



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

30 MAR 2007

En la Secretaría/o



Puertos de Las Palmas

Autoridad Portuaria de Las Palmas

**ANEXO AL CONTENIDO
AMBIENTAL DEL PLAN
ESPECIAL DE ORDENACIÓN
DE LA ZONA DE SERVICIO
DEL PUERTO
DE LA LUZ Y LAS PALMAS
(OAS-04 Y OAS-05)**

DICIEMBRE 2006

MELCHOR LA ROCHE BRIER

La Roche
Consultores S.L.

ÍNDICE



MEMORIA

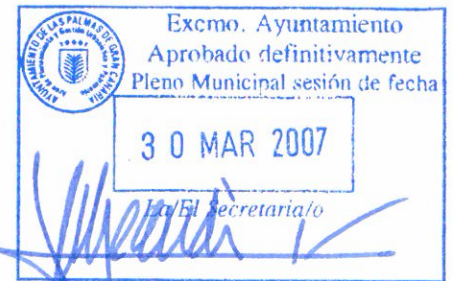
- 1.- Introducción.
- 2.- Medidas de ordenación previstas para evitar, reducir o compensar los efectos negativos significativos sobre el medio ambiente y el paisaje.
- 3.- Medidas de protección de los elementos del patrimonio histórico, arqueológico y etnográfico existentes.
- 4.- Medidas minimizadoras de los efectos ambientales producidos durante la fase de ejecución de la urbanización y edificación.
- 5.- Medidas correctoras previstas para disminuir los efectos negativos permanentes sobre el medio y rectificar situaciones preexistentes.
- 6.- Condiciones ambientales que han de cumplir el proyecto de urbanización.
- 7.- Programa de actuaciones positivas de contenido ambiental, con valoración económica, forma de gestión y plan de seguimiento.

APÉNDICES

- I.- Ley 11/1999 de Modificación Puntual de Espacios Naturales de Canarias.
- II.- Resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto "Plan director de actuaciones terrestres e interiores del Puerto de La Luz".
- III.- Resolución 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".

PLANOS

- 1.- Situación y emplazamiento.
- 2.- OAS 04
- 3.- OAS 05
4. Ámbito del Plan Especial
- 5.- Plano director de fotografías y simulaciones.
- 6.- Simulaciones de naves y tabla de colores.
- 7.- Secciones tipo OAS-05
- 8.- Secciones tipo OAS-04
- 9.- Detalles de tratamiento de bordes y taludes



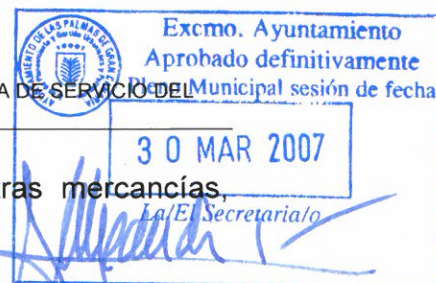
1.- Introducción.



El contenido de este Anexo forma parte de los Planes Especiales de "Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas" (OAS-04) y "Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y Las Palmas" (OAS-05) y será incluido en un texto refundido. De igual forma, las disposiciones incluidas en este anexo que tengan carácter normativo pasarán a formar parte de la Normativa del mencionado documento refundido.

El Puerto de La Luz se originó hace ya más de un siglo debido a que se necesitaba una lámina de agua suficientemente amplia y técnicamente benigna de abrigar para poder atender la creciente demanda de tráfico que ya entonces existía, habiendo quedado obsoleta la infraestructura que originariamente estaba ubicada en otra zona de la ciudad de Las Palmas. Desde aquella época y hasta la actualidad la expansión del Puerto de la Luz no ha cesado, tanto debido a su situación geográfica, sirviendo de enlace entre tres continentes, a su generoso calado, así como a la gestión técnica y comercial de los equipos directivos que han estado al frente del ente público encargado en cada momento de su administración. Los materiales necesarios para realizar los rellenos de las infraestructuras marítimas del puerto han provenido desde sus orígenes prácticamente de las canteras localizadas en la península de La Isleta.

Actualmente el Puerto de La Luz cuenta con una importante infraestructura, siempre en continua expansión, consistente en diques exteriores (Reina Sofía y Esfinge), intermedios (León y Castillo), y otros muelles interiores como el pesquero, el de transbordadores, la base naval y el deportivo, por citar los más importantes, aparte cuenta con superficie destinada a contenedores, almacenamiento de combustibles, talleres y astilleros de reparación (el más importante, posee un sistema de elevación de buques capaz de poner en seco



barcos de hasta 38,000 TRB), almacenes para frutas y otras mercancías, oficinas, etc..

La característica distintiva más evidente del Puerto de La Luz y Las Palmas en lo relativo a sus actividades portuarias es la amplia variedad de tráficos y funciones que recoge. Esta diversidad de funciones se derivan del carácter insular y de la estratégica situación geográfica. Esta realidad permite argumentar que este Puerto es poco vulnerable a la oscilación de tráficos concretos pero que introduce un alto grado de complejidad en sus instalaciones. Esta diversidad funcional se traduce a nivel de tráficos en una distribución equilibrada en la que ningún tipo de mercancía predomina abrumadoramente sobre las demás. Sin embargo, comparativamente a la distribución del tonelaje movido por los distintos tráficos a nivel nacional, el puerto de Las Palmas destaca por la importancia porcentual que adquiere la mercancía general y, dentro de ella, los contenedores. Así, el porcentaje de mercancía general ha superado el 51% situándose muy por encima de la media nacional, del 26%.

La gran diversidad de actividades presentes que incluyen los tres tipos de tráficos convencionales (gráneles líquidos, sólidos y mercancía general), el trasbordo, las funciones de avituallamiento y reparación de buques, la pesca fresca y congelada, el movimiento de pasajeros, los cruceros y la navegación deportiva. Esto califica a Las Palmas como un Puerto diversificado y equilibrado y, por ello, con un alto grado de estabilidad. Esta diversidad de funciones significa una gran complejidad de funcionamiento y necesidad de una clara ordenación espacial, lo que exige amplitud de suelo.

El carácter evolucionado del Puerto de La Luz y Las Palmas se muestra en el grado de contenerización alcanzado por la mercancía general movida por el puerto y que se sitúa en el 60% próximo a la cifra de un puerto especializado como es Valencia con un 63%. En cuanto al resto de los tipos de tráfico, destaca el bajo porcentaje que alcanzan en Las Palmas los gráneles sólidos



30 MAR 2007

La/Ea Secretario/a

mientras que en gráneles líquidos se asemeja a puertos como Barcelona, alejándose de puertos petroleros y del perfil como el de Santa Cruz de Tenerife. Como elemento de la diversidad funcional, debe subrayarse que Las Palmas es el puerto de mayor tráfico de trasbordo de España (con un 35% del total nacional) y mantiene un importante tráfico de pasajeros y turistas.

Otra característica del Puerto de La Luz y de Las Palmas es la importancia que, en su zona de servicio, adquieren las superficies edificadas y en concesión. En efecto, la proporción de superficie edificada en la zona de servicio del Puerto supera el 11,4%, aumentándose en los entornos de los muelles Grande, Pesquero o Primo de Ribera, donde los porcentajes suponen grados de ocupación similares a los de polígonos industriales congestionados.

En el caso de las superficies en concesión, los porcentajes son altos, con un 35% del total de la zona de servicio actualmente en concesión, porcentaje que supera el 60% en áreas como el muelle de Primo de Ribera y el área de Reparaciones Navales. Aunque este alto porcentaje de superficie en concesión no tiene porqué significar un obstáculo al desarrollo de los tráficos modernos, su combinación con un alto porcentaje de superficie edificada sí puede ser relevante en la medida en que puede suponer una reducción sustancial de la capacidad de la Autoridad Portuaria para intervenir sobre la situación existente y, en definitiva, para adaptarla a las exigencias de esta demanda. En cualquier caso, los altos porcentajes de superficie edificada y en concesión reflejan el grado de saturación de actividades que ha alcanzado el puerto y la escasez de suelo disponible para nuevos desarrollos.

En referencia a los orígenes-destinos de los tráficos, Las Palmas presenta uno de los perfiles más equilibrados en lo relativo a la procedencia nacional o internacional de modo que tanto en lo relativo a la procedencia de los tráficos como su estructura, Las Palmas destaca sobre el resto de los puertos españoles como un puerto equilibrado, en el que el tonelaje de mercancías exteriores y de cabotaje se mantienen en el mismo orden de magnitud, lo que



parece reforzar su invulnerabilidad frente a las posibles oscilaciones de un tráfico concreto. Este equilibrio entre cabotaje y tráfico exterior, se complementa con una relación entre cargas y descargas ligeramente más equilibrada que la media nacional (35% de cargas). Este importante componente cargador de Las Palmas es más relevante e incluso llega a ser sorprendente si se tiene en cuenta su carácter insular y el reducido tamaño de su *hinterland*.

Así la principal deficiencia con la que ha contado este Puerto ha sido siempre la de superficie disponible para ampliar suficientemente las dotaciones (i.e, zonas francas, terminales de contenedores, dotaciones, espacios que intercomunican el Puerto con la ciudad de Las Palmas, etc.). El puerto muestra un escaso rendimiento de tonelaje por metro lineal de muelle. Esto refleja que la morfología del puerto ha estado demasiado dirigida a actividades que demandan gran cantidad de línea de muelle como son el avituallamiento y la estancia en paros biológicos, mientras que ha estado poco adaptada para los nuevos tráficos, como el de contenedores, muy exigentes en superficie de almacenaje. Para crear apropiadamente todas estas explanadas ha hecho necesario ampliar recientemente las estructuras de protección como el dique exterior al Reina Sofía y una prolongación de este último, así como explanadas exteriores a este y ampliar a zonas de La Isleta.

Dadas las necesidades actuales y las previsiones de crecimiento de los tráficos, con especial importancia en lo que respecta al tráfico de mercancías en contenedores y a la implantación de actividades logísticas han hecho que la Autoridad Portuaria efectúe un esfuerzo planificador que se concreta, en este caso, con la redacción del presente Plan de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de La Luz y Las Palmas, así como el continuo diálogo con otras Administraciones, especialmente la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias y el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.



30 MAR 2007

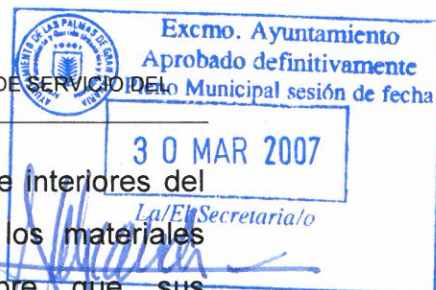
La/EkSecretaria/o

De esta forma, se ha modificado la Ley de Espacios Naturales de Canarias para reconsiderar el carácter de espacio protegido, de una parte marginal y muy degradada (por la existencia de canteras) del Paisaje Protegido de La Isleta (Ley 11/1999 de Modificación Puntual de la Ley 12/1994 de Espacios Naturales de Canarias – Apéndice I).

