y la alteración del paisaje nocturno.
- u) Recuperación de la biodiversidad específica de esta zona, evitando especies no autóctonas.
- v) Priorizar una óptima integración paisajística de las intervenciones.
- w) Diseñar las infraestructuras en los proyectos de forma que minimicen la potencial producción de riesgos naturales derivados o peligros para la salud humana asociados a los problemas en la dinámica marina asociados al cambio climático.

## **TÍTULO II: NORMAS PARTICULARES PARA CADA ÁREA NORMATIVA**

### **Artículo 61. Normas particulares para cada área**

1. Se denominan Normas Particulares al conjunto de determinaciones del Plan Especial que son de aplicación específica para cada una de las áreas de normativa delimitadas en el plano nº O.03, de Normativa.
2. El cumplimiento de las Normas Particulares del área correspondiente no garantiza la legalidad de una actuación, debiéndose, en cualquier caso, cumplir el conjunto de estas normas.
3. Las Normas Particulares se configuran mediante los siguientes instrumentos:

- a) Las condiciones de concesión, en las que pueden establecerse magnitudes o dimensiones mínimas susceptibles de otorgamiento de concesión destinada a construir una edificación en el área.
- b) Las condiciones de edificación, en las que pueden concretarse los valores o contenidos de los parámetros de edificabilidad, porcentajes de ocupación de suelo por la edificación, altura máxima, tipología y condiciones estéticas de la edificación permitida en el área.

Si como resultado de obras de ampliación o modificación de muelles o puertos se aumentara la superficie de determinada Área de Normativa, los parámetros de edificabilidad y porcentajes de ocupación se aplicarán sobre la totalidad de la superficie resultante que forme parte del Área de Normativa.

- c) Las condiciones de uso, en las que se detallan los usos pormenorizados permitidos en cada área.
- d) Las condiciones de acceso y estacionamiento, en las que se establecen las dotaciones mínimas de plazas de estacionamiento obligadas en edificios, parcelas o el conjunto del área y se dan indicaciones sobre la red viaria.
- e) Condiciones de tramitación y desarrollo, en las que se precisan los procedimientos a seguir para el desarrollo de las actuaciones previstas en un área o, en su caso, la forma de modificar la ordenación propuesta.

### **Artículo 62. Usos pormenorizados y usos asociados.**

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

Se consideran funcional y jurídicamente como usos asociados al cualificado, aquellos otros de carácter accesorio que resulten necesarios para la correcta operatividad del uso

principal, por venir impuestos desde normativas sectoriales o porque su propia naturaleza lo justifique plenamente, debiendo cumplir las condiciones particulares de su uso.

### **Artículo 63. Tipos de usos pormenorizados**

Se adoptan como usos pormenorizados dos tipos:

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

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

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

Entre los usos compatibles, en este Plan Especial destacan los

#### Usos complementarios.

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

#### Actuaciones Provisionales

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

- a) Vallados de obras y solares
- b) Sondeos de terrenos
- c) Apertura de zanjas y calas.
- d) Instalación de maquinaria, andamiajes y apeos.
- e) Ocupación de terrenos por feriales, espectáculos u otros actos comunitarios al aire libre o apoyadas en instalaciones ligeras y/o desmontables.
- f) Las Autorizaciones Temporales otorgadas por la Autoridad Portuaria de Las Palmas para cualquier uso acorde con la

actividad portuaria náutica-deportiva o asociada y/o compatible con las misma, de acuerdo al TR-LPEyMM.

#### **Artículo 64. Usos pormenorizados del Plan General**

En particular, el presente Plan Especial establece, como pormenorizados, algunas de las clases y categorías de usos definidos en la normativa del vigente Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria.

Dicha definición de usos, clases y categorías se entenderá realizada siempre sobre la especificidad de los usos y actividades permitidas en el dominio público portuario, de conformidad con el Artículo 72 del TR-LPEyMM. Por tal motivo, solo serán permitidas aquellas actividades que se encuentren incluidas dentro de las acepciones de las definiciones de usos, clases y categorías que tengan vinculación con los usos náutico-deportivos o complementarios o auxiliares de éstos, cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el uso portuario o por los servicios complementarios que prestan al entorno náutico-deportivo.

Dichos usos, clases y categorías son los siguientes:

##### Uso Dotacional y Equipamiento

Clases: Clase Servicios Comunitarios  
Clase Servicios Públicos  
Clase Terciarios  
Clase Transporte y Comunicaciones

Y dentro de estas las siguientes categorías y subcategorías:

1. En la clase “servicios comunitarios”, las categorías deportivo y cultural.
2. En la clase de “servicios públicos” (incluidos los denominados Servicios Portuarios de acuerdo con el TR-LPEy MM), las categorías de “administración pública” “seguridad y protección”, “mantenimiento y limpieza”, “abastecimiento alimentario”, “recinto ferial”, “infraestructura y sus subcategorías” y “transporte público”.
3. En la clase terciario la categoría “comercial”, en las subcategorías de “pequeño comercio” y “local comercial”; la categoría oficinas, en la subcategoría de “local de oficinas”; la categoría “recreativo-ocio”, las subcategorías de “establecimientos para consumo de bebidas y comidas”, “salas de reunión” y “salas de espectáculo”.
4. En la clase “transporte y comunicaciones”, todas las categorías: “transporte marítimo” de personas y mercancías, “garaje-aparcamiento” y “estación de servicios”. Se añade el “intercambiador aéreo” de acuerdo a la ficha del Área Diferenciada SG-DEL del P.G.O. vigente.

##### Uso Espacio Libre

5. En las categorías I a III.

### Uso Red Viaria

#### 6. En todas las clases

Se especifica que en ningún caso se podrán utilizar los nuevos rellenos y explanadas resultantes de la ejecución de nuevas obras de ampliación portuaria para destinos finales que no sean usos portuarios, según la definición de los mismos recogida en el Artículo 72.1 del TR-LPEyMM.

### **Artículo 65. Uso pormenorizado Náutico - Deportivo**

Se refiere a todas aquellas actividades relacionadas con el uso portuario náutico-deportivo, entendiéndose incluidas todas las actividades que proporcionan servicios esenciales y/o de carácter complementario a las embarcaciones náuticas y deportivas de todo tipo, así como a los usuarios de dichas embarcaciones e instalaciones portuarias.

Dentro del uso pormenorizado náutico deportivo se distinguen las categorías de:

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

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

- Servicios a usuarios, entre otros de similar naturaleza, los correspondientes a instalaciones para federaciones, escuelas, lugares de relación social, venta y exposición de embarcaciones, material, equipos y repuestos, venta de avituallamiento tipo minimarkets o similar, equipamientos e instalaciones sanitarias, etc....

- Servicio a embarcaciones, entre otros de similar naturaleza, los talleres, reparación o custodia de embarcaciones tales como varaderos, marinas secas, pequeños almacenes, etc...

---

## Artículo 66. Área de Normativa ICM: Integración Ciudad de Mar.

### Ámbito y superficie

---

Se extiende el Área de Normativa por los terrenos anexos al paseo marítimo, en paralelo con el mismo, entre la playa de Las Alcaravaneras y el acceso principal a la dársena de embarcaciones menores, desde la C/. Luis Doreste Silva.

