

## II. MEMORIA DE ORDENACIÓN

### 4 JUSTIFICACIÓN.

#### 4.1 MODIFICACIONES DEBIDAS AL DESARROLLO Y AMPLIACIÓN DEL PUERTO.

La situación geoestratégica entre continentes, las excelentes conexiones aéreo-marítimas y las infraestructuras portuarias de última generación con las tecnologías más avanzadas, supone una ventaja competitiva que convierte a Las Palmas en un punto de referencia mundial para el tráfico de mercancías.

Gracias a su ventajosa ubicación, en la encrucijada de rutas entre África, Europa y las Américas, el puerto de Las Palmas se ha transformado en un puerto de escala universal con capacidad para atender a buques de toda índole. En su papel de plataforma logística entre tres continentes, el puerto tiene la posibilidad de atraer niveles de tráfico cada vez mayores. Otras ventajas competitivas contribuyen a explicar el éxito de Las Palmas como el puerto más activo de la franja de la costa oriental del Atlántico Medio y costa occidental de África. Estas ventajas comprenden:

- Alta densidad de vínculos navieros, acumulados a lo largo de los años, con conexiones a 510 puertos de 135 países;
- Disponibilidad de instalaciones de última generación;
- Conocimientos técnicos y comerciales de la comunidad marítima y portuaria local y
- Alta calidad de servicios, flexibilidad y polivalencia.

Esto contribuye a que el puerto desempeñe un múltiple papel como:

- Centro de transbordo y plataforma logística de contenedores y otras cargas comerciales, a escala regional (Islas Canarias), nacional (España) y tricontinental (Europa-África-las Américas);
- Estación de servicio para los buques que surcan las rutas atlánticas, con una larga tradición de competencia en el abastecimiento de combustible, aprovisionamiento de buques y reparaciones navales;
- Base consolidada de las flotas pesqueras internacionales;
- Puerto de pasajeros, con prestación de servicios tanto a los cruceros como a los transbordadores (ferry);
- Centro de regatas, especialmente situado para dar servicios a las travesías transatlánticas y
- Centro logístico de ayuda humanitaria por su estratégica posición, disponibilidad de excelentes servicios, densa red de conexiones marítimas y aéreas, y favorables reglamentaciones aduaneras

Todo ello ha permitido que el Puerto de Las Palmas se encuentre en las primeras posiciones del ranking de los puertos españoles para una serie de actividades. Así, ocupa el primer lugar en reparaciones navales, el segundo en pesca y abastecimiento de combustible y el cuarto en lo que concierne al manejo de contenedores y tráfico de pasajeros, de acuerdo a los datos incluidos en la "Memoria Anual del Puerto de Las Palmas en 2011".

Por tanto, el Puerto de Las Palmas constituye una realidad multifuncional y polivalente con importantes efectos en la cadena logística y la vida de las ciudades donde sus puertos tienen enclaves. Destaca el incremento de forma notable de la importancia estratégica para el desarrollo de la economía productiva.

Desde el año 2007 (año en que se aprobó definitivamente de forma parcial el vigente PE OAS-04y05) se han ejecutado siguientes obras de relevancia para el desarrollo del puerto y que afectan al área de la presente modificación del plan especial que se propone:

- Año 2007:
  - Rellenos del Pantalán de Cory;
  - Prolongación del Dique Reina Sofía.
- Año 2008:
  - Dique Sur, Contradique de Cierre;
  - Cierre Sur Terminal de León y Castillo;
  - Pavimentación Zona Sur Naciente de la Terminal de Contenedores de León y Castillo;
  - Urbanización Logística de La Isleta 1ª Fase.
- Año 2010:
  - Pavimentación parcial de la Zona Logística de la Isleta.
- Año 2011:
  - Dique de la Esfinge (2ª fase);
  - Dique de la Esfinge Rampa tráfico Ro-Ro.
  - Punto de Inspección Fronteriza (PIF) y Recinto Aduanero Habilitado Las Palmas (1.174 k€).
- Año 2012:
  - Pavimentación de los rellenos de Cory;
  - Habilitación de Explanada en arranque Reina Sofía y nueva galería.
- Año 2013:
  - Dique de la Esfinge (3ª fase) (en ejecución);
  - Urbanización de la explanada de la Esfinge (1º fase) (en ejecución);
  - Rellenos en la península del Nido (en ejecución)

Todo esto ha propiciado una modificación de la superficie terrestre a considerar en el Área Diferenciada "SG-P" de la adaptación plena del PGO, en comparación con la expresada en las fichas de los Ámbitos de Ordenación Diferenciada "Zona de Servicio del

Puerto de la Luz y de Las Palmas" (OAS-04) y "Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y de Las Palmas" (OAS-05).