Se ha revisado el P.G.O. de Las Palmas de Gran Canaria que contempla la posibilidad de crecimiento del Puerto, y la relación Puerto-Ciudad para el adecuado tratamiento de borde entre la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y el Puerto (OAS-04, OAS-05), cuya aprobación definitiva se produjo según acuerdo de la COTMAC de 9 de Marzo de 2005 y que son los desarrollados por el presente Plan Especial. Así el OAS-04, corresponde a la zona de servicio terrestre entre la Península del Nido y el Muelle del Refugio, denominado Plan Especial “Zona de Servicios del Puerto de La Luz y de Las Palmas”. El segundo, el OAS-05 en la zona de La Isleta colindante a la Península del Nido, es el Plan Especial “Zonas de actividades Logísticas del Puerto de La Luz”.

Ante este marco planificador y con la intención clara de definir y manifestar las obras necesarias para el crecimiento del Puerto, la Autoridad Portuaria de Las Palmas ha estudiado desde un punto ambientalista el impacto global y su repercusión en el conjunto, las obras que conformarán el puerto en el año horizonte del 2020. Para ello se realizaron el “Plan Director de Actuaciones Terrestres e Interiores del Puerto de La Luz” (que entre las acciones que contempla es la ejecución de la zona logística de La Isleta) y el “Plan de Actuaciones para la Ampliación del Puerto de La Luz”, al primero de ellos la Secretaría General de Medio Ambiente del Ministerio de Medio Ambiente resolvió que es innecesario someterlo al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental (Apéndice II) y al segundo esa misma Secretaría emitió en su día la perceptiva Declaración de Impacto Ambiental (Apéndice III).

Con respecto a la señalada Resolución de 26 de marzo de 2001, por la que se declara innecesario someter al procedimiento reglado de evaluación de impacto



ambiental el proyecto «Plan director de actuaciones terrestres e interiores del puerto de La Luz», se estableció, entre otras cosas, que, los materiales necesarios para estos rellenos deben proceder, siempre que sus características lo permitan, de las excavaciones previstas para la urbanización de la zona logística de La Isleta. El resto de materiales de préstamo necesarios para las obras (escolleras, áridos, etc.), así como para el relleno de explanadas, si no fueran suficientes los antes indicados, procederán de canteras debidamente autorizadas. La apertura de nuevas canteras, si ello fuera preciso, se llevará a cabo contando con los permisos y autorizaciones establecidos en la legislación de la Comunidad Autónoma de Canarias aplicable en la materia. También esa Resolución exige un “tratamiento ambiental de las zonas de transición con el paisaje protegido” para desarrollar una serie de medidas ambientales para que no se produzca un contraste brusco entre el paisaje protegido de La Isleta y las acciones que la Autoridad Portuaria de Las Palmas pretende llevar a cabo en esta zona y planteadas en el presente Plan Especial y un “acondicionamiento del borde litoral entre la península del Nido y el Roque Ceniciento”

Las cantidades aproximadas de materiales que se prevén para la realización del “Plan de Actuaciones para la Ampliación del Puerto de La Luz” son: 1.500.000 toneladas de núcleo y escolleras; 10.000.000 de metros cúbicos de material de relleno, y 1.000.000 de metros cúbicos de hormigón para construcción de muelles. Asimismo, se estima en algo más de 23.000.000 de metros cúbicos el volumen de material resultante de las excavaciones que, a lo largo de veinte años, serán necesarias para llevar a cabo estas actuaciones.

En definitiva se puede afirmar que no se producían repercusiones importantes sobre los espacios incluidos en la Red Natura, ni sobre los hábitats de interés comunitario incluidos en el anexo I de la directiva 92/43/CEE, ni sobre el estado de conservación de las especies catalogadas existentes por la aplicación de este Plan Especial, por supuesto con la adopción de las medidas correctoras oportunas que se detallan más abajo.



Todo lo expresado en los párrafos anteriores queda también plasmado con mas detalle en la memoria informativa del presente Plan de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de La Luz y Las Palmas.

A continuación se presenta detallada y pormenorizadamente, complementando lo ya establecido en la Memoria Informativa y de Ordenación de este Plan Especial, el cumplimiento del mismo al marco establecido por el Decreto 35/1995 de Reglamento de contenido ambiental de los instrumentos de planeamiento.

2.- Medidas de ordenación previstas para evitar, reducir o compensar los efectos negativos significativos sobre el medio ambiente y el paisaje, y, en particular, las siguientes:

- Adaptación de la red de comunicaciones propias del sector y de su enlace con el sistema general de comunicaciones a las formas del relieve y a las características geomorfológicas y geológicas del terreno.

Prácticamente la totalidad del recito portuario del Puerto de La Luz y Las Palmas se encuentra en terrenos ganados al mar (con materiales extraídos por métodos de cantería a la península de La Isleta) y a una cota de unos pocos metros por encima del nivel de este por lo que prácticamente todas sus viales, tanto principales como secundarios, (descritos ampliamente en el apartado V.2.3. del documento de información del P.E.), se encuentran en un mismo plano paralelo a este (con los lógicos ligeros desniveles para el adecuado desagüe), a excepción de la vía trasera y paralela a la urbanización industrial de El Cebadal, que se adapta al terreno y es simplemente una vía perimetral de vigilancia y que lleva ya construida muchos años y que fue acceso a las ya desaparecidas instalaciones de la DISA.



El viario portuario en la actualidad queda conectado con el viario de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria por tres puntos: el primero se sitúa a la altura del muelle de Santa Catalina (con el 30% del movimiento de vehículos, 10% al propio muelle Santa Catalina y 20% al resto de los muelles) al cual se puede acceder desde la Avenida Juan Rodríguez Doreste y desde el cual se puede acceder a la citada Avenida y a las calles Luis Morote y Eduardo Benot; el segundo se sitúa a la altura de la Plaza Belén María (con el 70% del movimiento de vehículos) donde se enlazaría con la ya mencionada Avenida, con la Plaza Ingeniero Manuel Becerra y con el acceso al Cebadal por la calle Doctor Juan Domínguez Pérez (que es continuación a la citada avenida). Un tercer punto de acceso está localizado en el extremo norte del Cebadal en la citada calle Doctor Juan Domínguez Pérez, que en la práctica está cerrado.

La media semanal de vehículos tanto entrantes como salientes del recinto portuario oscila alrededor de los 190.000, de los que aproximadamente 140.000 lo hacen a través de Belén María.

El presente Plan prevé anular el enlace actual de la Plaza de Belén María y sustituirlo por uno más ágil que entroncaría con paso subterráneo la Avenida Doctor Juan Domínguez Pérez con la Avenida Tomás Quevedo Ramírez, tal como se muestra en los planos y simulaciones que acompañan al presente documento. Esta solución agilizará la interconexión entre el viario portuario y el viario general. El proyecto constructivo debe incluir el plan de medidas y desvíos de tráfico a llevar a cabo a fin de minimizar el efecto de las obras sobre la red de comunicaciones.

La aportación de este volumen de vehículos no supone ningún problema para el viario general de la ciudad, principalmente para la Avenida Marítima, ya que supone un bajo porcentaje de aportación de tráfico a este sistema, en concreto aporta a estos tramos de la Avenida Marítima aproximadamente un 25% de su volumen de vehículos.



30 MAR 2007

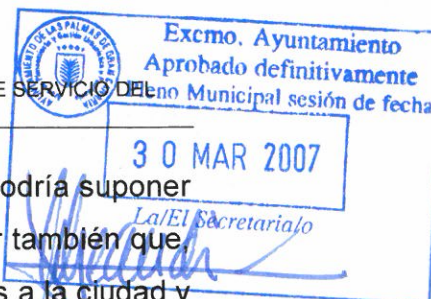
Secretaria/o

El problema es que el sistema de comunicaciones fuera del recinto portuario tiene baja capacidad para absorber el tráfico de entrada y salida para el barrio capitalino de La Isleta y para la urbanización industrial (que prácticamente se comporta como con gigantesco centro comercial) que es el Cebadal.

Como bien es sabido estos tramos de la Avenida Marítima (Juan Rodríguez Doreste) se congestionan en exceso en las horas punta prácticamente a diario. La Autoridad Portuaria de Las Palmas siempre ha estado dispuesta a solucionar este problema, de hecho, se paso de una sola calle de entrada y salida (Albareda y Juan Rejón) a La Isleta y al recinto portuario que estuvo funcionando hasta que se congestionó a principios de los años sesenta. La actual infraestructura que hoy se puede observar es fruto de políticas ambiciosas de los sucesivos equipos directivos de esta institución desde aquella época que apostaron por una gran apertura del recinto portuario que incluyera la solución al tráfico de salida y entrada al barrio capitalino de La Isleta y a la nueva zona comercial que se estaba comenzando a generar (El Cebadal), ganando terrenos al mar y cediendo parte de estos terrenos a la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

Es por ello que el problema de tráfico existente en la actualidad debe solucionarse con políticas ambiciosas y valientes en las que principalmente contribuyan instancias competentes de las Administraciones Públicas.

Dentro del propio recinto portuario, con sus amplias avenidas y calles, el tráfico discurre con fluidez, no produciéndose retenciones, solo algunas pequeñas colas puntuales en el control de salida de Belén María y cierta saturación puntual de acceso a muelles y áreas de almacenes, talleres e industrias, esta situación se prevé se mantenga indefinidamente ya que la capacidad del sistema de comunicaciones viarias del recinto portuario es muy elevada. También existe un pequeño problema de aparcamiento en las zonas administrativas, que desde este Plan Especial espera solucionarse con la acción del traslado de las petrolíferas. En efecto, el Plan prevé la creación de



una plaza de aparcamiento por cada 25 m². construidos lo que podría suponer hasta 5.600 plazas de aparcamiento en la zona. Hay que resaltar también que la posibilidad de situar las oficinas de atención al público próximas a la ciudad y a sus redes de transporte, en especial al transporte público, colaboraría en la mejora de la situación actual del tráfico.

En los planos que acompañan al presente trabajo se incluyen los perfiles transversales y longitudinales, las cotas de las explanadas así como simulaciones paisajísticas de cómo quedarán dos zona que se van a transformar, es decir la zona de traslado de las petrolíferas y la zona logística de La Isleta.

En el caso del Área de Normativa AN3 – TO, hay que destacar que el Plan Especial remite su desarrollo a un Concurso de Ideas que debe materializarse formalmente en un Estudio de Detalle, por lo que, el propio Plan y este Anexo a la memoria ambiental tan solo pueden ofrecer una aproximación gráfica de una de las múltiples soluciones arquitectónicas.

También se desarrollan gráficamente (Plano nº 9) las normas particulares establecidas en el artículo 46 del instrumento normativo del presente Plan Especial, relativas al área de transición ambiental al Paisaje Protegido de La Isleta.

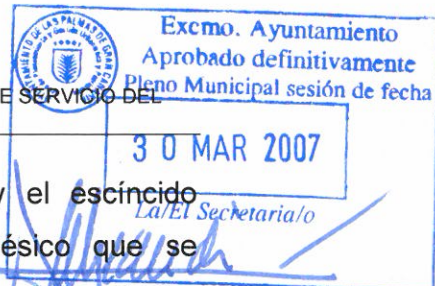
- Asignación de usos pormenorizados y sus intensidades en función de las características ambientales del territorio ordenado y, en particular, situación de los terrenos destinados a espacios libres y equipamientos, en relación con las redes viaria y peatonal, con las características topográficas y los valores ambientales dignos de ser conservados, garantizando su accesibilidad e integración en la estructura urbanística del plan.