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

- a) Subárea 1: Explanada de unión entre la dársena de embarcaciones menores y la Playa de Las Alcaravaneras.  
Superficie (1): 7.392 m<sup>2</sup>.
- b) Subárea 2: Anexa al sur de la anterior.  
Superficie (2): 4.845 m<sup>2</sup>.
- c) Subárea 4: Actual lateral del levante de la vía de la calle Joaquín Blanco Torrent; y rellenos previstos.  
Superficie actual (4): 3.028 m<sup>2</sup>.  
Superficie a rellenar (4): 4.518 m<sup>2</sup>.  
Superficie total (4): 7.546 m<sup>2</sup>
- d) Subárea 5: Superficie lineal adosada a la Avda. Marítima cuyas cubiertas pasan a formar parte del paseo.  
Superficie (5): 3.758 m<sup>2</sup>.
- e) Subárea 6: Superficie situada al sur de la C/. Joaquín Blanco Torrent en vértice con el Muelle Este.  
Superficie (6): 3.391 m<sup>2</sup>.

Superficie total del área: 26.932,00 m<sup>2</sup>

### Alineaciones y condiciones de concesión

---

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

Divisiones internas: 50 m<sup>2</sup> mínima. Excepcionalmente la Autoridad Portuaria de Las Palmas podrá autorizar parcelas inferiores para ubicar servicios o instalaciones específicas.

### Condiciones de edificación

---

- Ocupación máxima de la subárea:
  - 1) 30 %
  - 2) 50 %
  - 4) 0 % en superficie actual y 10 % a medida que se vayan realizando los rellenos
  - 5) 100 %
  - 6) 60 %
  
- Altura máxima:
  - 1) 4,5 m. / 1 planta
  - 2) 4,5 m. / 1 planta
  - 4) 4,5 m. / 1 planta
  - 5) 1 planta nivel de edificaciones adyacentes y sin sobrepasar Avenida.
  - 6) 6,5 m. / 2 plantas (la segunda planta ocupará como máximo el 35 % de la parcela)

Podrá superarse la altura máxima establecida:

- En instalaciones técnicas que así lo requieran, tales como dispositivos de carga y descarga, o manipulación y/o reparación de embarcaciones, etc., en todas las subáreas.
  - En aquellas subáreas adosadas a la avenida, por elementos de accesibilidad tales como cajas de escalera o ascensores manteniendo la transparencia en lo posible.
- 
- Edificabilidad máxima :
    - 1) 0,3 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>
    - 2) 0,4 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>
    - 4) 0 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> en la superficie actual y 0,1 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> a medida que se vayan realizando los rellenos
    - 5) 1 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>
    - 6) 0,45 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

Condiciones de Volumen y Forma: Las condiciones de volumen y forman son el resultado de la aplicación de los parámetros de ocupación, altura y edificabilidad.

Calidad de la edificación: Todos los paramentos de los edificios que conformen la visión de éstos, incluida la cubierta, deberán tratarse como fachadas. La Autoridad Portuaria podrá exigir a los concesionarios cambios en el diseño, materiales y color de dichos paramentos para adecuarlos a la calidad requerida por su emplazamiento.

### **Condiciones de Usos/Usos pormenorizados**

---

Se establece como **uso principal** en toda el área:

**Náutico Deportivo en todas sus categorías.**

Además se establece como **uso principal** para las subáreas 5 y 6:

**Dotacional y Equipamientos, clase Terciario** en sus categorías de:

- Comercial (Pequeño comercio < 250 m2, Local comercial del Tipo I)
- Oficinas (Local de Oficinas)
- Terciario recreativo (establecimiento de bebidas y comidas del Tipo I)

Serán usos compatibles para cada subárea los siguientes en los porcentajes máximos que se indican:

Subáreas	Uso principal o Compatible	Clase	Categoría/Tipos		% por categoría
1	Dotacional y Equipamientos	Servicios Comunitarios	Deportivo		s.l.
			Cultural		s.l.
		Servicios Públicos	Mantenimiento y Limpieza		s.l.
			Infraestructuras		s.l.
		Terciario	Comercial	Peq. Com. < 250 m2 Local Comercial Tipo I	<50% Se.
			Oficinas	Local Oficina	
			Recreativo y Ocio	Estab. Para consumo de bebidas y comidas. Tipo I	
		Transporte y Comunicaciones			>25% St Aparcamientos
		Espacio Libre		I, II y III	s.l.
		Red Viaria			s.l.
2	Dotacional y Equipamientos	Servicios Comunitarios	Deportivo		s.l.
			Cultural		s.l.
		Servicios Públicos	Mantenimiento y Limpieza		s.l.
			Infraestructuras		s.l.
		Transporte y Comunicaciones			s.l.
		Espacio Libre		I, II y III	s.l.
		Red Viaria			s.l.

Subáreas	Uso Principal o Compatible	Clase	Categoría/Tipos		% por categoría
4	Dotacional y Equipamientos	Servicios Públicos	Mantenimiento y Limpieza		s.l.
			Infraestructuras		s.l.
		Terciario	Comercial	Peq. Com. < 250 m2 Local Comercial Tipo I	s.l.
			Oficinas	Local Oficina	
			Recreativo y Ocio	Estab. Para consumo de bebidas y comidas. Tipo I	
		Transporte y Comunicaciones			s.l.
		Espacio Libre		I, II y III	s.l.
Red Viaria			s.l.		
5	Dotacional y Equipamientos	Terciario	Comercial	Peq. Com. < 250 m2 Local Comercial Tipo I	s.l.
			Oficinas	Local Oficina	s.l.
			Recreativo y Ocio	Estab. Para consumo de bebidas y comidas. Tipo I	s.l.
6	Dotacional y Equipamientos	Terciario	Comercial	Peq. Com. < 250 m2 Local Comercial Tipo I	s.l.
			Oficinas	Local Oficina	s.l.
			Recreativo y Ocio	Estab. Para consumo de bebidas y comidas. Tipo I	s.l.

s.l.: Sin Limitación

St: Superficie total del subárea

Se: Superficie edificable del subárea

## Condiciones de acceso y aparcamiento

---

No se determinan condiciones de acceso o aparcamiento para las subáreas de esta Área de Normativa.

Las dotaciones de aparcamiento vendrán establecidas en el Área de Normativa RCT (Red de Conexiones Terrestres).

Los accesos rodados a cada una de las concesiones donde fueran necesarios se justificarán en el proyecto de solicitud de las mismas.

## Condiciones de tramitación y desarrollo

---

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

A.- Directamente, a partir de las concesiones y del conjunto de los viales pertenecientes a la Red de Conexiones Terrestres actualmente existentes o que se encuentren reflejados en el plano nº O.02, de Red de Conexiones Terrestres y Equipamientos.

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

---

## Artículo 67.- Área de Normativa DOT: Dotacional

### Ámbito y superficie

---

Se reserva este uso para los terrenos situados entre el entorno inmediato al acceso actual a la dársena deportiva desde la C/. Luis Doreste Silva.

El Área de Normativa queda constituida por las siguientes sub-áreas:

- f) Subárea 7: Espacio situado justo al sur del acceso principal y adosado a la Avda. Marítima.

Superficie (7): 2.453 m<sup>2</sup>.

- g) Subárea 9: Terrenos constituidos por el actual muelle utilizado principalmente por las instalaciones de la Federación de Vela Latina.

Superficie (9): 4.488 m<sup>2</sup>.

- h) Subárea 12: Explanada y muelles de futura construcción adosada a las obras de abrigo de la pequeña dársena abrigada al sur de la dársena principal.

Superficie actual - obras de abrigo - (12): 2.410 m<sup>2</sup>.

Superficie a rellenar (12): 9.548 m<sup>2</sup>.

Superficie total (12): 11.958 m<sup>2</sup>

Superficie total del área: 18.899 m<sup>2</sup>.