Según la cartografía actualizada al año 2013 para la redacción de la presente modificación, incorporando los rellenos en ejecución y los previstos en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, se obtiene que el ámbito de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas dentro de las Áreas Diferenciadas del "Puerto de Las Palmas" (SG-P) consta de una superficie de 4.172.048 m<sup>2</sup> (417,20 Ha). Se observa un cierto desfase con la superficie expresada en la ficha del Área Diferenciada "SG-P" del vigente PGO-LPGC'12: 3.872.656 m<sup>2</sup> (387,26 Ha), debido posiblemente a errores en la cartografía o bien en la delimitación de los nuevos rellenos en ejecución en la Dársena de La Esfinge. El desfase con la superficie expresada en las fichas de los Ámbitos de Ordenación Diferenciada OAS-04 y OAS-05 en el PGO-LPGC'05 (323,66 Ha), y sobre los que se redactó el PE OAS-04y05 es mucho mayor, pero lógicas teniendo en cuenta la cantidad de superficie terrestre que se ha ido generando desde el año 2005 dentro de la zona de servicio terrestre del puerto de Las Palmas, fruto de los rellenos ejecutados en León y Castillo, La Esfinge, Explanada de Cory, etc...

Entendiendo que los nuevos terrenos emergidos en la Zona de Servicio del Puerto adquieren los usos y determinaciones de los terrenos colindantes con igual destino (según lo establecido en el PE OAS-04y05), nos encontramos con el siguiente cuadro comparativo entre las distintas superficies de las Áreas de Normativa en el documento del PE OAS04y05 (año 2007) y la realidad cartográfica actual (año 2013):

ÁREAS DE NORMATIVA	SUPERFICIE RECOGIDA EN LA NORMATIVA DEL PE OAS 04-05 (Año 2007)			SUPERFICIE SEGÚN PLANO ACTUALIZADO PARA LA MODIFICACIÓN (Año 2013)			Diferencia (*)  (plano actualizado año 2013 – normativa OAS 04-05 año 2007)
	ACTUALES	RELLENOS	TOTALES	ACTUALES	RELLENOS	TOTALES	
AN1A	483.671		483.671	451.119		451.119	-32.552 (**)
AN1B	132.746	23.350	156.096	159.246		159.246	3.150
AN1C	555.114	434.300	989.414	900.778	228.499	1.129.277	139.863
AN2	593.239	214.057	807.296	805.512		805.512	-1.784 (**)
AN3TO	94.521		94.521	96.568		96.568	2.047
AN3PC	85.100		85.100	62.104		62.104	-22.996 (**)
AN4	232.321		232.321	208.469		208.469	-23.852 (**)
AN5	39.380	26.366	65.746	50.815	21.808	72.623	6.877
AN6	419.972		419.972	547.825		547.825	127.853
	2.636.064	698.073	3.334.137	3.282.436	250.307	3.532.743	198.606

▲ Cuadro comparativo entre las superficies de las áreas de normativa incluidas en el articulado del PE OAS 04y05 y las superficies de las mismas con los nuevos rellenos según la cartografía actualizada en 2013.

(\*) Diferencia existente entre la superficie del área de normativa expresada en el articulado del PE-OAS 04-05 (año 2007) y la de la propuesta de modificación del PE SG-P resultado de su adaptación a la cartografía actualizada (año 2013)

(\*\*) Los resultados negativos responden a la superficie en que se ve reducida el área de normativa en la actual modificación del plan especial. Así:

- AN1A → el área de normativa reduce su superficie a causa de su adaptación a la cartografía actualizada en la zona de la Esfinge;
- AN2 → el área de normativa reduce su superficie dado que la delimitación de las áreas de normativas son adaptadas a la cartografía actualizada;
- AN3PC → el área de normativa en el PE-OAS04-05 se encuentra bien delimitada pero su superficie no corresponde con la de la cartografía. Se subsana esta deficiencia delimitando el área de normativa y adaptándola a la cartografía actualizada;
- AN4 → En el PE-OAS04-05 se delimita como área de normativa la lámina de agua. Se subsana esta deficiencia delimitando el área de normativa y adaptándola a la cartografía actualizada.

Con lo anteriormente justificado, parece necesario que la actual modificación del plan especial incluya la actualización de la cartografía (en los planos de ordenación) con los nuevos rellenos y obras interiores de urbanización ejecutados al igual que los rellenos y obras interiores de urbanización previstos en el DEUP en tramitación. Así como asignar los usos y determinaciones del PE OAS-04y05 de los terrenos colindantes a los nuevos terrenos emergidos en la zona de servicio terrestre del puerto.

Igualmente se procederá a redistribuir los aparcamientos, equipamientos y servicios en virtud de la actualización del PE OAS-04y 05 y conforme a lo establecido en la normativa de la ordenación urbanística vigente, que permite una reubicación de los mismos dentro del mismo área.

Asimismo, este crecimiento del Puerto de Las Palmas, fruto de la ejecución de aquellas obras marítimas al igual que las de la urbanización de los terrenos existentes, ha permitido que se produzcan otras situaciones en donde se hace útil e inevitable su actualización a la realidad existente, así:

- El vial principal del Dique Reina Sofía reflejado en el PE OAS-04y05 ha perdido el carácter estructurante a causa de los rellenos ejecutados en la zona naciente del mismo (anteriormente espaldón del dique). No obstante se sigue garantizando el acceso al muelle desde la Plaza de Mr. Park. Por este motivo se propone cambiar este viario principal a viario secundario;
- Resultado de la urbanización de los rellenos ejecutados en la Dársena de la Esfinge se observa que el vial central de acceso posee un carácter estructurante ya que posibilita el acceso al Dique de la Esfinge desde la glorieta que intersecta con la Avda. Andrés Perdomo. Por este motivo se propone designar a este nuevo vial como viario principal;
- En el año 2009 se realizó el “*Estudio Informativo de la Urbanización de la Zona Logística de la Isleta*”, en él se planteaban distintas alternativas para el trazado de planta de la urbanización. De las alternativas planteadas en dicho documento, la Autoridad Portuaria de Las Palmas, decidió acometer el estudio con mayor detalle de la denominada “Alternativa 5”. Esta solución modifica el vial estructurante y dota a la urbanización de más viales secundarios, adaptándolo así a las determinaciones del PE OAS04y05 y a los límites establecidos por el Plan Especial del Paisaje Protegido de La Isleta. Aquí el vial principal estructurante -trazado desde la glorieta de la Península del Nido y pasando por la glorieta situada en la zona de Las Llanas- se dirige hacia la Playa de Roque Ceniciento obedeciendo a una mejor ordenación de las parcelas resultantes. A partir de esta rambla estructurante se articulan las vías secundarias que ordenan el sector. Por último, se dispone de un vial perimetral que bordea toda la

urbanización. Por consiguiente resulta ser necesario incorporar, en la presente modificación del plan especial, el trazado de planta de la urbanización propuesto para la "Alternativa 5" en la cartografía y al igual que designar la rambla estructurante como viario principal y las vías que se articulan sobre ella como viario secundario;

- La finalización de la pavimentación de los viales próximos a la parcela C-32 en el año 2012 ha permitido la conexión del viario ejecutado entre la glorieta de la Península del Nido y la glorieta situada en la zona de Las Llanas con la salida del puerto por el Cebadal, dotando a este nuevo vial de un evidente carácter estructurante. En consecuencia el viario principal que bordeaba la Zona de Transición del Paisaje Protegido de la Isleta y que fue designado como viario principal en el PE OAS04y05 pasa ahora a tener un carácter secundario. En consecuencia, resulta ser necesario designar el nuevo vial ejecutado y vinculado a la parcela C-32 como viario principal en detrimento del vial de borde de la Zona de Transición del Paisaje Protegido de la Isleta que pasaría a designarse como viario secundario;

#### 4.2 MODIFICACIONES DESTINADAS A FAVORECER LA ACTIVIDAD PORTUARIA.

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

- La propuesta de sustitución del viario principal del Dique Reina Sofía por viario secundario conlleva que el área del Muelle de Reina Sofía Norte se incorpore a los usos y determinaciones del PE OAS-04y05 de los terrenos colindantes a él, es decir al Área de Almacenaje y Logística (AN1-C). Por consiguiente se propone incorporar la zona de anexa al Muelle de Reina Sofía Norte el Área de Normativa Almacenaje y Logística (AN1-C);
- En los últimos años el Puerto de Las Palmas ha experimentado un desarrollo que constituye una realidad multifuncional y polivalente con importantes efectos en la cadena logística y la vida de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Esto ha ocasionado que áreas de actividad y usos planteadas inicialmente para un determinado uso exclusivo hayan quedado obsoletas o inadecuadas para dichas actividades, siendo posible utilizar dichas superficies para establecer nuevas actividades, como es el caso de las explanadas del Muelle de Gran Canaria, que está dentro del Área de Normativa "Almacenaje Descubierta (AN2)".

En la actualidad, los servicios y las actividades comerciales y logísticas han evolucionado para, de alguna manera, incluir diferentes procesos productivos que le permitan realizarse con mayor eficiencia y eficacia no solo económica sino, sobre todo, ambiental.

De esta forma, ya no se entiende, por ejemplo, un almacén sin, al menos, alguna fase de embalaje, manipulación o transporte. De la misma forma

servicios que anteriormente se llevaban a cabo mediante procesos independientes ahora no se conciben si no van asociados, en el mismo lugar, a las siguientes fases de su cadena de producción.

La Autoridad Portuaria de Las Palmas ha constatado esta circunstancia a través de las más recientes solicitudes de ocupación del dominio público portuario.

El vigente PE OAS-04y05 establece o permite en determinadas áreas de normativa la ubicación de instalaciones destinadas a servicios públicos y almacenamiento que, en determinados circunstancias precisarán de algunas etapas que podrían asimilarse a alguno de los tipos de industria :

- el Área de Almacenaje y Logística (AN1-A), con una superficie de 48,36Ha, (en el momento de aprobación de los planes especiales);
- el Área de Almacenaje y Logística (AN1-C), con una superficie de 55,51Ha, más 43,43Ha de futuros rellenos (en el momento de aprobación de los planes especiales) y
- el Área de Reparación Naval (AN4), con una superficie de 23,23Ha (en el momento de aprobación de los planes especiales).

Como se comentó anteriormente, las nuevas tendencias observadas desde la Autoridad Portuaria -resultado de las peticiones y solicitudes de ocupación del dominio público portuario presentadas- a lo que se suma la evidente colmatación del Área de Normativa AN1 precisan que se revisen los usos permitidos, por ejemplo, en el Muelle de Gran Canaria a fin de dar cabida a nuevas instalaciones. Autorizar y adaptar el planeamiento urbanístico de la zona de servicio del Puerto de Las Palmas se hace imprescindible para incluir la *Clase Industria y Almacén en todas sus categorías* en dicho ámbito.