Se puede afirmar que la única zona del territorio ordenado más frágil desde el punto de vista ambiental sería la zona de transición entre la zona logística de La Isleta y el Paisaje Protegido del mismo nombre. La citada Ley de modificación de los límites del Espacio Protegido indicó las líneas fundamentales de esta transición, que se han adoptado en el presente Plan Especial.

Con respecto a las características ambientales de esta zona destacar, con respecto a la flora, que los elementos dominantes (aunque poco abundantes) existentes en el cinturón halófilo costero son *Chenoleoides tomentosa* (salado lanudo) y *Frankenio-Astydamion latifoliae* cuyos taxones dominantes son *Frankenia* spp. (alboholes) y *Astydamia latifolia* (lechuga de mar). En ambas comunidades son frecuentes diversas especies como *Lotus glaucus* (corazoncillo), *Limonium pectinatum* (siempreviva de mar), *Schyzogine sericea* (salado), *Heliotropium ramosissimum* (hierba camellera), *Artemisia reptans* (amulei), *Polycarpea nivea* (lengua de pajar), *Plantago coronopus* (estrella de mar), *Suaeda vermiculata* (brusquilla), *Salsola marujae* (barrilla), *Atriplex glauca* var. *ifniensis* (saladillo) y *Oligomeris linifolia* (romerillo), entre algunas otras. El resto del sector afectado por el presente Plan se encuentra prácticamente desprovisto de vegetación, dada la práctica transformación del territorio aunque se pueden encontrar dispersos ejemplares de las siguientes especies: *Astydamia latifolia* (lechuga de mar) *Argyranthemum frutescens* (magarza de costa), *Polycarpea nivea* (lengua de pájaro), *Salsola marujae* (barrilla), *Lycium intricatum* (espino de mar), *Launaea arborescens* (aulaga), *Suaeda vermiculata* (brusquilla), *Frankenia laevis* (alcohol), *Ajuga iva* var. *pseudiva* (hierba clin), *Atriplex glauca* var. *ifniensis* (saladillo), *Mesembrianthemum nodiflorum* (cosco) y *Mesembrianthemum cristallinum* (barrilla).

Con respecto a la fauna es muy escasa y solo puntualmente se pueden observar ejemplares, de *Gallotia simonyi stehlinii* (lagarto canarión), subespecie endémica muy abundante en todos los biotipos subaéreos de la isla que nos ocupa, de hábitos omnívoros. Los otros dos reptiles visualizados fueron el



gekkónido *Tarentola delalandii boettgeri* (perenquén oscuro) y el escíncido *Chalcides sexlineatus* (lisa), la primera, endemismo macaronésico que se distribuye por los archipiélagos de Canarias, Madeira, Salvajes y Cabo Verde. Con respecto a las aves se pueden observar puntualmente *Passer hispaniolensis hispanoliensis* (gorrión moruno) en las inmediaciones de las construcciones existentes lo cual no es de extrañar al ser ésta una especie adaptadas a ambientes antropizados, abundante en los núcleos urbanos; ejemplares dispersos de: *Anthus berthelotii berthelotii* (bisbita o caminero); los sílvidos *Sylvia conspicillata orbitalis* (curruca tomillera), *Sylvia atricapilla heineken* (curruca capirotada) y *Phylloscopus collybita canariensis* (mosquitero común). Estas tres especies siempre están presentes en el piso basal donde son relativamente abundantes y comunes en los terrenos áridos y pedregosos aunque no sean exclusivos de los mismos; bandadas de gaviotas argenteadas (*Larus argentatus atlantis*); y en las rasas intemareales se puede observar algún ejemplar disperso de chorlitejo patinegro (*Charadrius alexandrinus alexandrinus*).

Dentro del sector a desarrollar se pueden distinguir las siguiente unidades de paisaje:

- La plataforma de abrasión costera, constituida por coladas correspondientes al Ciclo Post Roque Nublo Inferior, la erosión marina ha hecho desaparecer la cobertura piroclástica pudiéndose observar un sistema de grietas primarias. La acción erosiva del mar sobre estas coladas ha hecho retroceder la primitiva línea de costa provocando la formación de diferentes roques (Roque Negro, Bajas del Palo, roques de El Culatón, La Esfinge, etc.) y pequeñas penínsulas (Roque Ceniciento, Los Pollos, etc.).

- Zonas de cantería. De las zonas de extracción destacan la del Roque Ceniciento y la de La Esfinge (esta actualmente terminada) que al estar ambas en una misma área de influencia se le puede considerar como una unidad que asciende a más 90 hectáreas aproximadamente. Esta zona que es donde se



desarrolla el presente Plan se encuentra totalmente degradada desde el punto de vista paisajístico.

- Zona de edificaciones. En la parte alta del sector estudiado se encuentran una serie de edificaciones de carácter militar.

Como valor digno de ser conservado (y que de hecho lo va a ser) se sitúa el cinturón costero que bordea a esta área logística, garantizando su accesibilidad e integración en la estructura urbanística del Plan, tal como se puede observar en los planos que se adjuntan al presente documento.

Hay que hacer notar que se redactarán proyectos definitivos de cómo deberán adecuarse estas zonas de transición (entre la zona logística y el mar y entre ella y el resto del paisaje protegido), mostrándose ahora el esquema básico de estas transiciones. Más adelante, en este documento, se incluyen una serie de determinaciones sobre los aspectos a tener en cuenta y una estimación de las partidas presupuestarias que deben destinarse.

Se acompaña al presente documento una serie de expresiones gráficas de cómo quedarán las transiciones entre la zona de ubicación de las naves (así como las traseras de éstas) y el resto del paisaje protegido y el mar (Planos nos. 7, 8 y 9). La accesibilidad a dichos espacios se realizará por es sistema general viario de la propia urbanización.

Hay que hacer notar que la Zona Logística de La Isleta no es visible desde el resto de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria ya que la propia Isleta la oculta.

Otra zona que podría considerarse frágil desde el punto de vista paisajístico es la terminal de contenedores situada en el Muelle León y Castillo y que es



visible desde buena parte de la ciudad. El puerto supone una referencia visual para el observador tanto desde la ciudad como desde el interior del mismo. La complejidad de tráficos y el movimiento de todo tipo de mercancías hace del puerto de Las Palmas un punto de referencia visual para los habitantes de la ciudad y para los turistas que llegan o parten de ésta en los buques turísticos o en líneas regulares. La llegada a puerto de grandes barcos, tanto de pasajeros, como de mercancías, atrae en numerosas ocasiones a ciudadanos curiosos que buscan el entretenimiento en la observación de las tareas de atraque, carga y descarga de los buques o simplemente en la observación de las naves en sí. En este contexto, numerosos elementos portuarios, fijos y móviles, se constituyen en hitos visuales para los ciudadanos. Los hitos visuales están constituidos por todo tipo de instalaciones, buques o edificaciones que destacan en el conjunto del paisaje portuario. Grandes buques amarrados en los muelles recortan la silueta de los mismos en la percepción visual desde la ciudad. También las grandes grúas Portainer destinadas a contenedores de entre 20 y 40 m de altura, son visibles desde numerosos puntos del interior del puerto y desde el frente costero urbano. Los silos de graneles sólidos (cemento y cereal) por su altura significativa y por su aspecto exterior se pueden incluir en este grupo. Por todo ello esta situación de los contenedores no debería considerarse como un impacto negativo sino como parte de la actividad diaria y cambiante del puerto, ya que las grúas están en continuo movimiento, los buques portacontenedores entran y están muchas horas atracados durante las cuales (desde el punto de vista de la ciudad) no se sabe si los contenedores están sobre el buque o sobre tierra, incluso, a veces, son ocultados por estos; los colores de los contenedores también cambian, etc.. Esta situación contrasta y se complementa con la belleza de la entrada salida y estancia de grandes buques crucero que atracan principalmente en el Muelle de Santa Catalina.

Dicho lo anterior, hay que recordar que la propuesta de ubicación y usos, en lo que respecta a los contenedores, viene heredada del Plan Especial vigente y ha sido objeto de los estudios de conveniencia y ambientales en los Planes Directores y Proyectos Básicos de Ampliación que el puerto ha venido realizando en los últimos años resultando, en la actualidad, una realidad

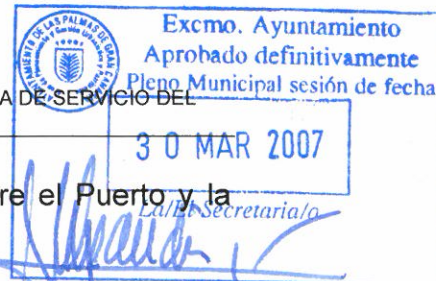


consolidada y sin alternativa viable tanto por aspectos técnicos y operativos como económicos. En efecto, la situación actual de las terminales de contenedores resulta idónea para este tipo de operativa por la características de los muelles existentes, explanadas de depósito y calados sin que, en la actualidad, el Puerto de Las Palmas cuente con otra ubicación alternativa que reúna las condiciones adecuadas.

Otra acción a realizar contemplada en este Plan Especial y reflejada en los Planos que acompañan al presente anejo es el traslado de las petrolíferas a la zona del arranque del Reina Sofía, La Esfinge y Zona Logística de La Isleta. Esta acción, aparte de significar una mejora en la relación de borde entre el recinto portuario y la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, supone la liberación de espacio para su utilización por edificios administrativos y zonas de aparcamiento de las cuales existen deficiencias en la actualidad. Esta nueva zona contará con bordes y espacios ajardinados así como su integración plena con el resto de la ciudad. Esta acción se completaría con la realización del nuevo acceso al recinto portuario.

La edificabilidad prevista por el Plan Especial para el área de normativa AN3-TO podrá alcanzar los 140.000 m². Esta edificabilidad no estaría concentrada en los espacios liberados por los depósitos de combustible ya que el área de normativa se extiende al espacio utilizado en la actualidad por las principales administraciones, la compañía Trasmediterránea, almacenes y pequeñas oficinas. En realidad, la edificabilidad prevista ocuparía un volumen aproximado al equivalente al de los depósitos de combustible si bien su distribución, objeto de concurso de ideas, se presume más racional.

Si a esto unimos que la ocupación máxima del Área de Normativa AN3-TO se establece en el 50%, lo que supone una liberación de suelo de más de 47.000 m² frente a los 5.400 m². actuales, y la necesidad de creación de una plaza de aparcamiento por cada 25 m² construidos, parece evidente que el impacto de la creación de un centro administrativo en sustitución de los actuales depósitos



supondrá un impacto positivo en términos de integración entre el Puerto y la Ciudad.