### Alineaciones y condiciones de concesión

---

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

Divisiones internas: 100 m<sup>2</sup> mínima. Excepcionalmente la Autoridad Portuaria de Las Palmas podrá autorizar parcelas inferiores para ubicar servicios o instalaciones específicas.

---

## Condiciones de edificación

---

- Ocupación máxima de la subárea:
  - 7) 50 %
  - 9) 35 %
  - 12) 5 % en superficie actual y 30 % una vez completados los rellenos
  
- Altura máxima:
  - 7) 4,5 m. / 1 planta. La edificación debe adosarse a la avenida para formar una plataforma única, continua y transitable con el paseo actual o, en su caso, con la cubierta de la edificación existente.
  - 9) 4,5 m. / 1 planta
  - 12) 11,5 m. / 3 plantas (La última planta debe tener una superficie construida igual o menor que un tercio de la inmediatamente inferior).

Podrá superarse la altura máxima establecida:

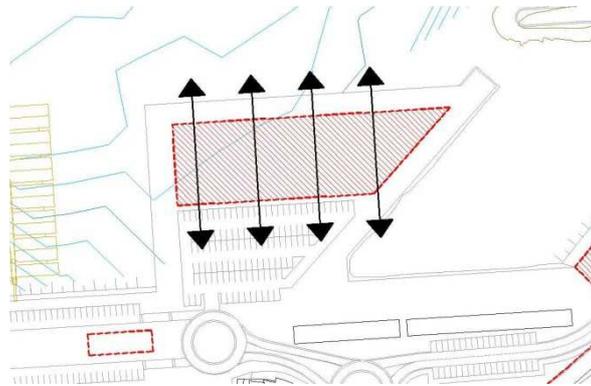
  - En instalaciones técnicas que así lo requieran, tales como edificios especiales, dispositivos de carga y descarga, o manipulación y/o reparación de embarcaciones, etc., en todas las subáreas.
  - En aquellas subáreas adosadas a la avenida, por elementos de accesibilidad tales como cajas de escalera o ascensores manteniendo la transparencia en lo posible.
  
- Edificabilidad máxima :
  - 7) 0,5 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>
  - 9) 0,35 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>
  - 12) 0,5 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> en la superficie actual y 0,6 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> a medida que se vayan realizando los rellenos

Condiciones de Volumen y Forma: Las condiciones de volumen y forman son el resultado de la aplicación de los parámetros de ocupación, altura y edificabilidad. Se establecen las siguientes excepciones para las siguientes sub-áreas normativas:

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

- $\geq 50\%$  del suelo destinarlo a espacio libre y aparcamientos. De manera que predominen los espacios no ocupados por edificación;

- La edificación no podrá tener más de 50 m. de fachada en cualquier dirección. Entre piezas habrá al menos 7,50 m. de separación.
- Se evitarán los volúmenes seriados.
- Se recomiendan retranqueos adicionales de la edificación de  $\geq 5\text{m}$  siempre y cuando se sitúe frente a ella una edificación de 3 plantas;
- Puntualmente se introducirán piezas de 3 plantas de altura garantizando que la última planta de estas tenga una superficie construida igual o menor que dos tercios de la inmediatamente inferior. La superficie resultante de este parámetro no formará cuerpos superiores a plantas de 35 m de lado.
- De lo anteriormente mencionado se deduce el siguiente esquema:



Calidad de la edificación: Todos los paramentos de los edificios que conformen la visión de éstos, incluida la cubierta, deberán tratarse como fachadas. La Autoridad Portuaria podrá exigir a los concesionarios cambios en el diseño, materiales y color de dichos paramentos para adecuarlos a la calidad requerida por su emplazamiento.

### Condiciones de Usos/Usos pormenorizados

---

Se establece como **uso principal** en toda el área:

**Náutico Deportivo en todas sus categorías.**

**Dotacional y equipamientos** en sus categorías de:

- Servicios Comunitarios
- Servicios Públicos
- Espacio Libre
- Transporte y comunicaciones (aparcamiento)
- Red viaria

Además se establece como **uso principal** para el subárea 7:

**Terciario** en sus categorías de:

- Comercial (Pequeño comercio < 250 m2, Local comercial del Tipo I)
- Oficinas (Local de Oficinas)
- Terciario recreativo (establecimiento de bebidas y comidas del Tipo I)

Los porcentajes máximos para los usos compatibles cada categoría se indican a continuación:

Subáreas	Uso Principal o Compatible	Clase	Categoría		% por categoría
7	Dotacional y Equipamientos	Servicios Comunitarios	Deportivo		s.l.
			Cultural		s.l.
		Servicios Públicos	Mantenimiento y Limpieza		s.l.
			Infraestructuras		
			Admon. Pública		
		Terciario	Comercial	Peq. Com. < 250 m2 Local Comercial Tipo I	s.l.
			Oficinas	Local Oficina	
			Recreativo y Ocio	Estab. Para consumo de bebidas y comidas. Tipo I	
		Transporte y Comunicaciones	Aparcamiento		>50% St
		Espacio Libre		I, II y III	
		Red Viaria			s.l.

s.l.: Sin Limitación

St: Superficie total del subárea

Se: Superficie edificable del subárea

9	Dotacional y Equipamientos	Servicios Comunitarios	Deportivo		s.l.
			Cultural		s.l.
		Servicios Públicos	Mantenimiento y Limpieza		s.l.
			Infraestructuras		s.l.
			Admón. Pública		
	Transporte y Comunicaciones		s.l.		
	Espacio Libre		I, II y III	s.l.	
Red Viaria			s.l.		
12	Dotacional y Equipamientos	Servicios Comunitarios	Deportivo		s.l.
			Cultural		s.l.
		Servicios Públicos	Mantenimiento y Limpieza		s.l.
			Infraestructuras		
			Admón. Pública		
		Terciario	Comercial	Peq. Com. < 250 m2 Local Comercial Tipo I	< 10 % Se
	Oficinas		Local Oficina		
	Recreativo y Ocio		Estab. Para consumo de bebidas y comidas. Tipo I	< 10 % Se	
	Transporte y Comunicaciones	Aparcamiento		>50% St.	
	Espacio Libre		I, II y III		
Red Viaria			s.l.		

s.l.: Sin Limitación

St: Superficie total del subárea

Se: Superficie edificable del subárea

## Condiciones de acceso y aparcamiento

---

No se determinan condiciones de acceso o aparcamiento para las subáreas de este Área de Normativa.

Las dotaciones de aparcamiento vendrán establecidas en el Área de Normativa RCT (Red de Conexiones Terrestres).

Los accesos rodados a cada una de las concesiones donde fueran necesarios se justificarán en el proyecto de solicitud de las mismas.

## Condiciones de tramitación y desarrollo

---

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

A.- Directamente, a partir de las concesiones y del conjunto de los viales pertenecientes a la Red de Conexiones Terrestres actualmente existentes o que se encuentren reflejados en el plano nº 0.02, de Red de Conexiones Terrestres y Equipamientos.

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

## Artículo 68.- Área de Normativa SN: Servicios Náuticos

### Ámbito y superficie

---

Se conforma el Área de Normativa básicamente por los nuevos terrenos que, mediante proyectos de ampliación se puedan ir obteniendo en una o varias fases.

Se sitúan estos terrenos en su mayoría al sur de la dársena actual salvo los obtenidos a partir del ensanche del actual muelle este y de la nueva parcela triangular, al norte de la dársena exterior que surgiría de la nueva alineación del espigón de cierre.