Por otro lado, la Autoridad Portuaria entiende que, dadas las características del mencionado Muelle de Gran Canaria y su concepción inicial para Terminal de Contenedores, conviene mantener el espacio más cercano a la línea de atraque disponible para este uso y, por lo tanto, se propone la implantación de una sub-área polivalente dentro del Área de Almacenaje Descubierta (AN2) donde se permitan expresamente, además de los usos ya establecidos en el AN2, los usos *Clase Industria y Almacén en todas sus categorías* en el ámbito representado en el plano de ordenación O3.

- Parecida situación nos encontramos en el Muelle Reina Sofía Sur (ex-Muelle Adosado) donde las peticiones y solicitudes de ocupación del dominio público portuario en este ámbito plantean actividades y usos relacionado con el almacenaje y la logística portuaria que bien podrían ser clasificados y categorizados como "*Industrias Especiales*" según la definición literal de PGO-LPG'12 y las nuevas tecnologías implantadas en el sector. Incluso existen y existirán durante un largo período de tiempo diversas concesiones administrativas para el almacenamiento y depósito como es el caso de la planta de desguace o la cementera.

El PE OAS-04y05 considera a esta área como Área de Graneles (AN5) donde se establece como usos pormenorizado permitido el "Almacén en todas sus categorías" pero no el "Industrial en todas sus categorías".

Por lo anterior, se propone la incorporación al Área de Graneles (AN5) el uso permitido pormenorizado de "Industrial en todas sus categorías".

#### 4.3 MODIFICACIONES RELATIVAS A LA INTERPRETACIÓN DE LA LEY DE PUERTOS.

El art. 47 sobre las Normas Particulares para la Red Viaria (NRV) del documento de ordenación del vigente PE OAS-04y05 indica en el punto 1 que "se consideran vinculantes los trazados y la delimitación el viario principal y de la zona de Muelles", más abajo en el punto 2 sobre la Condiciones de Parcelación establece que "los terrenos comprendidos en los ámbitos de carácter vinculante no podrán ser objeto de concesión, parcelación o edificación y se destinarán permanentemente para el uso de circulación y, en los espacios señalizados, aparcamiento". De lo anterior se podría deducir la imposibilidad de otorgamiento de concesión para cualquier actividad que no sean las propias de circulación para la zona de Muelles.

Lo anterior se contradice en el propio punto 2, cuando establece para el suelo calificado como Muelles la aplicación de las determinaciones del uso pormenorizados de maniobra y manipulación de mercancías (art. 37). En el punto 2 de dicho artículo 37, se relaciona los elementos y actividades asimilables o compatibles con este uso:

- a) *Las infraestructuras portuarias de carga y descarga de mercancías y pasaje y, en general, todas las ligadas al tráfico marítimo que se desarrollan en las inmediaciones de las líneas de atraque.*
- b) *El almacenaje provisional de las mercancías, según disponga la Autoridad Portuaria.*
- c) *Las concesiones relacionadas con las actividades anteriores, así como pequeños módulos de servicio a tripulaciones, incluidos aseos y quioscos para el despacho de bebidas y otros bienes que puedan necesitarse en áreas alejadas de zonas donde existan este tipo de servicios.*
- d) *Excepcionalmente, el almacenaje permanente en silos o depósitos, que por sus especiales instalaciones requieran localizarse junto al cantil del muelle."*

La aparente imposibilidad de otorgamiento de concesiones de elementos y actividades asimilables o compatibles con la maniobra y manipulación de mercancías en las zonas de Muelle (según una lectura e interpretación parcial del contenido del plan especial) entraría en contradicción con el propio principio de modelo de gestión del dominio público portuario estatal implantado por el estado a través del TR-LPEyMM.

Por todo lo anterior se propone suprimir el término "concesión" y "en los espacios señalizados, aparcamiento." del art. 47.2 de las Normas Particulares para la Red Viaria (NRV) y añadir "o actividades relacionadas con el tránsito de mercancías" en el mismo artículo del documento de ordenación del vigente PE OAS-04y05.

---

El artículo 43 (Normas Particulares para el Área Terciaria de Puerto –Ciudad – AN--PC) del vigente PE OAS 04-05 establece como uno de sus usos pormenorizados permitidos el "Náutico-Deportivo". Al no encontrarse dicho uso pormenorizado definido en la normativa del plan especial se propone añadir un artículo 39bis que defina dicho uso.

## 5 EXCLUSIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL.

### 5.1 LEGISLACIÓN BÁSICA ESTATAL

Con fecha 30 de abril de 2006 (B.O.E. de 29 de abril de 2006), entró en vigor la Ley básica estatal 9/2006, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, conocida como evaluación ambiental estratégica. Esta norma supone la transposición de la Directiva 2001/42/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. El procedimiento se basa en la larga experiencia obtenida en la evaluación de impacto ambiental de proyectos, que se incorporó a nuestro derecho interno con el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio.

La Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) o evaluación ambiental de planes y programas es un instrumento de prevención para integrar los aspectos ambientales en la toma de decisiones de planes y programas públicos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, bien directamente a través de propias determinaciones, bien porque establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental.