A efectos indicativos, y resaltando que se trata tan solo de un ejercicio de reflexión frente a las infinitas posibilidades arquitectónicas, podemos intentar de dilucidar cual sería la altura máxima resultante en el caso de que se decidiera concentrar toda la edificabilidad en un solo edificio. Así, de acuerdo con el PE, el Área de Normativa AN3-TO ocupa una superficie de 94.521 m². de los cuales:

- 13.960 m² están ocupados por las dependencias de las administraciones públicas, Trasmediterránea, tinglados de almacenamiento cubierto, aparcamientos y otras oficinas menores,
- 7.434 m² son ocupados por vías de acceso y aparcamientos al aire libre, y;
- El resto, 73.127 m², son ocupados por las instalaciones de los depósitos de combustible.

La edificabilidad equivalente a los primeros 13.960 m²., si estos fueran destinados en su totalidad a uso administrativo podría alcanzar, sin modificar los volúmenes actuales, aproximadamente los 50.000 m².

Esto significa que la edificabilidad restante permitida, 90.000 m²., podrían situarse en la parcela ocupada hoy por los depósitos.

La superficie ocupada permitida por el Plan Especial es 47.260 m² de los cuales, como hemos dicho, hay 13.960 m² ocupados ya por dependencias administrativas, por lo que sólo restarían 33.300 m² una vez se trasladen los depósitos.



Con estos datos podríamos pensar que las nuevas construcciones podrían ir desde edificios con 30.000 m² de planta y solo tres alturas (que dejarían un total de espacios libres más de 43.000 m²) hasta edificios más altos que disminuirían su ocupación y aumentarían la superficie libre, o la combinación de varios edificios entre estos parámetros. Será objeto del resultado Concurso de Ideas y del Estudio de Detalle formal, decidir cual es la opción más adecuada teniendo en cuenta, entre otros, factores como el impacto visual.

No obstante lo anterior, hacer notar que un edificio de tres plantas situado en el lado norte de la parcela ocupada hoy por los depósitos, justo en el entorno del nuevo acceso previsto por el Plan Especial, quedaría oculta a la ciudad por la diferencia de cotas entre la Zona de Servicio y la anterior, donde la ciudad está ocupada por usos distintos a los residenciales (militares, comercial, industrial,...)

En otro orden de cosas, es evidente que el futuro centro administrativo, supondrá la afluencia de un número mayor de personas al recinto portuario. Sin embargo, y sin tener en cuenta la importancia de la creación de puestos de trabajo, hay que tener en cuenta que el Plan Especial se queda muy lejos de la edificabilidad de 0,8 m²/m² autorizada por el Plan General, es decir, que los metros construidos en esta zona podrían ser autorizados a construir en cualquier otra zona del ámbito del Plan Especial. No obstante, la decisión de concentrarlos en este lugar significa acercar las instalaciones administrativas a la ciudad y, por lo tanto a sus redes de transporte público, que pueden ser utilizadas tanto por los propios trabajadores como por los usuarios de las mismas.

Por ello, y en su conjunto, todas estas acciones significarían un impacto de carácter positivo **y no solo** por que alejarían del borde urbano las instalaciones petrolíferas con los impactos negativos que estas suponen en la actualidad.



Este traslado se realizará gradualmente comprobando con cada
desmantelamiento que no existen restos contaminantes y que si los hubiera
deberán realizarse las acciones necesarias para la completa descontaminación
del suelo, todo ello supervisado por Gestor de Residuos Autorizado.

En cuanto a la repercusión sobre la ciudad de los traslados se prevé que por
una lado, es de prever que la mayor parte de las instalaciones sean renovadas
y, por lo tanto, no trasladadas y, aquellas que sean trasladadas utilizarán las
vías internas del Puerto y, por lo tanto, precisarán de un programa que debe
incluir las medidas a tomar y ser aprobado y supervisado por la Autoridad
Portuaria de Las Palmas.

En el capítulo 5.2 de la Memoria Informativa de este Plan Especial viene
ampliamente descritos el paisaje portuario y la percepción de este desde la
ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

Finalmente, puede resultar conflictiva la inclusión del uso de Hospedaje dentro
de un Plan Especial circunscrito a una zona de servicio portuaria.

En efecto, la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y
Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General, prohíbe el uso de
residencia o habitación en la Zona de Servicio Portuaria. Sin embargo,
excepciones por razones de interés general y con autorización expresa del
Consejo de Ministros, permiten el uso hotelero en **zonas de actividades
logísticas**.

Como Uso de Zona de Actividades Logísticas se incluyen terrenos situados en
el OAS 04 y PTP 2 , definidos por el PGMO de LPGC y el PIOGC,
respectivamente. Para estas zonas, los instrumentos de rango superior
mencionados prevén la posibilidad de uso residencial turístico hotelero o de

apartamento en alquiler dentro de la actuación puerto ciudad. Se trata del Área de Normativa AN3-PC (Puerto-Ciudad)

Por esta razón, El Plan Especial, al definir de forma genérica el Uso Logístico (Art. 38), ha incluido el uso pormenorizado de hospedaje sin que ello signifique indefectiblemente que ese uso sea factible, conveniente y se lleva a efectos finalmente. Dependerá de que se estime oportuno en su momento por el consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas , y lo autorice expresamente y de forma puntual el consejo de Ministros. Por lo tanto, su realización está muy condicionada y se trata de una mera hipótesis de trabajo

Sin embargo, el mismo Artículo 48 del Plan Especial incluye, en el Uso General Logístico, otros muchos usos pormenorizados que son característicos de la actividad portuaria y propios de otras Áreas de Normativa y, por lo tanto, deben incluir entre sus usos el de "Logístico", sin que ello signifique la posibilidad del "hospedaje":

- AN1. Almacenaje y logística
- AN2. Almacenaje descubierto
- AN4. Reparación Naval
- AN5. Graneles.



En este sentido, y con carácter normativo, se excluye del Uso Logístico para las mencionadas Áreas de Normativa el uso pormenorizado de "hospedaje".



- Ordenación de los volúmenes de las edificaciones en relación con las características del terreno y el paisaje, con establecimiento de criterios para su disposición y orientación en lo que respecta a su percepción visual desde las vías perimetrales, los accesos y los puntos de vista más frecuentes, así como la mejor disposición de vistas de unos edificios sobre otros y del conjunto hacia los panoramas exteriores.

Debe resaltarse que el contenido regulador del Plan Especial apenas varía la situación preexistente en las áreas ya urbanizadas, las más próximas al casco urbano, y que las áreas de nueva ordenación se localizan considerablemente alejadas de la ciudad para que su urbanización y edificación tenga efectos significativos sobre ésta. A excepción del traslado de las petrolíferas cuyos espacio será sustituido por un nuevo centro administrativo integrado con el conjunto de la ciudad, lo que mejorara indudablemente la situación actual.

En los párrafos siguientes y en los gráficos aportados en los planos que se adjuntan al presente documento se expresa la aproximación de los volúmenes a implantar en la zona, su orientación visual, su relación con la ciudad, así como las medidas de minimización de impactos pertinentes.

Detalladamente en los artículos 40 y 41 del Documento Normativo del presente Plan Especial se establecen los diferentes parámetros para la ordenación de los volúmenes y alturas en las distintas áreas y subáreas, basadas en el principio de proteger las perspectivas paisajísticas en la percepción de la imagen del Puerto de La Luz desde la ciudad.

Mención particular merece el Área de Normativa AN3-TO para la que se prevé un importante transformación y para la que se establece una serie de determinaciones que deberán tenerse en cuenta a la hora de elaborar las bases de un Concurso de Ideas que se formalizará a través de un Estudio de



Detalle (Art. 42.6 del Plan Especial) y, por lo tanto, evaluado por los técnicos de la administración correspondiente.

No hay que perder de vista en todo este Plan Especial, que siempre se está refiriendo a suelo con la condición de Dominio Público. Por lo tanto, su gestión está fuera del tráfico mercantil e inmobiliario ordinario al tratarse de bienes inajenables e inalienables, cuya propiedad no pueden ser objeto de transmisión económica ni pieren nunca esta condición.

Por tanto, la edificabilidad responderá a la demanda real de cada momento, de acuerdo a esta edificabilidad y de las oportunidades se calculará la provisión de aparcamientos y, en cuanto a la altura, tanto el Concurso como el Estudio de Detalle definirán que soluciones son las más adecuadas y menos impactantes. Por ello el Plan Especial, en el anexo a la memoria ambiental, solo puede acercar una aproximación de una de las múltiples soluciones arquitectónicas del conjunto (Planos 5.2 hojas 3, 4 y 5).

- Conexión del sector ordenado con la trama y el tejido urbanos del entorno inmediato, en su caso, y tratamiento de borde con el suelo rústico.

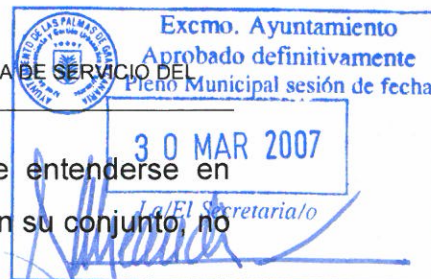
La conexión con la ciudad del territorio ordenado viene ya descrita más arriba, en todo caso solo añadir que el tráfico que se generará por la implantación de nuevas zonas logísticas en el recinto portuario no añadirá presión sobre el tejido urbano de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria ya que será tráfico interno debido a que los usos, tal como se describe en la Memoria del Plan será para realizar trasbordo o pequeñas transformaciones de producto para que vuelvan a salir al exterior sin que estas mercancías tengan que salir en ningún momento del recinto portuario.



Así la zona logística de Roque Ceniciento, en La Isleta, y en parte también los rellenos de La Esfinge, están dirigidas a recibir la implantación de empresas y actividades que tengan cabida en la Zona Especial Canaria y que no deberían generar un tráfico terrestre, es decir fuera del recinto portuario, de mercancías intenso. Éstas entrarían y saldrían fundamentalmente por mar. De esta forma, el tráfico terrestre, de entrada y salida del recinto portuario, que produciría las nuevas extensiones logísticas sería únicamente el relacionado con los puestos de trabajo y con los servicios necesarios a las empresas presentes. Este tipo de actividades logísticas no requieren una alta concentración de empleo, sino que, por tratarse de actividades de almacenamiento en grandes espacios, tendrá una reducida densidad de éste, lo que significa que el tráfico ligero asociado al personal dedicado a estos menesteres también será relativamente reducido. Por último decir, que la puesta en marcha de estas áreas está prevista a largo plazo y que su desarrollo se producirá a medida que la demanda lo vaya exigiendo, es decir, muy paulatinamente. En definitiva, el impacto que pueda tener el desarrollo de las nuevas áreas logísticas del puerto sobre la circulación urbana será reducido en cuanto a tráfico pesado y se irá notando de manera muy paulatina en el viario urbano (fuera del recinto portuario).

El traslado de los depósitos de combustible en el entorno de Belén María permitirá la realización de un nuevo acceso al Puerto que debe evitar los actuales cruces a igual nivel y, por lo tanto, agilizará la incorporación del tráfico portuario a la autovía marítima sin interrumpir el flujo procedente de la zona industrial de El Sebadal y de La Isleta.