Se divide esta Área de Normativa en las siguientes sub-áreas:

- i) Subárea 3: Explanada triangular al norte de la dársena exterior que surgiría de la nueva alineación del futuro espigón de cierre.  
Superficie actual (13): 0 m<sup>2</sup>.  
Superficie rellenos (3): 12.875 m<sup>2</sup>  
Superficie nueva (3): 12.875 m<sup>2</sup>.
- j) Subárea 8: Pequeño espigón perpendicular al Muelle Este en el extremo norte del mismo.  
Superficie (8): 1.181 m<sup>2</sup>.
- k) Subárea 10: Actual muelle del este y futuro ensanche (excluidos viales);  
Superficie actual (10): 2.469 m<sup>2</sup>.  
Superficie a rellenar (10): 2.754 m<sup>2</sup>.  
Superficie total (10): 5.223 m<sup>2</sup>.
- l) Subárea 11: Extremo norte del Muelle Este.  
Superficie (11): 2.087 m<sup>2</sup>.
- m) Subárea 13: Superficie surgida del futuro relleno de la escollera paralela a la Avda. Marítima en la pequeña dársena al norte de la principal.  
Superficie actual (13): 0 m<sup>2</sup>.  
Superficie a rellenar (13): 4.065 m<sup>2</sup>  
Superficie total (13): 4.065 m<sup>2</sup>
- n) Subárea 14: Superficie de rellenos futuros que ocuparán algo más que el espacio comprendido entre los actuales espigones de abrigo oblicuos a la Avda. Marítima al norte de la dársena actual.  
Superficie actual (14): 1.366 m<sup>2</sup>.  
Superficie a rellenar (14): 15.555 m<sup>2</sup>  
Superficie total (14): 16.921 m<sup>2</sup>

- o) Subárea 15: Está constituido por la línea a lo largo del nuevo muelle de abrigo y el martillo del futuro dique de cierre de la nueva dársena.  
Superficie actual (15): 0 m2.  
Superficie a rellenar (15): 3.474 m2.  
Superficie total (15): 3.474 m2
- p) Subárea 16: Explanada exterior al dique de cierre, surgida de futuros rellenos hacia el norte de la nueva dársena.  
Superficie actual (10): 0 m2.  
Superficie a rellenar (10): 9.373 m2.  
Superficie total: 9.373 m2
- q) Subárea 17: Explanada adosada a la Avda. Marítima en el límite sur de la ampliación de la dársena deportiva surgida de futuros rellenos  
Superficie actual (17): 0 m2.  
Superficie a rellenar (17): 4.346 m2  
Superficie total (17): 4.346 m2

Superficie total del área: 59.545 m2.

### **Alineaciones y condiciones de concesión**

---

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

Divisiones internas: 100 m<sup>2</sup> mínima. Excepcionalmente la Autoridad Portuaria de Las Palmas podrá autorizar parcelas inferiores para ubicar servicios o instalaciones específicas.

---

## Condiciones de edificación

---

- Ocupación máxima de la subárea:
  - 3) 20 %
  - 8) 20 %
  - 10) 10 % en superficie actual y 35 % a medida que se vayan realizando los rellenos
  - 11) 25 %
  - 13) 20 % a medida que se vayan realizando los rellenos
  - 14) 50 % a medida que se vayan realizando los rellenos
  - 15) 13 % a medida que se vayan realizando los rellenos
  - 16) 50 % a medida que se vayan realizando los rellenos
  - 17) 10 %
  
- Altura máxima:
  - 3) 11,5 m. / 3 plantas (La última planta debe tener una superficie construida igual o menor que un tercio de la planta inmediatamente inferior).
  - 8) 8 m. / 2 plantas.
  - 10) 4,5 m. / 1 planta.
  - 11) 11,5 m. / 3 plantas
  - 13) 4,5 m. / 1 planta
  - 14) 4,5 m / 1 planta.
  - 15) 4,5 m. / 1 planta; 8m. / 2 plantas
  - 16) 4,5 m / 1 planta.
  - 17) 4,5 m. / 1 planta. Salvo para elementos de accesibilidad desde la Avda. Marítima, la edificación no podrá adosarse a la misma.

Podrá superarse la altura máxima establecida:

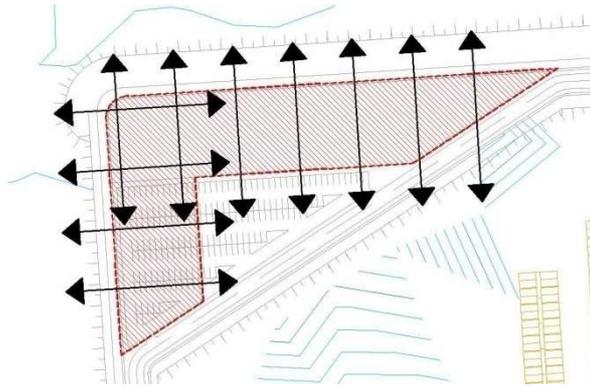
  - En instalaciones técnicas que así lo requieran, tales como dispositivos de carga y descarga, o manipulación y/o reparación de embarcaciones, etc., en todas las subáreas.
  - En subárea 17, por elementos de accesibilidad tales como cajas de escalera o ascensores manteniendo la transparencia en lo posible.
  
- Edificabilidad máxima:
  - 3) 0,2 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>
  - 8) 0,3 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

- 10) 0,1 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> en la superficie actual y 0,35 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> a medida que se vayan realizando los rellenos.
- 11) 0,6 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>
- 13) 0,2 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> a medida que se vayan realizando los rellenos.
- 14) 0,5 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> a medida que se vayan realizando los rellenos.
- 15) 0,13 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> a medida que se vayan realizando los rellenos.
- 16) 0,5 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> a medida que se vayan realizando los rellenos.
- 17) 0,1 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> a medida que se vayan realizando los rellenos.

Condiciones de Volumen y Forma: Las condiciones de volumen y forman son el resultado de la aplicación de los parámetros de ocupación, altura y edificabilidad. Se establecen las siguientes excepciones para las siguientes sub-áreas normativas:

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

- $\geq 50\%$  del suelo destinarlo a espacio libre y aparcamientos. De manera que predominen los espacios no ocupados por edificación;
- La edificación no podrá tener más de 50 m. de fachada en cualquier dirección. Entre piezas habrá al menos 10,00 m. de separación. Se garantizarán la permeabilidad visual en planta baja en al menos un 50% de su longitud principal;
- Se evitarán los volúmenes seriados;
- Se recomiendan retranqueos de la edificación de  $\geq 5\text{m}$  siempre y cuando exista frente a ella una edificación de mas de 2 plantas;
- Puntualmente se introducirán piezas de 3 plantas de altura garantizando que la última planta de estas tenga una superficie construida igual o menor que un tercio de la inmediatamente inferior. La superficie resultante de este parámetro no formará cuerpos superiores a plantas de 20 m de lado.
- De lo anteriormente mencionado se deduce el siguiente esquema:



17) La parcela 17 se conforma como una superficie con ocupación y edificabilidad muy limitada. Será la parcela que permitirá una potencial conexión con la Autovía Marítima desde el sur en el momento que resultara necesario. En previsión de la necesidad de un potencial nuevo acceso rodado desde la Avenida Marítima, la edificación se concentrará, principalmente, al este de la parcela. El total de la superficie de la parcela podrá ser utilizada, con carácter temporal, por instalaciones desmontables. Así mismo, sin perjuicio de lo expuesto en relación con la posible conexión viaria con la autovía, la parcela podrá ser cubierta total o parcialmente por un forjado que de continuidad a la Avenida Marítima, ampliando así su zona peatonal. La parte del forjado que se ejecute con este fin y que no tenga aprovechamientos edificatorios en su parte inferior no computará como ocupación de la parcela.