El ámbito de aplicación de la Ley 9/2006 (artículo 3) es sobre todos aquellos planes y sus modificaciones que puedan tener efectos significativos sobre el medioambiente, definidos como tales aquellos que establezcan el marco para una futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental, y que cumplan los dos requisitos siguientes:

- a) Que se elaboren o aprueben por una administración pública.
- b) Que su elaboración o aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamento.

Los planes con modificaciones menores, los que establezcan el uso de zonas de reducido ámbito territorial o los que no establezcan el marco para una futura autorización de proyecto sometidos legalmente a una evaluación de impacto ambiental se someterán también a evaluación de impacto ambiental siempre que se prevea que puedan tener efectos significativos en el medio ambiente. Para estos planes, el artículo 4 de la Ley 9/2006 establece que deben ser consultados al órgano ambiental competente (órgano de la Administración pública que en colaboración con el órgano promotor vela por la integración de los aspectos ambientales en la elaboración de los planes), que tras realizar una ronda de consultas entre las Administraciones públicas afectadas determinará la procedencia o no de someter el plan a una evaluación ambiental.

Para determinar la procedencia o no de someter un plan a una evaluación ambiental durante su tramitación se tendrá en cuenta los criterios establecidos en el anexo II de la Ley 9/2006, que, a modo de resumen, son los siguientes:

1. Características del plan, y en particular:
  - Medida en la que establece un marco para futuros proyectos y actividades, por su ubicación, naturaleza, dimensiones, etc.
  - Integración de las consideraciones ambientales y la promoción del desarrollo sostenible.
  - Problemas ambientales significativos.
  - Pertinencia a la hora de implantar la legislación en materia de medio ambiente.
  
2. Características de los efectos y del área afectada, en particular:
  - Probabilidad, duración, frecuencia y reversibilidad.
  - El carácter acumulativo.
  - El carácter transfronterizo.
  - Los riesgos para la salud humana o el medio ambiente.
  - Magnitud y alcance.
  - El valor y la vulnerabilidad.

## 5.2 LEGISLACIÓN DEL SISTEMA DE PLANEAMIENTO DE CANARIAS

La Comunidad Autónoma de Canarias introdujo la Evaluación Ambiental Estratégica y los aspectos relacionados con la Ley 9/2006 a través de ciertos artículos del Decreto 55/2006, por el que se aprueba la modificación del Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, siendo posteriormente modificado parcialmente mediante el Decreto 30/2007, de 5 de febrero.

En dicho Reglamento, que regula el procedimiento administrativo para la elaboración y aprobación de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística de Canarias, se establecen los procedimientos para asegurar que la evaluación ambiental siempre se realice durante el proceso de elaboración de los planes o programas y antes de su aprobación.

El órgano ambiental de los procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias será la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias -COTMAC-, de conformidad con el artículo 25 del Reglamento, por lo que corresponde a éste órgano asumir el papel decisorio acerca de la procedencia o no de excluir determinado plan o programa del procedimiento de evaluación ambiental.

### 5.3 ANTECEDENTES EN MATERIA DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

#### **Planes Especiales de Ordenación OAS-04 y OAS-05.**

Durante el transcurso de la tramitación de los Planes Especiales de Ordenación "Zona de Servicio del Puerto de la Luz y de Las Palmas" (OAS-04) y "Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y de Las Palmas" (OAS-05), que se tramitaron conjuntamente, se produjo la entrada en vigor de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, así como el Reglamento de Procedimiento de instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo.

Por tal motivo, se solicitó a la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC), la innecesariedad de la tramitación de la evaluación ambiental sobre los Planes Especiales de Ordenación OAS-04 y OAS-05.

Por acuerdo de la COTMAC, en sesión celebrada con fecha 6 de febrero de 2007, se acordó declarar inviable, por innecesaria, de conformidad con lo previsto en la Disposición Transitoria Primera, número 2 de la Ley 9/2006, la tramitación ambiental de dichos Planes Especiales, posibilitando la continuación de la tramitación del expediente.

Los Planes Especiales de Ordenación OAS-04 y OAS-05 obtuvieron aprobación definitiva parcial en sesión plenaria del Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria celebrada el 30 de marzo de 2007.

#### **1ª Modificación de los Planes Especiales de Ordenación OAS-04 y OAS-05.**

Con fecha 23 de diciembre de 2009 (RE: 223294), la Autoridad Portuaria de Las Palmas solicitó al Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria el inicio del expediente para la Modificación de los Planes Especiales de Ordenación "*Zona de Servicio del Puerto de La Luz y Las Palmas*" (OAS-04) y "*Zona de Actividades Logísticas del Puerto de la Luz y de Las Palmas*" (OAS-05), así como la exclusión del procedimiento de evaluación ambiental.

El Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, con fecha de 11 de junio de 2010, solicitó la exclusión del procedimiento de evaluación ambiental a la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC) para la Modificación de los Planes Especiales de Ordenación "*Zona de Servicio del Puerto de La Luz y Las Palmas*" (OAS-04) y "*Zona de Actividades Logísticas del Puerto de la Luz y de Las Palmas*" (OAS-05), adjuntando la documentación técnica y administrativa del expediente.