Aparece no obstante, en lugar de los depósitos de combustible, un centro administrativo que ampliar el número de personas que deben acercarse a la Zona Portuaria. Sin embargo, la cercanía de este Centro a los medios de transporte público; la creación de plazas aparcamiento que podrían ser accesibles sin tener que acceder a la zona de servicio; y, la ya referida situación de que la aportación del tráfico ligero del Puerto a la autovía supone tan solo el 30 % del total frente al 70 % aportada por La Isleta y El Sebadal, por



lo que, un aumento del tráfico procedente del Puerto debe entenderse en términos relativos, nos permiten pensar que el impacto, visto en su conjunto, no será tan relevante como en principio podría pensarse.

Con respecto a la transición con el suelo rústico (en este caso con el Espacio Natural Protegido denominado Paisaje Protegido de La Isleta y el mar), se hará de tal manera que la transición sea gradual, minimizando los impactos paisajísticos observables desde la zona alta, desde el litoral y el mar, por lo que se prevén amplias zonas ajardinadas, tanto por especies arbóreas y arbustivas, tal como se detalla a continuación:

Conocida la situación actual a través de las condiciones topográficas, geológicas, geomorfológicas y edáficas del terreno, así como su vegetación, los usos de los terrenos colindantes y las principales características climáticas y paisajísticas, a continuación se definen los criterios para la ejecución de las zonas ajardinadas en la urbanización y en la zona de transición con el Espacio Protegido y el mar, seleccionando las especies vegetales a introducir y los elementos de ornamentación.

a.- Se recomienda que las especies vegetales a introducir sean pertenecientes a la flora autóctona canaria, especialmente las correspondientes a las formaciones vegetales potenciales del sector, para la zona de transición con el Espacio Protegido y el mar. Para las zonas de urbanización aparte de las anteriores también podrán utilizarse aquellas que aun no siendo autóctonas son usuales en la jardinería canaria, siempre que su plantación no suponga un peligro de asilvestramiento.

b.- Especies recomendadas:

Especies de porte arbóreo.

Nombre científico	Nombre vulgar	Ecosistema natural
Dracaena draco	Drago	Zona baja
Phoenix canariensis	Palmera	Zona baja
Ficus indica	Laurel de indias	



Especies arbustivas

Nombre científico	Nombre vulgar	Ecosistema natural
Euphorbia canariensis	Cardón	Zona baja
Euphorbia balsamifera	Tabaiba dulce	Zona baja
Kleinia nerifolia	Verode	Zona baja
Tamarix canariensis	Tarajal	Zona baja

Para las especies de porte arbóreo se utilizarán ejemplares de cuatro años con cepellón y para las de porte arbustivo de dos años con cepellón.

Para los alcorques y parterres situados en los viales se empleará la palmera canaria, drago y laurel de indas, uno cada 25 metros.

Las densidades a implantar en la zona de transición con el Espacio Protegido y con el mar serán las que marque en proyecto pertinente que se elabore al respecto y que viene definido al final del presente documento.

Aparte de las especies anteriores se podrán utilizar las siguientes:

Árboles:

Jacaranda ovalifolia

Spathodea campanulata

Carica papaya



Arbustos:

Acacia farnesiana

Hibiscus rosa-sinensis

Strelitzia reginae

Bougavillea spectabile

Cycas revoluta

Enredaderas y trepadoras:

Aristolachia gigantea

Pandorea jasminoides

Jasminum polyanthum

Céspedes:

Agrostis stolonifera

Lolium perenne

Cynodon dactylon



Estas acciones de recuperación y rehabilitación ambiental de estas franjas serán objeto, en todo caso, de un proyecto específico que conlleve la restauración de taludes y laderas, la rehabilitación morfológica en la medida que esta sea posible así como potenciar y ayudar a la restauración de la vegetación natural de estas zonas de transición con el Espacio Protegido y el mar, así como acondicionar zonas aptas para el paseo y disfrute de estas zonas. Ese proyecto también deberá incluir que los muros de contención o similares sean realizados sean recubiertos con piedra natural preferiblemente del lugar o similar.

Por otro lado y con el mismo fin de evitar impactos observables desde el Espacio Protegido las cubiertas de las edificaciones a implantar en la zona logística serán consideradas como "la quinta fachada", tal como aparece en los planos que se adjuntan y en todo caso antirreflectantes de colores terrosos.

- Determinación de las características básicas de las infraestructuras previstas por el plan, con especial referencia a la depuración, reutilización y, en su caso, vertido de las aguas residuales.

Las infraestructuras básicas previstas por el Plan, que vienen descritas en la Memoria principal del mismo, tiene la suficiente dimensión para absorber los usos que sobre ellas se pretenden. En concreto las principales infraestructuras diseñadas serían el nuevo acceso al recinto portuario, la infraestructura viaria de la nueva zona logística de La Isleta, así como los nuevos viales a realizar en la nueva zona administrativa que surgirá por el traslado de la petrolíferas y la depuradora. También podría considerarse como infraestructura el tratamiento ambiental de la zona de transición con el Espacio Protegido de Las Isleta y el mar.



Dentro de la OAS-04 se localizará una parcela para ubicar una planta depuradora, de acuerdo con las previsiones relativas a la infraestructura hidráulica. Las características y necesidades precisas serán determinadas mediante el correspondiente proyecto técnico. Por supuesto no se producirán vertido de aguas residuales a ninguna de las dársenas a al mar. También se prevé la ejecución de un Centro de Emergencias.

- Establecimiento de criterios selectivos o alternativos para el empleo de los materiales y elementos de urbanización, edificación, ajardinamiento y mobiliario urbano, así como de las coloraciones permitidas o recomendadas para los mismos, todo ello tanto en razón a consideraciones perceptivas como a sus posibles efectos sobre la fauna, la flora y el consumo de agua y otros recursos naturales.

Los proyectos para cada una de las actuaciones previstas en el presente Plan deberán ser óptimos, tanto en calidad como en cantidad, es decir que sean visualmente agradables, accesibles para el fin que se proponen y económicamente compensados.

Cada proyecto de construcción de elemento edificatorio analizará el efecto visual de las construcciones sobre el paisaje y establecerá, en consecuencia, una gradación en la intensidad de edificación, ocupación del suelo y alturas de la edificación, para evitar impactos negativos.

Así para los edificios representativos (centro administrativo) se deberá aplicar un vocabulario común en los materiales, acabado, iconografías, etc., con los accesos fácilmente identificables. Las fachadas de estos edificios tendrán al menos un 50% de su superficie aplacada, con materiales que podrán ser tanto naturales como artificiales, y en todo caso no reflectantes y no brillantes.



Con respecto a los colores, en el plano nº 6 se expresan los que se deben utilizar para las edificaciones en la zona logística de La Isleta, incluso para la planta cubierta, que deberá ser considerada como una quinta fachada y que por supuesto no podrá ser reflectante, ya que esta zona está inmersa en un entorno natural (lindante con Espacio Protegido y con el mar).

Los colores a utilizar en fachadas en el centro administrativo que sustituirá a las petrolíferas, podrán ser mas variados que los expresados para la zona logística ya que estos elementos se insertarán en la trama urbana de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, no debiéndose establecer en estos momentos criterios definitivos sobre ellos.

Con respecto a los ajardinamientos estos estarán a lo dispuesto en los puntos anteriores.

3.- Medidas de protección de los elementos del patrimonio histórico, arqueológico y etnográfico existentes, y de su integración dentro de la ordenación establecida.

Dentro de los ámbitos de este Plan Especial, después de consultar la documentación pertinente al respecto, no se tiene constancia que se encuentran elementos pertenecientes al patrimonio arqueológico o etnográfico.

Con respecto a los elementos arquitectónicos (véase epígrafe V.2.4.3 de la Memoria del Plan Especial) cabrían destacar, aunque ninguno de ellos está declarado B.I.C..

Los edificios de oficinas situados en el frente del Muelle de Primo de Rivera, en concreto los edificios laterales y central (éste la sede administrativa de la Autoridad Portuaria), que presentan igual definición arquitectónica y estética,



proporcionando un conjunto unitario relevante. Para estos elementos se recomienda la conservación total (véase artículos 31 y 32 de la normativa de este Plan Especial).

Con respecto a los tipos de intervención que se podrían realizar sobre ellos serán los siguientes:

1º No podrá realizarse obra interior o exterior que afecte directamente al inmueble o a cualquiera de sus partes integrantes sin autorización expresa de la Autoridad Portuaria.

2º La colocación en la fachada o en las cubiertas de cualquier rótulo o señal estará sujeta a la misma autorización señalada en el párrafo anterior.

3º Queda prohibida la colocación de publicidad comercial o la construcción que altere el carácter de los inmuebles.

4º En los citados edificios no podrán realizarse obras de aumento de volumen o alteración sustancial del aspecto físico del inmueble, pero sí podrán autorizarse obras de consolidación o modernización y reforma interior.

5º La declaración de ruina, regulada en los artículos 155 y 156 del Texto Refundido de las leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y espacios Naturales de Canarias, no implicará la demolición del inmueble sino la realización de obras de sustitución y conservación.

Para el resto de la parcela, cualquier actuación o intervención deberá venir acompañada de una memoria explicativa de la compatibilidad y



conveniencia de la misma. Por otra parte, los volúmenes de cualquier nueva edificación en el entorno de afección no podrá exceder de los límites de la parcela, ni su altura podrá ser superior a la del edificio central ocupado en la actualidad por la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

En las simulaciones que se presentan se puede comprobar como quedarán integradas las nuevas zonas, una vez trasladadas las petrolíferas, con respecto a estas edificaciones.

Aparte de las anteriores existen unos elementos de conservación recomendada, aunque sin excesivo valor arquitectónico, que son: Silos Canarios, localizados en el Muelle Grande Naciente; Granero de Las Palmas, situado en el arranque del Muelle Elder y el depósito de agua (sin uso actual) situado en el Muelle Pesquero.

Así, en general, el resto de las edificaciones del puerto responden a características propias de la de la actividad portuaria (instalaciones, naves, almacenamiento, etc.) sin valor arquitectónico o patrimonial especial.

4.- Medidas minimizadoras de los efectos ambientales producidos durante la fase de ejecución de la urbanización y edificación, con especial referencia a los siguientes aspectos:

- Movimientos de tierra y reutilización del suelo vegetal, su depósito temporal, y los lugares de extracción y vertido de los materiales aportados o excedentes.

En referencia a la "tierra vegetal", así, en las áreas a ocupar por las nuevas actuaciones se procederá a levantar y apartar la capa de "tierra vegetal" que



hubiera, considerando a esta como los 20-40 cm superficiales de la capa original del terreno a dismantelar, tenga o no buena capacidad para acoger labores de revegetación. La tierra vegetal deberá ser almacenada en montículos o cordones sin sobrepasar una altura máxima de 2 metros, para así evitar la pérdida de sus cualidades. Debido a las condiciones meteorológicas reinantes en la zona, y para no perder material debido al viento, se recomienda que estas tierras sean regadas regularmente. Antes de su reutilización definitiva se deberán incorporar a ella materia orgánica en forma de ácidos húmicos y flúvicos, así como aportar abonos minerales. De esta manera, en las zonas donde se hayan realizado excavaciones o rellenos (terraplenes, medianas, zonas internas de los nudos, etc.), se rellenarán, adicionalmente, con la antedicha "tierra vegetal" almacenada, aunque no tenga características de alta calidad.