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

### Condiciones de Usos/Usos pormenorizados

---

Se establece como **uso principal** en toda el área:

**Náutico Deportivo, en todas sus categorías.**

Además se establece como **uso principal** para la subáreas 17:

**Dotacional y equipamientos**, en su clase y categorías de:

- Servicios Públicos: Infraestructura y mantenimiento y Limpieza

- Transporte y comunicaciones (garaje-aparcamiento, edificio de aparcamientos, estación de servicio)

**Red viaria**

**Espacios libres**

Serán usos compatibles para cada subárea los siguientes en los porcentajes máximos que se indican:

Subáreas	Uso Principal o Compatible	Clase	Categoría/Tipo		% por categoría	
3	Dotacional y Equipamientos	Servicios Comunitarios	Deportivo		s.l.	
			Cultural		s.l.	
		Servicios Públicos	Mantenimiento y Limpieza		s.l.	
			Infraestructuras		s.l.	
		Terciario	Comercial	Peq. Com. < 250 m2 Local Comercial Tipo I	< 10 % Se.	
			Oficinas	Local Oficina		
			Recreativo y Ocio	Estab. Para consumo de bebidas y comidas. Tipo I		
		Transporte y Comunicaciones			> 50 %St	
		Espacio Libre		I, II y III		s.l.
		Red Viaria				s.l.
8	Dotacional y Equipamientos	Servicios Comunitarios	Deportivo		s.l.	
			Cultural		s.l.	
		Servicios Públicos	Mantenimiento y Limpieza		s.l.	
			Infraestructuras		s.l.	
		Terciario	Comercial	Peq. Com. < 250 m2 Local Comercial Tipo I	s.l.	
			Oficinas	Local Oficina		
			Recreativo y Ocio	Estab. Para consumo de bebidas y comidas. Tipo I		
		Transporte y Comunicaciones			s.l.	
		Espacio Libre		I, II y III		s.l.
		Red Viaria				s.l.

s.l.: Sin Limitación

St: Superficie total del subárea

Se: Superficie edificable del subárea.

Subáreas	Uso Principal o Compatible	Clase	Categoría/Tipo		% por categoría
10	Dotacional y Equipamientos	Servicios Públicos	Mantenimiento y Limpieza		s.l.
			Infraestructuras		
		Terciario	Comercial	Peq. Com. < 250 m2 Local Comercial Tipo I	s.l.
			Oficinas	Local Oficina	s.l.
			Recreativo y Ocio	Estab. Para consumo de bebidas y comidas. Tipo I	<=10 % Se.
	Transporte y Comunicaciones			s.l.	
	Espacio Libre		I, II y III	s.l.	
Red Viaria			s.l.		
11	Dotacional y Equipamientos	Terciario	Comercial	Peq. Com. < 250 m2 Local Comercial Tipo I	s.l.
			Oficinas	Local Oficina	s.l.
			Recreativo y Ocio	Estab. Para consumo de bebidas y comidas. Tipo I	<=10 % Se.
13	Dotacional y Equipamientos	Servicios Públicos	Seguridad y protección		s.l.
			Mantenimiento y Limpieza		
			Infraestructuras		
			Admon. Publica		
		Terciario	Comercial	Peq. Com. < 250 m2 Local Comercial Tipo I	s.l.
			Oficinas	Local Oficina	< =10 % Se.
			Recreativo y Ocio	Estab. Para consumo de bebidas y comidas. Tipo I	
Transporte y Comunicaciones	Garaje-aparcamiento Estación de Servicio		s.l.		
Espacio Libre		I, II y III	s.l.		
Red Viaria			s.l.		

s.l.: Sin Limitación

St: Superficie total del subárea

Se: Superficie edificable del subárea.

Subáreas	Uso Principal o Compatible	Clase	Categoría/Tipo		% por categoría
14	Dotacional y Equipamientos	Servicios Comunitarios	Deportivo		s.l.
			Cultural		s.l.
		Servicios Públicos	Mantenimiento y Limpieza		s.l.
			Infraestructuras		
		Terciario	Comercial	Peq. Com. < 250 m2 Local Comercial Tipo I	<= 30 % Se.
			Oficinas	Local Oficina	
			Recreativo y Ocio	Estab. Para consumo de bebidas y comidas. Tipo I	<=10% Se
		Transporte y Comunicaciones	Garaje- aparcamiento Estación de Servicio		s.l.
		Espacio Libre		I, II y III	s.l.
Red Viaria			s.l.		
15	Dotacional y Equipamientos	Servicios Públicos	Mantenimiento y Limpieza		s.l.
			Infraestructuras		
		Transporte y Comunicaciones	Garaje- aparcamiento Estación de Servicio		s.l.
	Espacio Libre		I, II y III	s.l.	
	Red Viaria			s.l.	

s.l.: Sin Limitación

St: Superficie total del subárea

Se: Superficie edificable del subárea.

Subáreas	Uso Principal o Compatible	Clase	Categoría/Tipo		% por categoría
16	Dotacional y Equipamientos	Servicios Comunitarios	Deportivo		s.l.
			Cultural		s.l.
		Servicios Públicos	Mantenimiento y Limpieza		s.l.
			Infraestructuras		
		Terciario	Comercial	Peq. Com. < 250 m2 Local Comercial Tipo I	<= 20 % Se.
			Oficinas	Local Oficina	
			Recreativo y Ocio	Estab. Para consumo de bebidas y comidas. Tipo I	<=10% Se
		Transporte y Comunicaciones	Garaje- aparcamiento Estación de Servicio		s.l.
		Espacio Libre		I, II y III	s.l.
		Red Viaria			s.l.
17	Dotacional y Equipamientos	Servicios Públicos	Mantenimiento y Limpieza		s.l.
			Infraestructuras		
		Transporte y Comunicaciones	Garaje- aparcamiento Estación de Servicio Aparcamiento en Edificio		s.l.
			Espacio Libre		
		Red Viaria			s.l.

s.l.: Sin Limitación

St: Superficie total del subárea

Se: Superficie edificable del subárea.

### **Condiciones de acceso y aparcamiento**

---

No se determinan condiciones de acceso o aparcamiento para las subáreas de este Área de Normativa.

Las dotaciones de aparcamiento vendrán establecidas en el Área de Normativa RCT (Red de Conexiones Terrestres).

Los accesos rodados a cada una de las concesiones donde fueran necesarios se justificarán en el proyecto de solicitud de las mismas.

### **Condiciones de tramitación y desarrollo**

---

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

A.- Directamente, a partir de las concesiones y del conjunto de los viales pertenecientes a la Red de Conexiones Terrestres actualmente existentes o que se encuentren reflejados en el plano nº 0.02, de Red de Conexiones Terrestres y Equipamientos.