El Pleno de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión celebrada el 28 de diciembre de 2010, acordó informar favorablemente y excluir del procedimiento de evaluación ambiental el expediente "*Modificación de los Planes Especiales de Ordenación de la Zona de Servicio y Zona de Actividades Logísticas del Puerto de la Luz y de Las Palmas (OAS-04 y OAS-05)*", de conformidad con el artículo 24.2 b) del Reglamento de Procedimiento de los instrumentos de ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo, condicionado a la subsanación de las siguientes consideraciones técnicas:

a) Debido que la instalación de futuras industrias, especialmente aquellas que implican emisión de contaminantes, ya sea por vía aérea o marina, puede generar impactos sobre la población y el entorno ecológico de la ciudad de Las Palmas de G.C., así como en el Paisaje Protegido de la Isleta se deberá exigir la justificación de la ausencia de impactos por parte de las mismas. La nueva normativa indica que "para los terrenos incluidos dentro del Área de Protección del Paisaje Protegido de La Isleta, se exigirá la inclusión en el proyecto básico que sirva de base para el otorgamiento de las concesiones, de la descripción de los posibles efectos ambientales y, en su caso, del estudio de impacto ambiental".

b) Por su parte en la página 17 se comenta que: "como medida cautelar, para garantizar el menor impacto posible de futuras concesiones e incluso el posterior desarrollo de la actividad, la Autoridad Portuaria exigirá, en cumplimiento de la Ley 48/2003, que en cada proyecto básico se incluya –además de la descripción de las actividades a desarrollar, características de las obras e instalaciones a realizarlos posibles efectos medioambientales y, en su caso, estudio de impacto ambiental, que determinará la viabilidad ambiental del proyecto y en consecuencia de su ejecución o no". En la normativa se debe incorporar la segunda indicación, es decir, la de la página 17, ya que la contenida en la normativa se considera incompleta. Asimismo, se debe indicar que aquellos proyectos que se recojan en la Ley 11/1990, de 13 de julio, de prevención del impacto ecológico y en el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, deben ser sometidos a las mismas".

### **Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, adaptación plena al TR-LOTCENC y a las Directrices de Ordenación (Ley 19/2003).**

Como se comentó en la introducción, el ámbito correspondiente a la presente modificación de Plan Especial de Ordenación corresponde al Área Diferenciada SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS", del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, adaptación plena al TR-LOTCENC y a las Directrices de Ordenación (Ley 19/2003), aprobado definitivamente por acuerdo de la COTMAC con fecha 29 de octubre de 2012.

Dicha tramitación de la Adaptación Plena del Plan General de Ordenación se sometió a un procedimiento de evaluación ambiental estratégica, conforme a la Ley 9/2006 y al Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias.

Como resultado de tal evaluación ambiental, la COTMAC, en sesión celebrada el 25 de febrero de 2011, acordó la aprobación de la Memoria Ambiental del documento de Adaptación Plena del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, conforme a lo regulado en el artículo 27 punto 1ºe) del Decreto 55/2006, de 9 de mayo, del Reglamento de Procedimientos de los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias.

Por lo anterior, se constata que el documento jerárquicamente prevalente (urbanísticamente) al Plan Especial de Ordenación del Área Diferenciada SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS", esto es: el Plan General de Ordenación de las Palmas de Gran Canaria vigente, se ha sometido a un procedimiento de evaluación ambiental estratégica en el cual se han tenido en cuenta todas las afecciones ambientales incluidas en su territorio municipal, incluido las existentes en el sistema general portuario.

## 5.4 JUSTIFICACIÓN DE LA EXCLUSIÓN SOBRE LA PRESENTE MODIFICACIÓN.

Según el artículo 24.1 del Decreto 55/2006, son objeto de evaluación ambiental la formulación, revisión o modificación sustancial de la totalidad de los planes que integran el Sistema de Planeamiento de Canarias.

No obstante el artículo 24.2 establece que:

*"2. En los procedimientos previstos en los artículos 35 y 37 -planes parciales de ordenación y planes especiales de ordenación- del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias **excluirá del procedimiento de evaluación ambiental a los planes que desarrollen determinaciones de planes jerárquicamente prevalentes que hubieran sido sometidos a tal procedimiento de evaluación, cuando aquel plan de desarrollo no introduzca nuevas afecciones ambientales, debiendo el documento del plan incorporar justificación de tal extremo**"*

La presente propuesta de modificación puntual del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-05 y OAS-05), desarrolla las determinaciones del vigente PGO-LPGC'12, instrumento prevalente (urbanísticamente) que contempla el ámbito de la presente propuesta como Área Diferenciada SG-P "Sistema General Portuario – Puerto de Las Palmas", que fue sometido a un procedimiento de evaluación ambiental, y que no introduce nuevas determinaciones, cambios o propuestas que puedan suponer nuevas afecciones ambientales. De esta manera, se entiende que la presente propuesta de modificación del plan especial se encuentra dentro de dicho supuesto (art.24.2) y se puede excluir del sometimiento de evaluación ambiental

Además en el artículo 24.4 se establece la siguiente posibilidad:

*"4. En todo caso, el órgano ambiental podrá, previa consulta a las Administraciones Públicas afectadas, excluir del procedimiento de evaluación ambiental a cualquiera de los planes integrantes del Sistema de Planeamiento de Canarias cuando, no teniendo efectos significativos en el medio ambiente, se dé alguno de los siguientes supuestos:*