Los materiales necesarios para la realización de las obras (bases, sub-bases, etc..) se obtendrán, de los materiales extraídos para la creación de la zona logística de La Isleta, previa clasificación y si fuera necesario trituración "in situ". Como se ha visto estos materiales podrían ser suficientes y no se necesitarían más prestamos, por lo que estos no procederán en ningún caso de otras áreas.

Durante la fase de obras, los movimientos de tierra y el desplazamiento de maquinas y vehículos provocarán la emisión de cantidades importantes de polvo en suspensión. Por ello, se deberá administrar riegos frecuentes en aquellas zonas donde exista trasiego de vehículos y maquinaria.

La obtención de materiales así como el deposito de excedentes se hará en zonas legalmente autorizadas para tal fin.

Se procederá igualmente a estabilizar frente a removilizaciones los depósitos de materiales que deban conservarse para rellenos, con el fin de aminorar la dispersión de partículas sólidas. Esta estabilización se logrará mediante riegos preferiblemente.



La maquinaria a emplear en la construcción será de la mejor calidad posible de la existente en el parque insular y que pase regularmente las inspecciones establecidas por ley, para evitar pérdidas directas al terreno de lubricantes, combustibles, etc..

El lavado de la maquinaria se realizarán en zonas específicas, en donde el agua empleada no sea vertida directamente al entorno. Para ello, si el promotor opta por realizar estas limpiezas en la zona de obras, se realizará una plataforma de hormigón de 300 m2 aproximadamente, donde podrán realizarse las operaciones de limpieza, recogiendo las aguas sobrantes por un sumidero y de allí a una cubeta de sedimentación de 3x3x2 metros, para separar los aceites, el agua y las partículas. Los residuos así obtenidos se retirarán, antes de que esta cubeta este llena a los dos tercios de su capacidad, por personal y empresas autorizadas.

Los aceites y grasas producidos por el mantenimiento de la maquinaria y al estar éstos considerados por la legislación como Residuos Tóxicos y Peligrosos, serán entregados a un Gestor Autorizado y legalmente establecido, para que se ocupe debidamente de su ulterior tratamiento. Cabe la posibilidad, sin embargo remota, de que se pueda producir un derrame accidental de aceites provenientes de estas maquinaria. En este caso se deberá recoger inmediatamente, junto con la tierra impregnada y depositar sobre una superficie impermeable, preferiblemente a la sombra para que sea retirado por Gestor de Residuos Autorizado.

Se realizará un control, revisión y puesta apunto, con una frecuencia trimestral, de todos los motores de la maquinaria utilizada en las obras, para que en ningún momento se superen los niveles máximos de emisión permitidos por la ley. Se exigirá el estricto cumplimiento de lo establecido por la Dirección General de Tráfico en lo referente a lo reglamentado sobre la Inspección Técnica de Vehículos (ITV), cuidando en no sobrepasar, en ningún caso, la fecha límite establecida para cada vehículo. Para ello, se deberá realizar un archivo con las



fechas en la que cada vehículo debe cumplimentar la ITV, lo que permitirá realizar un seguimiento continuo de los mismos.

Para la ubicación de las áreas ocupadas con la maquinaria, y acopios de todo tipo, almacenes, oficinas, etc. se harán sobre los nuevos terrenos a intervenir.

- Fijación de los procesos, ámbitos y etapas de urbanización y edificación buscando la minimización de las molestias a la población existente o prevista.

En el recinto portuario no existe población residente ni esta prevista que exista (siendo esto un mandato legal) por lo que las actividades a llevar a cabo allí, emanantes de este Plan Especial, produzcan molestias directas a la población de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

La realización de las acciones se realizará de manera gradual hasta un horizonte práctico del año 2017, tal como se establece en el presente Plan Especial.

5.- Medidas correctoras previstas para disminuir los efectos negativos permanentes sobre el medio y rectificar situaciones preexistentes productoras de impacto desfavorable. En particular, se incluirán las necesarias para conseguir las condiciones adecuadas de habitabilidad urbana y de tranquilidad pública en materia de ruido, olores, vibraciones, emisiones luminosas y eliminación de residuos.

Se considera una medida correctora el traslado de las instalaciones petrolíferas de su ubicación actual, ya que esto es un impacto desfavorable preexistente sobre todo en materia visual y de olores, aparte de estar situada en el borde con la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.



Las condiciones de traslado de las instalaciones de combustible estarán sujetas a un programa que deberá ser aprobado y supervisado por la Autoridad Portuaria de Las Palmas a fin de coordinar y minimizar los efectos, tanto para los usuarios y redes viarias interiores del Puerto, como para aquellos elementos que, por ser desechados, deban trasladarse a instalaciones de reciclado externas. La previsión de una planta de desgüace/reciclaje en el interior del Puerto evitaría estos traslados. En cualquier caso, si fuera necesario, se acordará el programa con las administraciones competentes.

En cuanto a los efectos negativos que puedan producir las obras de un nuevo acceso a la Zona de Servicio, el proyecto constructivo incluirá el programa de desvíos y acciones correctoras precisas para minimizarlos.

Otra situación preexistente de carácter ambiental desfavorable es la zona de canterías extremadamente degradada de La Esfinge-Roque Ceniciento que se pretende rehabilitar para que al mismo tiempo que pueda acomodar la zona logística planteada y que exista una zona de transición entre esta y el Espacio Natural Protegido y el mar, con el debido tratamiento medioambiental.

Para la iluminación nocturna de viales, se deberán lámparas, convenientemente protegidas y montadas sobre luminarias que hagan que la luz se concentre hacia el suelo como mínimo 20° por debajo de la horizontal. De este modo la luz se proyecta donde se necesita, aprovechándose al máximo la energía lumínica emitida. La utilización de este tipo de luminarias, producen un muy bajo impacto ambiental, tanto sobre la fauna como en la calidad de la noche para la observaciones astronómicas realizadas por particulares o simplemente para su contemplación, sin renunciar a una iluminación artificial eficaz, por motivos de seguridad.



Los residuos serán eliminados por los cauces establecidos legalmente; en todo caso, la mayoría se consideran residuos sólidos urbanos.

6.- Condiciones ambientales que han de cumplir el proyecto de urbanización y otros instrumentos urbanísticos que para su ejecución pudiera admitir el plan.

A continuación se establecen una serie de criterios básicos que han de cumplir los proyectos e instrumentos para la correcta ejecución del Plan. Así las condiciones ambientales y de calidad e higiene en la edificación son las que se establecen para garantizar el buen hacer constructivo y la salubridad en la utilización de los espacios que surgen por las personas.

AISLAMIENTO TÉRMICO Y ACÚSTICO.

Las nuevas construcciones cumplirán las condiciones de transmisión y aislamiento térmico previstas, en las disposiciones vigentes sobre ahorro de energía y las de aislamiento acústico fijados por la Norma Básica.

VENTILACIÓN.

Definición: Es la capacidad de renovar el aire de un local.

Los huecos de ventilación deberán tener una superficie no inferior a un séptimo(1/7) de la planta del local y ser capaces de renovar un volumen por hora.

Las piezas donde se produzcan combustión de gases, dispondrán de conductos independientes para su eliminación.

Cuando se disponga de ventilación artificial se exigirá la presentación de un proyecto detallado del acondicionamiento de aire que deberá ser aprobado por el Ayuntamiento.



ILUMINACIÓN.

Es la forma de proveer de luz a un local. En base al tipo de fuente de iluminación empleada podrá ser:

Natural, si la fuente lumínica es el Sol.

Artificial, cuando se utiliza como medio de iluminación el alumbrado eléctrico. En este caso se exigirá la presentación de los proyectos detallados de las instalaciones de iluminación que deberá ser aprobado por el Organismo competente.

ENERGÍA ELÉCTRICA.

Todo edificio contará con instalación interior de energía eléctrica conectada al sistema de abastecimiento general o al sistema de adecuado de generación propia.

Se exigirá para la concesión de licencias el cumplimiento de las siguientes disposiciones legales:

Reglamento electrotécnico de baja tensión (D. 2413/1973)

Orden del Ministerio de Industria de 31 de octubre de 1973.

Regulación de las medidas de aislamiento de las instalaciones eléctricas.

Resolución de la Dirección General de Energía (B.O.E. 5-julio de 1974).

Las Normas Técnicas de Diseño para la previsión de energía para alumbrado, calefacción, ascensores, puesta a tierra, etc.

En todo edificio se exigirá la disposición de cuarto de contadores y puesta a tierra de las instalaciones y estructuras.

Queda expresamente prohibido las conducciones de cables exteriores visibles.

EVACUACIÓN DE AGUAS. VERTIDOS Y DESAGÜES.

El desagüe de aguas pluviales se hará mediante un sistema de recogida por bajantes. Se resolverá siempre en el interior de la parcela quedando prohibida su evaluación a parcelas colindantes. El desagüe de los bajantes de agua



pluviales se hará de tal forma que estas conduzcan al alcantarillado urbano, destinado a recoger dicha clase de aguas.

Las instalaciones de saneamiento quedaran definidas por su capacidad de evacuación de aguas sucias y de lluvia en el edificio, en base a las dotaciones indicadas en las Normas Técnicas de Diseño del Ministerio de Fomento.

Se prohíbe verter al subsuelo o a la red de alcantarillado:

1. Todo aquello que pudiera causar alguno de los siguientes efectos:

Formación de elementos inflamables o explosivos.

Efectos corrosivos sobre los materiales de las instalaciones.

Sedimentos, obstrucciones o atascos en las tuberías que dificulten el flujo libre de las aguas y las labores de mantenimiento.

Creación de condiciones ambientales tóxicas, peligrosas o molestas que dificulten el acceso del personal de inspección, limpieza y mantenimiento o funcionamiento de las instalaciones.

Perturbaciones en los procesos y operaciones de las estaciones depuradoras, que impidan alcanzar los niveles de tratamiento previstos en su diseño, o la reutilización de las aguas tratadas en las mismas.

2. Los siguientes productos, cuando su cantidad pueda producir o contribuir a la producción de alguno de los efectos a que se refiere el apartado anterior:

Gasolina, benceno, nafta, fuel-oil, petróleo, aceites volátiles, tolueno, xileno, o cualquier otro tipo de sólidos, líquidos o gases inflamables o explosivos.

Carburo de calcio, bromato, cloratos, hidruros, percloratos, peróxidos, etc., y toda sustancia sólida, líquida o gaseosa de naturaleza inorgánica potencialmente peligrosa.

Gases procedentes de motores de explosión o cualquier otro componente que pudiera dar lugar a mezclas tóxicas, inflamables o explosivas con el aire. A tal efecto, las medidas efectuadas mediante explosímetro, en el punto de descarga de vertido a la red de alcantarillado público, deberán dar siempre valores inferiores al 10% del límite inferior de explosividad.