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

## **Artículo 69.- Normas Particulares de la Red de Conexiones Terrestres (RCT)**

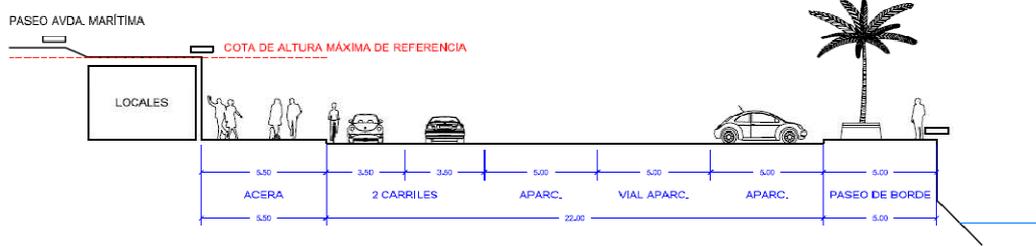
### **Ámbito y carácter**

---

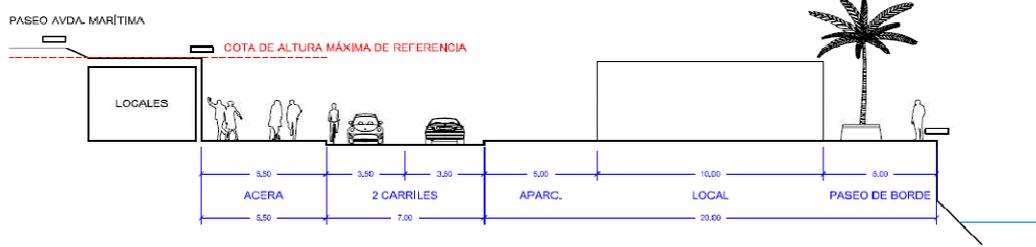
Ámbito: El conjunto de los viales incluidos en el plano nº O.02, de Red de Conexiones Terrestres, Equipamientos y Espacios Libres.

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

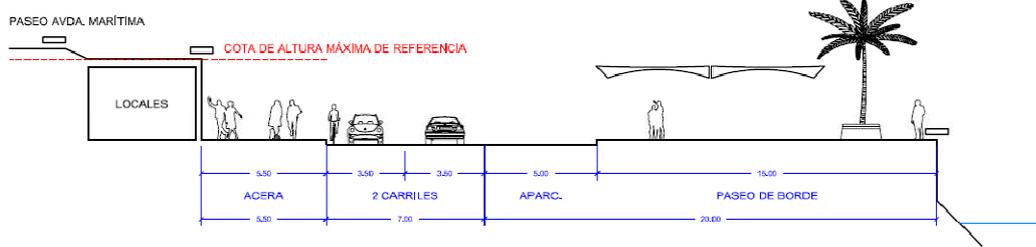
TRAMO 1 VIARIO C/ JOAQUÍN BLANCO TORRENT (MUELLE DEPORTIVO OESTE).



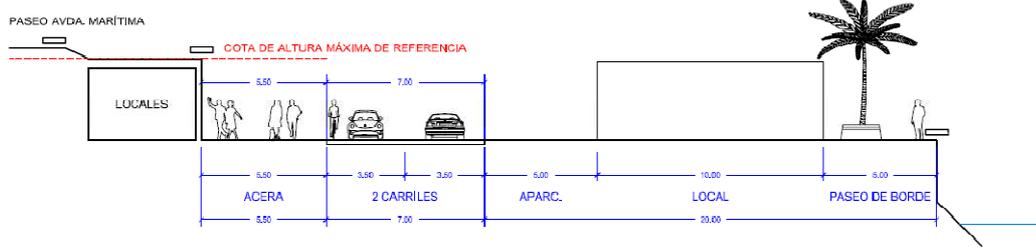
TRAMO 2 VIARIO C/ JOAQUÍN BLANCO TORRENT (MUELLE DEPORTIVO OESTE).



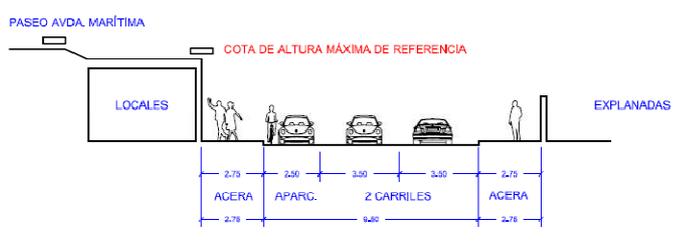
TRAMO 3 VIARIO C/ JOAQUÍN BLANCO TORRENT (MUELLE DEPORTIVO OESTE).



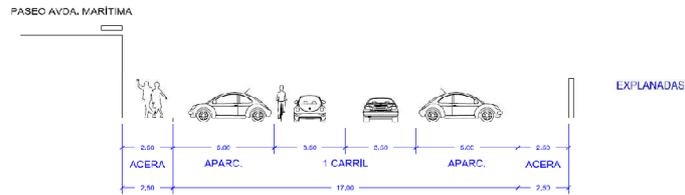
TRAMO 4 VIARIO C/ JOAQUÍN BLANCO TORRENT (MUELLE DEPORTIVO OESTE).



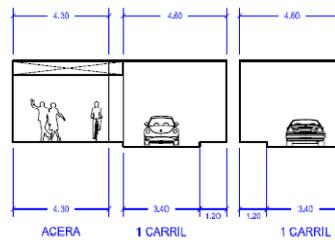
TRAMO 5 VIARIO C/ JOAQUÍN BLANCO TORRENT (MUELLE DEPORTIVO OESTE).



TRAMO 6 VIARIO PROLONGACIÓN SUR (MUELLE DEPORTIVO SUR).



TÚNEL DE ACCESO AL MUELLE DEPORTIVO.

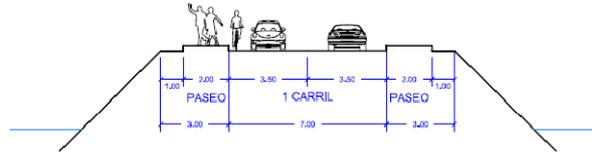


El viario secundario y los accesos a muelles se consideran no vinculantes, tanto en su trazado como en su existencia, y son meramente elementos indicativos.

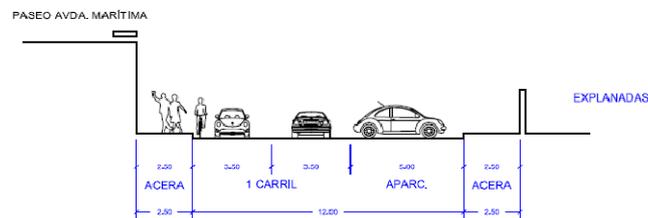
En este segundo caso, se trata de viales cuya permanencia garantiza el mantenimiento de la actual disposición de las concesiones demaniales, pero cuya permanencia no es obligada y que podrían ir adaptándose a las futuras necesidades de organización del puerto mediante el otorgamiento de nuevas concesiones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

Los nodos de conexión pueden ser fijos o de referencia, según se describe en los planos. El nodo de conexión fijo es aquel cuya existencia y situación es vinculante, y deberá ser sensiblemente coincidente con el representado en el plano. El nodo de referencia es aquel cuya situación y tipología es indicativa, ya que su diseño, dimensionamiento, tipología y emplazamiento dependerá de los futuros proyectos constructivos.

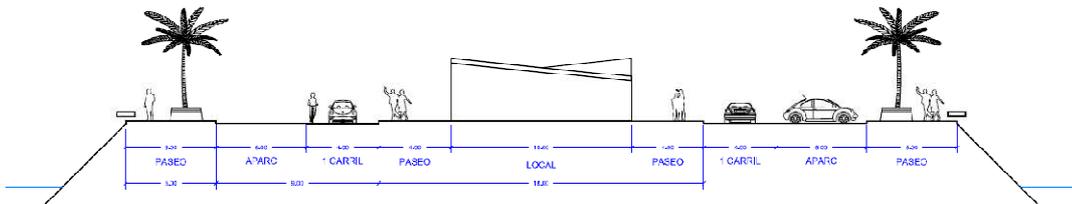
TRAMO TIPO VIARIO DIQUE NORTE (MUELLE DEPORTIVO NORTE Y ESTE).