- a) Establezcan el uso de zonas de reducida superficie territorial.
- b) **Tengan por objeto modificaciones o revisiones parciales de carácter menor.**
- c) **Desarrollen determinaciones de planes jerárquicamente prevalentes sometidos a tal procedimiento de evaluación.**

*A los efectos previstos en el presente apartado, la decisión podrá adoptarse caso por caso, especificando tipos de planes o combinando ambos métodos. En todo caso, la decisión se hará pública en el «Boletín Oficial de Canarias», con indicación de los motivos en que se fundamente."*

De los tres supuestos planteados para excluir del procedimiento de evaluación ambiental, la presente propuesta de modificación del PE SG-P se ajusta a los supuestos b) y c), ya que esta modificación consiste en una modificación parcial y de carácter menor, y además desarrolla determinaciones de planes jerárquicamente prevalentes sometidos a un procedimiento de evaluación ambiental, por los siguientes motivos:

- La propuesta de variación del contenido del mencionado PE OAS-04y05 que nos atañe, no se motiva dentro de los supuestos susceptibles de ser considerada como "revisión" o "revisión parcial" de acuerdo a lo establecido respectivamente en los artículos 56 y 57 del Decreto 55/2006. Por consiguiente, la no inclusión de la misma en dichos supuestos requiere que el presente documento de variación se tramite como "modificación", siempre y cuando se respeten las reglas establecidas en el punto 2 del artículo 58 de Decreto

55/2006. En cumplimiento del artículo 59 del mismo Decreto 55/2006, la presente propuesta de modificación es considerada como "modificación no cualificada u ordinaria", al no incluirse dentro de los supuestos de "modificación cualificada", de manera que se trata de una modificación parcial de carácter menor.

- Uno de los objetivos de la modificación es facilitar, mediante una ampliación de los supuestos permitidos en la normativa, una diversificación mayor de la oferta de suelo y de la actividad sectorial portuaria de aquellas que se pueden realizar en la zona de servicio terrestre del puerto por sus propias características como sistema general de comunicaciones o transportes y que pudieran ser consideradas, además, como instalaciones industriales. Dichas actividades se derivan de los usos contemplados PUEP vigente (actualmente se encuentra en tramitación su adaptación a Delimitación de Espacios y Usos Portuarios), permitidos conforme al listado de usos permitidos en el artículo 72 del TR-LPEyMM.
- Esta modificación no implica en su desarrollo –de forma automática- incidencias mayores sobre el medio ambiente. Las ampliaciones de usos pormenorizados propuestos en la modificación parcial planteada se ejecutan en áreas netamente portuarias que no se encuentran en contacto con áreas urbanas residenciales ni espacios protegidos, y por tanto las posibles incidencias sobre factores ambientales, ecológicos y paisajísticos serán, además de no significativas, inapreciables.
- Los terrenos emergidos en la Zona de Servicios del Puerto desde la aprobación del PE OAS-04y05 son producto de los rellenos y obras de infraestructuras previstos en el Plan Director de Infraestructuras y del propio desarrollo del puerto. Esto conlleva a que la presente modificación necesite una actualización de la cartografía, de manera que estos nuevos terrenos, adquieren los usos y determinaciones de los terrenos colindantes con igual destino. Por tanto, en este caso particular, la actualización de la cartografía del plan especial a la realidad actual no supone ni un cambio sustancial de usos, ni tampoco de actividades a desarrollar, por lo que consideramos se trata de una adaptación física de las áreas de normativa a la superficie real actual.
- Esa misma situación ocurre con los terrenos existentes que, siendo clasificados como urbanizables en la ordenación urbanística del PE OAS-04y05, han sido ejecutados y transformados en urbanos, a través de sus correspondientes proyectos de urbanización y/o de obras ordinarias de urbanización.
- Otros cambios debidos a la adaptación de la cartografía, ubicación y calificación de viarios a la realidad presente, o bien pequeñas adaptaciones del plan no pueden ser considerados como sensibles a producir efectos significativos en el medio ambiente. Representan cambios de menor escala que no inducen afecciones directas ni indirectas sobre el medio ambiente, tal es el caso de:
  - el viario principal del dique Reina Sofía reflejados en el *PE OAS-04y05* ha perdido el carácter estructurante a causa de los rellenos efectuados, y pasa a considerarse como secundario;

- el vial central de acceso a la urbanización en la nueva Dársena de la Esfinge se clasifica como viario principal, ya que se considera que posee un carácter estructurante;
- se modifica el trazado del viario principal de acceso a la zona de actividades logísticas de La Isleta, en su tramo final, aun no ejecutado, adaptándose a la cartografía, relieve y estudios previos de urbanización y trazados que se han realizado.
- El vial principal que permite conectar la urbanización de la zona de actividades logísticas de La Isleta con la urbanización de "El Sebadal", a través de la salida de emergencia existente, pasa a ser secundario, pasando a convertirse en principal el secundario que divide las Áreas de Normativa A.N.1.A "Área de Almacenaje y Logístico A" y A.N.1.C "Área de Almacenaje y Logístico C";
- se actualiza la ubicación de los espacios libres, aparcamientos, equipamientos y servicios.
- en este caso particular, la actualización de la red viaria de la cartografía del plan especial a la realidad actual no supone ningún cambio sustancial, por lo que consideramos una modificación menor;

Por todo lo anterior, se entiende que la modificación parcial del plan especial planteada, sobre el Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS-05), no implica cambios sustanciales, ni tampoco una mayor incidencia sobre el medioambiente, pudiendo ser considerada una modificación de carácter menor, ante lo cual se entiende que cumple con todos los requisitos necesarios establecidos por el Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias para que sea solicitada su exclusión del procedimiento de evaluación ambiental.