Sólidos, líquidos o gases, tóxicos o venenosos, bien puros o mezclados con otros residuos, que puedan constituir peligro para el personal encargado de la red u ocasionar alguna molestia pública.

Cenizas, carbonillas, arena, plumas, plástico, madera, sangre, estiércol, desperdicios de animales, pelos, vísceras, y otros cuerpos que puedan causar obstrucciones u obstaculizar los trabajos de conservación y limpieza.

Disolventes orgánicos, pinturas y colorantes en cualquier proporción.

Aceite y/o grasa de naturaleza mineral, vegetal o animal.

Fármacos desechables procedentes de industrias farmacéuticas o centros sanitarios que puedan producir alteraciones en estaciones depuradoras.

Sólidos procedentes de trituradoras de residuos, tanto domésticos como industriales.

Salmuera o agua de rechazo procedentes de plantas desalinizadoras, independientemente del sistema de tratamiento adoptado.

Todos aquellos productos contemplados en la legislación sobre productos tóxicos o peligrosos.

Estas prohibiciones lo serán sin perjuicio de lo establecido, para algunos de los productos, en las concentraciones límites en el agua residual definidas posteriormente.

d.3. Los siguientes vertidos:

Vertidos industriales líquidos-concentrados-desechables, cuyo tratamiento corresponda a la planta específica para estos vertidos o a planta centralizada.

Vertidos líquidos que, cumpliendo con la limitación de temperatura, pudieran adquirir consistencia pastosa o sólida en el rango de temperatura que se pudiera dar en la red de alcantarillado público o planta depuradora.

Vertidos discontinuos procedentes de limpieza de tanques de almacenamiento de combustibles, reactivos o materias primas. Estas limpiezas se realizarán de forma que la evacuación no sea a la red de alcantarillado público.

Queda prohibida la utilización de agua de dilución en los vertidos, salvo en situaciones de emergencia o peligro.



d.4. Se establecen las siguientes limitaciones al vertido de agua residual a la red de alcantarillado público y al subsuelo:

Queda prohibida la incorporación a los vertidos de las sustancias afectadas por la citada Ley de Residuos Tóxicos o Peligrosos y por las Directivas de la Unión Europea aprobadas en esta materia.

Con carácter meramente enunciativo, a continuación se identifican las sustancias afectadas por la prohibición del párrafo anterior:

DDT, Aldrín, Dieldrín, Endrín, óxido de mercurio, Cloruro mercurioso (calomel), Restantes compuestos inorgánicos del mercurio, Compuestos de aquilmercurio, Clorano, Hexaclorociclohexano (HCH) que contenga menos del 99% del isómero gamma, Heptacloro, Hexacloro benzeno, 1.2 dibromoetano, 1.2 dicloroetano, Óxido de etileno.

- Podrá ser excepcionalmente autorizada, bajo condiciones especiales, expresamente consideradas y verificadas por el Consejo Insular de Aguas, la introducción en los vertidos de alguna de las sustancias que figuran a continuación: compuestos organohalógenos y sustancias que puedan dar origen a compuestos de esta clase en el medio acuático; compuestos organofosfóricos; compuestos organoestánicos; sustancias en las que este demostrado su poder cancerígeno en el medio acuático o por medio de el; mercurio y compuestos de mercurio; cadmio y compuestos de cadmio; aceites minerales persistentes e hidrocarburos de origen petrolífero persistentes; sustancias sintéticas persistentes que puedan flotar, permanecer en suspensión o hundirse causando perjuicio a cualquier utilización de las aguas; dióxido de titanio y sus compuestos; cianuros.

Asimismo, podrá autorizarse la introducción en un vertido de alguna de las siguientes sustancias contaminantes, siempre que se demuestre que su concentración, tras su dilución con el medio receptor, no produce contaminación o degradación irreversible del mismo: sustancias que forman parte de las categorías y grupos de sustancias enumeradas en el punto anterior para las que no se hayan fijado límites; sustancias o tipo de sustancias comprendidas en el siguiente apartado y que, aun teniendo efectos perjudiciales, puedan quedar limitadas en zonas concretas según las



30 MAR 2007

características de las aguas receptoras y su localización: los metales y metaloides siguientes y sus compuestos, zinc, cobre, níquel, cromo, plomo, selenio, arsénico, antimonio, molibdeno, titanio, estaño, bario, berilio, boro, uranio, vanadio, cobalto, talio, telurio y plata; biocidas y sus derivados no incluidos en el punto anterior; sustancias que tengan efectos perjudiciales para el sabor y/o olor de productos de consumo humano derivados del medio acuático, así como los compuestos susceptibles de originarlos en las aguas; compuestos organosilícicos tóxicos o persistentes y sustancias que puedan originarlos en las aguas, excluidos los biológicamente inofensivos o que dentro del agua se transformen rápidamente en sustancias inofensivas; compuestos inorgánicos del fósforo y fósforo elemental; aceites minerales no persistentes o hidrocarburos de origen petrolífero no persistentes; fluoruros; sustancias que influyen desfavorablemente en el balance de oxígeno, especialmente el amoníaco y los nitritos.

-Las sustancias objeto de vertidos autorizados, no podrán superar los valores contenidos en las siguientes tablas:

-Del agua:

Concepto	Valores límites
Demanda biológica de oxígeno DBO5	< de 30 mg/l
Materiales sedimentables	< de 0,5 mg/l
Demanda química de oxígeno DQO	< de 160 mg/l
Contaminación bacteriológica-E.coli	<de 1.000/100 ml
PH	entre 5,5 y 9,5
Temperatura	≤ 30°C en el afluente

-De los fangos:

	Sequedad en % en peso de sólidos
Secado en eras	> de 35 %
Secado por filtros banda o de vacío	entre 20 y 28 % mín.
Secado con filtros banda y prensa	entre 27 y 37 % mín.
Secado con filtros prensa	entre 38 y 50 %

-De componentes específicos:

Parámetro	Valores límites
Aluminio	1
Arsénico	0,5
Bario	20
Boro	2
Cadmio	0,1
Cromo III	2
Cromo IV	0,2
Hierro	2
Manganeso	2
Níquel	2
Mercurio	0,05
Plomo	0,2
Selenio	0,03
Estaño	10
Cobre	0,2
Cinc	3
Tóxicos metálicos	3
Cianuros	0,5
Cloruro	2000
Sulfuros	1
Sulfitos	1
Sulfatos	2000
Fluoruros	6
Fósforo	10
Amoníaco	15
Nitrógeno nítrico	10
Aceites y grasas	20
Fenoles	0,5
Aldehídos	1
Detergentes	2
Pesticidas	0,05



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

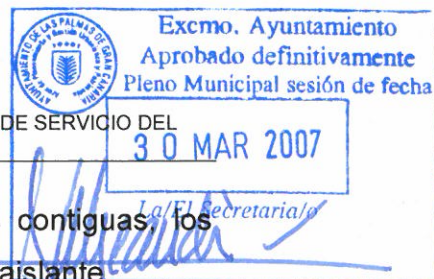
30 MAR 2007

La/Ba. Secretarí/a

Finalmente indicar que las limitaciones establecidas en los puntos anteriores podrán ser revisadas con posterioridad y en ningún caso se considerarán exhaustivas ni excluyentes. Si alguna instalación vertiera productos no incluidos en las citadas relaciones y que pudieran alterar los procesos de tratamientos o fueran potencialmente contaminantes, el Consejo Insular de Aguas procederá a señalar las condiciones y limitaciones para el vertido de cada uno de los referidos productos.

SALIDAS DE HUMOS.

En ningún edificio se permitirá instalar la salida libre de humos por fachadas, patios comunes, balcones o ventanas.



Con el fin de evitar las radiaciones calóricas a edificaciones contiguas, los conductos de las chimeneas deberán contar con un tratamiento aislante.

Las chimeneas de industrias, calefacción y salidas de humos de cocinas de s, restaurantes y cafeterías deberán disponer de purificadores de salidas de humos.

El Ayuntamiento podrá exigir la implantación de medidas correctoras cuando entienda que una salida de humos causa molestias o perjuicios.

El régimen jurídico específico se contiene en el Reglamento de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas, aprobado por el Decreto 2414/1961, de 30 de diciembre y la Orden de 15 de marzo de 1963, que aprobó una Instrucción que dicta normas complementarias para su aplicación.

EVACUACIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS.

El régimen jurídico específico de aplicación se establece en la Ley 42/1975, de 19 de noviembre, sobre Recogida y Tratamiento de Desechos Sólidos Urbanos así como en el Reglamento que la desarrolla aprobado por Real Decreto Legislativo 1163/1986, de 13 de junio. Siendo también de aplicación la Ley 20/1986, de 14 de mayo, básica de Residuos Sólidos, Tóxicos y Peligrosos.

APARATOS ELEVADORES.

La instalación y conservación de aparatos elevadores estará sujeto al Reglamento de Aparatos de Elevación y Manutención de los mismos (Orden de 28 de marzo de 1989, de la Consejería de Industria y Energía, en desarrollo del Real Decreto 2291/1985, de 8 de noviembre.

CIRCULACIÓN INTERIOR.

Las escaleras tendrán anchura útil no menos de cien centímetros cuando den acceso a un local con capacidad hasta cincuenta (50) puestos de trabajo; de ciento diez (110) centímetros cuando su capacidad sea hasta ciento cincuenta

30 MAR 2007

El Secretario/a

(150) puestos de trabajo, y de ciento treinta (130) centímetros cuando su capacidad sea de mas de ciento (150) puestos de trabajo.

El rellano de la escalera tendrá un ancho igual o superior al del tiro. La anchura de las escaleras será uniforme en todo su recorrido. Cada tramo de escalera entre rellanos no podrá tener más de 16 peldaños. La altura libre de las escaleras será, en todo caso, superior a 2,20 m.

SERVICIOS DE ASEO.

Los locales industriales dispondrán de aseos independientes para ambos sexos, a razón de un retrete, un urinario, un lavabo y una ducha por cada grupo de veinte puestos de trabajo o fracción.

SUPRESIÓN DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS.

En todos los edificios, espacios libres de uso público y la propia urbanización será obligado cumplimiento la Ley territorial 8/1995, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación y su Reglamento – Decreto 227/1997, de 18 de septiembre.

PREVENCIÓN DE INCENDIOS.

Las construcciones deberán cumplir las medidas que en orden a la protección contra incendios, establecen la Norma Básica de la Edificación N.B.E. CPI-96 y cuantas estuvieran vigentes en esta materia, emitidas por el Gobierno Autónomo para el territorio insular canario.

CONDICIONES AMBIENTALES.

Las condiciones ambientales son las que se imponen a las construcciones cualesquiera que sea la actividad que albergue sus instalaciones para que de su utilización no se deriven agresiones al medio natural por emisión de radiactividad, perturbaciones eléctricas, ruidos, vibraciones, deslumbramientos,



emisiones de gases nocivos, humos o partículas, o por sus vertidos líquidos o sólidos.