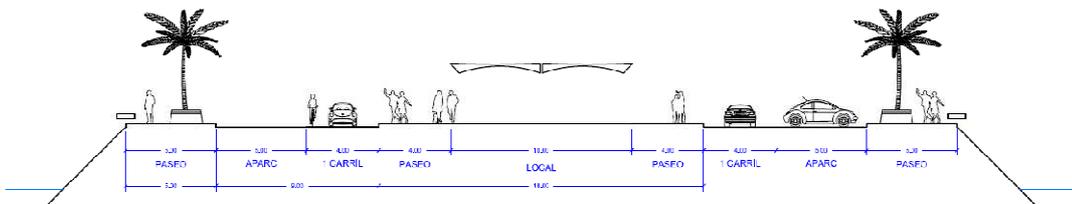
TRAMO TIPO VIARIO DIQUE NORTE (MUELLE DEPORTIVO NORTE Y ESTE).



TRAMO 1 VIARIO DIQUE CENTRAL (MUELLE DEPORTIVO ESTE);



TRAMO 1 VIARIO DIQUE CENTRAL.



### Espacios Libres:

La dársena de embarcaciones menores forma parte del Sistema General Portuario y, por lo tanto, su superficie terrestre tiene carácter de Dominio Público en donde pierde sentido la cesión de suelo para espacios libres.

No obstante, dada la importancia de estas instalaciones náuticas en el entramado de la ciudad y el innegable uso dado por parte de los usuarios resulta conveniente mantener espacios libres en todas sus áreas de normativa.

La configuración básicamente lineal de la infraestructura existente y los condicionantes de los espacios previstos tras los rellenos proyectados desembocan en la caracterización de dos tipos de Espacios Libres de carácter público:

- Espacio Libre Público Lineal: Se trata de un espacio dispuesto en paralelo al borde marítimo de forma tipo paseo, áreas de descanso o miradores. Forman parte de este espacio libre los ya existentes y los que se pueda llevar a cabo de forma similar en las futuras ampliaciones.
- Espacio Libre Público de Referencia: Las nuevas sub-parcelas que se produzcan con la ampliación de la dársena tienen una densidad de ocupación permitida siempre inferior al 50 % por lo que se producirán amplios vacíos. En todas estas nuevas parcelas se destinarán importantes espacios destinados a Espacios Libres Públicos. Sin embargo, su diseño y ubicación definitiva no es posible conocerse hasta que se ejecuten los proyectos definitivos. Aparecen grafiados en el Plano O.02 como Espacios Libres Públicos de Referencia dado que su situación no es vinculante.

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

- La distribución de la sección de todo el viario.
- El trazado y delimitación del viario principal.
- El trazado y delimitación del viario secundario.
- El trazado y delimitación de los accesos a muelles.
- La localización de las plazas de aparcamientos y espacios libres público de referencia, que podrán desplazarse dentro del Área de Normativa en que se ubican.
- La localización y delimitación de los servicios anejos al viario.

### **Condiciones de parcelación y edificación**

---

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

Con independencia de lo anterior, la Autoridad Portuaria podrá autorizar la construcción de edificios en estos ámbitos para albergar servicios asociados a las infraestructuras, que no podrán exceder de 3 metros de anchura y 10 m<sup>2</sup> de superficie, por un período máximo de 3 años.

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

### **Condiciones de uso.**

---

Usos pormenorizados permitidos:

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

### **Condiciones técnicas.**

---

La sección de los viarios es la indicada anteriormente.

Las explanadas de aparcamientos se tratarán con técnicas paisajísticas como la jardinería o elementos complementarios de amueblamiento urbano que atemperen sus efectos. Estas técnicas no supondrán interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de las señales marítimas y se llevarán a cabo sin perjuicio de que estas explanadas puedan ser utilizadas, en las ocasiones que así lo requieran, para llevar a cabo actividades propias de una dársena de embarcaciones deportivas que, para su ejecución, precisen de amplias explanadas diáfanas, tales como el tendido de velas o similar.

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

### **Condiciones particulares de previsión de plazas aparcamiento asociado a parcelas**

---

En el entorno de las Áreas de Normativa, se establece la siguiente dotación mínima de plazas de aparcamiento:

Área de Normativa ICM:

200 plazas, tanto en la situación actual como en la futura

Área de Normativa DOT:

200 plazas, de las cuales 125 se ubicarán en el entorno del subárea 12.

Área de Normativa SN:

910 plazas, desglosadas de la siguiente manera:

100 plazas actuales a lo largo del muelle Este, subárea 10

150 plazas en la ampliación del muelle Este, en el entorno de las subáreas 8, 10 y 11

200 plazas en el entorno de las subárea 3

210 plazas en el entorno de las subáreas 13 y 14

200 plazas en el entorno de las subárea 15 y 16

150 plazas en el subárea 17

Lo que asegura un mínimo de 1.380 plazas, con un ratio respecto al número máximo de atraques que mejora la situación el actual.

Así mismo el número de plazas de aparcamiento mejora las exigencias del Plan General en el caso más restrictivo de los usos admitidos. Así, en el momento de alcanzar la totalidad de la superficie prevista y consumirse la edificabilidad máxima permitida por el Plan Especial, el ratio de plazas de aparcamiento sería de una plaza por cada 30 m<sup>2</sup> edificados. Muy por encima de los mínimos exigidos del Plan General de Ordenación 1 plaza cada 40 m<sup>2</sup> construidos para los casos más restrictivos de los usos permitidos en este Plan Especial.

## Artículo 70. Zona de protección de muelles y escolleras.

1. Se refiere a la franja terrestre cercana a la línea de muelle y atraque de embarcaciones náuticas - deportivas. Incluye, por tanto, las áreas terrestres situadas junto al cantil de los muelles y pantalanes necesarios para que los usuarios de la dársena de embarcaciones menores puedan acceder y realizar las diversas operaciones náuticas, de maniobra, de carga, de descarga, de manipulación, de embarque y desembarque.
  
2. Se consideran elementos y actividades asimilables o compatibles con este uso:
  - a) Las infraestructuras portuarias de carga y descarga, de manipulación, de maniobra y, en general, todas las ligadas al tráfico nautico-deportivo, que, por su naturaleza, precisen o resulte conveniente que se desarrollen en las inmediaciones de las líneas de atraque.
  
  - b) El almacenaje provisional y ocupaciones temporales, según disponga la Autoridad Portuaria.
  
  - c) Las concesiones relacionadas con todas las actividades anteriores, así como pequeños módulos de servicio a embarcaciones y a usuarios.
  
  - d) La instalación limitada, sobre escollera o pantalanes, de plataformas desmontables utilizables de forma temporal por actividades terciarias de temporada, equipamientos deportivos o similares que sean considerados convenientes por la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

#### **IV. PLANOS DE ORDENACIÓN.**

Índice de Planos Ordenación.

O.01.- ESQUEMA DIRECTOR.

O.02.- RED VIARIA Y EQUIPAMIENTOS.

O.03.- ORDENACIÓN DE ÁREAS NORMATIVAS.

O.04.- ALINEACIÓN Y MOVIMIENTO DE LA EDIFICACIÓN EN LAS NUEVAS SUPERFICIES

## V. FORMALIZACIÓN DE LA PROPUESTA

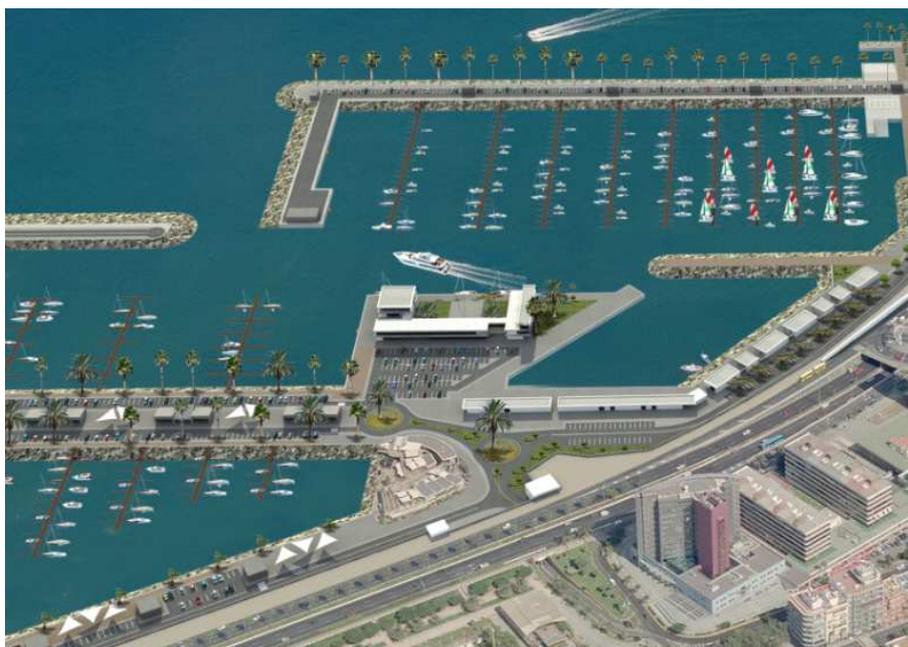
De acuerdo con la normativa urbanística que plantea el presente Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio de la Dársena de Embarcaciones Menores, incluida en el ámbito del SG-DEL, se formaliza la siguiente propuesta que no posee ningún carácter vinculante ni reglamentario sino meramente informativo.

Su definición formal se ha resuelto inicialmente mediante la aplicación de los parámetros de uso, posición, ocupación, edificabilidad y volumen y forma que es de aplicación para cada sub-área normativa. Se ha optado por aplicar el caso donde exista un máximo aprovechamiento de la dársena, es decir, se obtiene una morfología a razón del caso más desfavorable propuesto -máxima ocupación, máxima edificabilidad y máxima altura-.

Posteriormente se ha empleado parámetros de estética, como son los tratamientos de fachadas y cubiertas y calidades de los materiales entre otros, que permitan conseguir una integración paisajística en el entorno náutico, además de establecer una coherencia volumétrica entre los volúmenes de 3 plantas de altura.



▲ Infografía general de la formalización de la propuesta para la Dársena de Embarcaciones Menores.



▲ Infografía general de la formalización de la propuesta para la Dársena de Embarcaciones Menores (Zona CENTRAL-SUR).

La propuesta se estructura de la siguiente manera:

- a) Se mejoran los accesos desde la ciudad (peatonal y rodado) a la dársena.

Se proponen una mejora de los accesos peatonales mediante:

- el acondicionamiento del actual túnel de acceso;



▲ Infografía de la propuesta de acondicionamiento y mejora del túnel de acceso actual (peatonal y rodado) a la Dársena de Embarcaciones Menores.

- la construcción de tres rampas de acceso desde el Paseo de la Avenida Marítima en la zona próxima a la Playa de las Alcaravaneras, en la zona próxima al túnel de acceso y en la zona sur;



▲ Infografía de la propuesta de una rampa de acceso a la Dársena de Embarcaciones Menores.

- la construcción de pequeños volúmenes puntuales que sirven de contenedor de elementos de comunicación vertical (escaleras y ascensores) entre la Plataforma del Paseo de la Avenida Marítima y la cota de la dársena de Embarcaciones Menores. Estos elementos se resuelven con materiales que permitan la integración paisajística y la permeabilidad visual desde la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

Se proponen una mejora de los accesos rodados mediante:

- el acondicionamiento del actual túnel de acceso;
- se rehabilita el acceso a la Playa de las Alcaravaneras a modo de acceso de servicio-emergencia

b) La edificación se resuelve, tal y como se comentó antes, atendiendo los parámetros de uso, posición, ocupación máxima, edificabilidad máxima y volumen y forma (altura máxima) que es de aplicación para cada sub-área normativa:

- Se proponen una edificación estéticamente integrada en el ambiente náutico e integrada paisajísticamente en el lugar;
- Las edificaciones adosadas a la Plataforma del Paseo de la Avenida Marítima se resuelven no superando la altura máxima del mismo (salvo elementos puntuales como son los accesos). De esta manera se aumenta la superficie útil de la plataforma del Paseo superior y crean espacios muy agradecidos y de desahogo para la ciudad;



▲ Infografía de la propuesta de edificación para la sub-área sub-área 14 (der) de la Dársena de Embarcaciones Menores.

- Se propone el aumento de la sección de la Calle Joaquín Blanco Torrent para generar un paseo amable con el ciudadano y con el visitante y donde se localizan pequeños volúmenes de 1 planta integrados en el lugar;
- De igual manera se resuelve el dique central (antiguo dique este) donde se propone la creación de pequeños volúmenes de 1 planta seriados a lo largo del propio dique y solo viéndose interrumpido para garantizar una permeabilidad visual oeste-este;



▲ Infografía de la propuesta de edificación para el dique central-antiguo dique del este (izq) y ampliación de la calle Joaquín Blanco Torren (der) de la Dársena de Embarcaciones Menores.

- Especial mención merece las sub-áreas 3 y 12 donde se proponen edificaciones puntuales de 3 plantas de altura:
  - La sub-área 3 garantiza una reserva de superficie del 50% para aparcamientos y espacio libre. La edificación se resuelve, mayoritariamente, en 1 planta y en baja densidad ( $\leq 20\%$  de ocupación) y está destinada a actividades náuticas-deportivas que se complementan con actividades dotacionales y terciarias, esta

última limitada en superficie. Este conjunto se formaliza mediante pequeñas pastillas de 15x30m interconectadas entre sí de tal manera que se garantiza la permeabilidad visual este-oeste (al menos el 50% del desarrollo de la fachada), cumpliendo así con la normativa urbanística que le afecta. Se ha optado además por situar en esta sub-área una infraestructura técnica portuaria en altura para que, a modo indicativo, nos de una percepción visual de una posible solución de este tipo de instalaciones en el ámbito.

- La sub-área 12 reserva una superficie del 50% para aparcamientos y espacio libre. La edificación se resuelve en 2 y 3 plantas y en baja densidad ( $\leq 15\%$  de ocupación) y está destinada a actividades náutico-deportivas y dotacionales que se complementan con actividades terciarias limitadas en superficie. El conjunto edificatorio se organiza en 3 volúmenes interconectados en “U” que generan un patio central que a su vez se abre al mar. La planta baja permite, en al menos el 50% del desarrollo de la fachada, una permeabilidad visual de manera que, en su recorrido y estancia, el usuario de la dársena podrá percibir de manera permanente la presencia del mar.



▲ Infografía de la propuesta de edificación para la sub-áreas 12 de la Dársena de Embarcaciones Menores.