Lugares de observación de la las condiciones. El impacto producido por el funcionamiento de cualquier actividad se determinará desde los siguientes lugares:

En el punto o puntos en los que dichos efectos sean mas aparentes en los casos de humos, polvo, residuos o cualquier otra forma de contaminación y de perturbaciones eléctricas o radioactivas. En el punto o puntos en donde se puedan originar, en el caso de peligro especial de incendio y de peligro de explosión.

En los límites de solar, parcela o muro medianero perteneciente a los vecinos inmediatos, en los casos que originen molestias por ruidos, vibraciones, deslumbramientos, olores o similares.

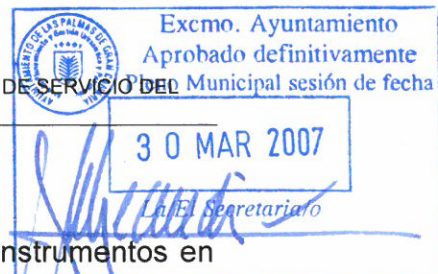
b.1. EMISIÓN DE RADIACIONES Y PERTURBACIONES ELÉCTRICAS.

Las actividades susceptibles de generar radiactividad o perturbaciones eléctricas deberán cumplir las disposiciones especiales de los Organismos competentes en la materia. En ningún caso se permitirá ninguna actividad que emita radiaciones peligrosas, así como ninguna que produzca perturbaciones eléctricas que afecten al funcionamiento de cualquier equipo o maquinaria, diferentes de aquellos que originen perturbaciones.

b.2 TRANSMISIÓN DE RUIDO.

El nivel sonoro se medirá en decibelios ponderados de la escala a (dB (A)) según la Norma UNE 21/314/75. Su medición se efectuará en los lugares de observación señalados anteriormente o en el local mas afectado por molestias de la actividad, en condiciones de paro y totalmente funcionando, de día y de noche, para comprobar el cumplimiento de los siguientes límites:

- Actividad industrial: 70 dBA de día y 50 dBA de noche.



b.3. VIBRACIONES.

No podrá permitirse ninguna vibración que sea detectable sin instrumentos en los lugares de observación especificados anteriormente. Para su corrección se dispondrán bancadas antivibratorias independientes de la estructura del edificio y del suelo del local para todo aquellos elementos originadores de vibración, así como de apoyos elásticos para la fijación de paramentos. Las vibraciones medidas en Pals ($V_{pals} = 10 \log 3.200 A^2 N^3$, siendo A la amplitud en cm y N la frecuencia en hertzios) no superarán los siguientes valores:

LUGAR	VIBRACION (V_{pals})
Junto al generador	30
En el límite del local	17
Al exterior del local	5

b.4. DESLUMBRAMIENTOS.

Desde los lugares de observación espaciados anteriormente no podrá ser visible ningún deslumbramiento directo o reflejado, debido a fuentes luminosas de gran intensidad o procesos de incandescencia a altas temperaturas, tales como combustión, soldadura y otros.

b.5. EMISIÓN DE GASES, HUMOS, PARTÍCULAS Y OTROS CONTAMINANTES ATMOSFÉRICOS.

No se permitirá la emisión de ningún tipo de cenizas, polvo, humos, vapores, gases ni otras formas de contaminación que puedan causar daños a la salud de las personas, a la riqueza animal o vegetal, a los bienes inmuebles, o deterioren las condiciones de limpieza exigibles para el decoro urbano. En todo caso será exigible el cumplimiento de la Ley 38/1972, de 22 de diciembre, sobre Protección del Ambiente Atmosférico y por el Decreto 833/1975, de 6 de febrero, que la desarrolla, así como ulteriores modificaciones de estas normativas.



Los gases, humos, partículas y en general cualquier elemento contaminante de la atmósfera, no podrán ser evacuados en ningún caso libremente al exterior, sino que deberán hacerlo a través de conductos o chimeneas que se ajusten a lo que al respecto fuese de aplicación.

En particular, para los generadores de calor, el índice Máximo de opacidad de los humos será de uno en la escala de Ringelmann o de dos en la escala de Bacharach, pudiendo ser rebasados, en instalaciones que utilicen combustible sólido, por un tiempo máximo de media hora al proceder a su encendido.

7.- Programa de actuaciones positivas de contenido ambiental, con valoración económica, forma de gestión y plan de seguimiento.

El presente Plan Especial se deberá complementar con la redacción de los siguientes proyectos específicos que servirán como programa de actuaciones positivas de contenido ambiental (haciendo notar que las cantidades expresadas son de carácter orientativo a las espera de pormenorizadamente definir con exactitud cada una de las partidas) :

I.- Proyecto de traslado de las petrolíferas, individualmente o en su conjunto, en los que se especifiquen las medidas de desmantelamiento para evitar contaminación al subsuelo y a la atmósfera.

Valoración económica aproximada.....150.000.-€

II.- Proyecto de adecuación paisajística entre la zona logística de La Isleta y el mar, que desarrolle los criterios básicos establecidos en el presente Plan Especial.

Valoración económica aproximada.....200.000.-€



III.- Proyecto de integración paisajística de la zona de transición entre el Paisaje Protegido de La Isleta y la zona logística, que desarrolle los criterios básicos establecidos en el presente Plan Especial.

Valoración económica aproximada.....250.000.-€

IV.- Proyecto de transporte público intraportuario.

Valoración económica aproximada..... 25.000.-€

V.- Proyecto de estación depuradora.

Valoración económica aproximada.....250.000.-€

VI.- Proyecto de Centro de Emergencias

Valoración económica aproximada..... 50.000.-€

Los proyectos II y III han de destinar en su conjunto al menos 3,30 millones de euros a medidas ambientales, con un 60% destinado al tratamiento ambiental de la actuación (2/3 para el proyecto III y 1/3 para el proyecto II).

La forma de gestión y financiación de estos proyectos, así como su desarrollo ulterior será exclusiva de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, a excepción del traslado de las petrolíferas que serán los concesionarios de las mismas las encargadas de su financiación y ejecución.

El coste de ejecución de cada uno de estos proyectos será, a la espera de los presupuestos definitivos que emanen de los proyectos antes enumerados, aproximadamente los siguientes: (se exceptúa el traslado de las petrolíferas dada la dificultad de dar ese dato en estos momentos).



II.- Adecuación paisajística entre la zona logística de La Isleta y el mar.

Presupuesto de ejecución aproximado..... 1.100.000.-€

III.- Integración paisajística de la zona de transición entre el Paisaje Protegido de La Isleta y la zona logística.

Presupuesto de ejecución aproximado..... 2.200.000.-€

IV.- Transporte público intraportuario.

Presupuesto de ejecución aproximado..... 700.000.-€

V.- Estación depuradora.

Presupuesto de ejecución aproximado.....2.000.000.-€

VI.- Centro de Emergencias.

Presupuesto de ejecución aproximado..... 700.000.-€

La manera más efectiva de realizar el seguimiento ambiental de las actuaciones positivas sería el establecimiento de un Programa de Vigilancia Ambiental que haga efectivas las medidas estéticas, de colorido, correctoras y restauradoras ordenadas en el Plan Especial y complementadas en este documento, además de posibilitar la detección de alteraciones que pudieran no haber sido correctamente evaluadas. De esta manera se consigue que la estructura urbanística y arquitectónica del modelo emergente sean respetuosa con el medio ambiente.

En todo caso todas las medidas establecidas en Plan Especial y en el presente anejo de cumplimiento ambiental serán estricta y escrupulosamente cumplidas por los promotores. Así mismo el desarrollo del proyecto estará en todo



momento a disposición de cuantas inspecciones se estimen oportunas por parte de las autoridades administrativas pertinentes.

El Programa de Vigilancia Ambiental es un documento abierto al cual podrá incorporarse nuevas deposiciones si aparecieran afecciones no detectadas en estos momentos.

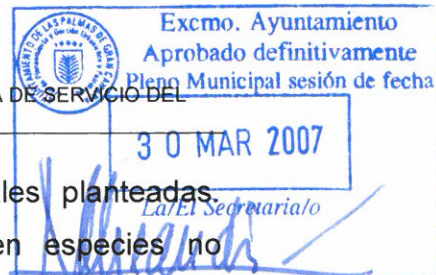
El Programa de Vigilancia Ambiental queda estructurado de la siguiente manera:

PROGRAMA DURANTE LA FASE DE OBRAS

Durante este período se realizarán inspecciones periódicas para comprobar el correcto cumplimiento de las medidas establecidas. La periodicidad de estas inspecciones será como mínimo mensual; con los datos que se recojan se elaborará un informe por el Director de las Obras ó el Promotor, informe que se remitirá al organismo correspondiente.

En dicho informe se especificarán los siguientes factores:

- a.- Los movimientos de tierra efectuados, especificándose su volumen.
- b.- En el caso que se necesiten, se controlará que los áridos, arenas, tierras, picón, piedras y demás materiales, procedan de canteras debidamente autorizadas.
- c.- Se vigilará especialmente el que no se realicen vertidos de tierras, escombros, fuera de las zonas establecidas para tal fin o basuras.



d.- Que la jardinería se ajuste a las directrices generales planteadas. Teniendo especial cuidado en controlar que no se utilicen especies no recomendadas y que pudiesen asilvestrarse.

e.- Que los vertidos de grasas, aceites de maquinarias sean depositados en receptores autorizados, haciendo mención en el informe de la cantidad de residuos y nombre del agente receptor autorizado.

f.- Asimismo se detallarán y evaluarán aquellas alteraciones que pudieron no haber sido correctamente evaluadas y las soluciones propuestas para su corrección.

g.- Serán restituidas las zonas de acumulación o depósitos de materiales, que extraordinariamente se ocuparan hasta su total normalización.

h.- Se controlará que se produzcan las mínimas emisiones de polvo a la atmósfera, para lo cual se deberán practicar riegos en la zona de trasiego de maquinaria.

i.- Se controlará que la estructura urbanística y arquitectónica sea la proyectada.

j.- Una vez concluida la fase de obras, se realizará una inspección final y se emitirá un informe donde conste el grado de cumplimiento de las medidas establecidas.

PROGRAMA DURANTE LA FASE DE USO

El programa se dividirá en distintos subprogramas específicos, atendiendo los factores a controlar, que a continuación se pasan a enumerar:

- a.- Que las actividades instaladas cumplan con lo establecido normativamente.
- b.- Habrá que vigilar estrechamente que no se produzcan ningún tipo de vertidos, fuera de los cauces reglamentarios y permitidos, directos al medio (escombros, basuras, aceites, colillas, etc.).
- c.- Durante los dos primeros años, se realizará un muestreo cada tres meses sobre el grado de cobertura vegetal alcanzado, determinando la reposición de ejemplares que se hayan perdido, que durante los primeros años será necesario realizar. A partir de estos dos años el muestreo se hará anualmente. Se controlará también que no aparezcan especies no recomendadas, y en caso que esto ocurriera habría que eliminarlas.
- d.- Finalmente con los datos obtenidos se emitirá un informe anual, que contendrá además la suficiente documentación gráfica para la evaluación del informe. Aunque si durante el seguimiento y vigilancia ambiental del territorio afectado se detectaran impactos de magnitud suficiente para aplicar nuevas medidas correctoras, se informará inmediatamente al órgano competente para la correcta articulación de las mismas.