## 6 CONSIDERACIÓN DE LAS ALEGACIONES RECIBIDAS

Durante el periodo de información pública se recibieron las siguientes consideraciones y alegaciones:

Administración, Organismo o Entidad	Fecha de recepción	En plazo/Fuera de plazo
D. Javier Escacena Pérez	31/Octubre/2013	En plazo – APLP
D. Joaquín Fernández Martínez	31/Octubre/2013	En plazo – APLP
D. Javier Escacena Pérez	31/Octubre/2013	En plazo – Ayto.
D. Joaquín Fernández Martínez	31/Octubre/2013	En plazo – Ayto.
D. Pablo Octavio Torres López	2/Noviembre*/2013	En plazo – Ayto.

(\*) En el escrito oficial figura por error del registro del Ayuntamiento el mes de octubre, cuando debe decir noviembre.

Las alegaciones presentadas por parte de D. Javier Escacena Pérez y D. Joaquín Fernández Martínez fueron presentadas por duplicado ante el registro de la Autoridad Portuaria de Las Palmas y el registro del Excmo. Ayto. de LPGC. El contenido y/o la propuesta que se realiza es la misma, por lo que se responderán a las mismas de manera conjunta.

Las alegaciones presentadas por D. Javier Escacena Pérez y D. Joaquín Fernández Martínez solicitan una ampliación de la definición propuesta en el nuevo Artículo 39bis "*Uso pormenorizado Náutico – Deportivo*", y proponen añadir al texto propuesto en el documento aprobado inicialmente lo siguiente: "(...) *Las instalaciones de puesta en seco o varadero darán servicio a todo tipo de embarcaciones acordes con los medios de izada, embarcaciones menores, grandes yates y embarcaciones de servicios portuarios y turísticos.*" Los alegantes justifican tal ampliación de texto por la necesidad de clarificar y despejar las dudas que pudieran suscitarse acerca de la actividad y usos que se puedan desarrollar bajo la denominación de "Uso pormenorizado Náutico – Deportivo".

Sin embargo, en sentido contrario, la alegación presentada por D. Pablo Octavio Torres López solicita que la actividad relacionada con talleres y de reparación naval para megayates y embarcaciones de las definidas en el uso pormenorizado náutico-deportivo quede prohibida en el entorno del istmo de Santa Catalina, proponiendo su instalación en las dársenas exteriores del puerto de Las Palmas, en la zona de ampliación y desarrollo denominada Dársena de La Esfinge. La alegación la apoya con diferentes anexos fotográficos de las instalaciones de Repnaval, fotos antiguas del istmo, fotos del varadero en la dársena de embarcaciones menores, manifiesto, etc... Tal solicitud la fundamenta en el posible impacto directo sobre la playa de Las Canteras, el propio istmo y el vecindario que ocasionará la actividad de talleres y reparación naval, que implica, a juicio del alegante, la existencia necesaria de ruidos, gritos, martillazos, sopletes, pinturas, almacenes de herramientas, trastos y mala imagen. El alegante expone como ejemplo el caso del varadero en la dársena de embarcaciones menores, que debe convivir en las cercanías con un Club con piscina y en el anexo-manifiesto que acompaña propone también como lugar indicado para la colocación de dicha actividad el puerto de Arinaga. Propone que los espacios disponibles en el ámbito del istmo se destinen a espacios libres y/o parques que favorezcan su uso turístico.

Es por este sentido contrapuesto de las alegaciones recibidas, que deben ser analizadas y valoradas en su conjunto para valorar adecuadamente las bondades o desventajas de ambas propuestas de cara al interés general que debe presidir la actuación de esta Autoridad Portuaria, en su carácter de institución gestora de este dominio público, y de las responsabilidades que le competen por la Ley de Puertos en orden a que esta gestión se desarrolle en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad como le ha encomendado el legislador. Es esta la razón de las funciones que se le atribuyen legalmente sobre la ordenación de los usos en la zona de servicios de los puertos, así como la redacción y formulación de los planes especiales de ordenación de la misma, dispuestas en los apartados d) y e) del artículo 26 del TR-LPEyMM.

Al respecto de lo alegado en contra de estos usos portuarios por D. Pablo Octavio Torres López cuando solicita en su alegación que la actividad relacionada con talleres y de reparación naval para megayates y embarcaciones de las definidas en el uso pormenorizado náutico-deportivo quede prohibida en esta zona, es conveniente precisar los siguientes aspectos:

a). **Actividades y usos permitidos en el entorno portuario del istmo**

La planificación y ordenación urbanística de la zona del istmo aprobada en los últimos años promueve para el entorno de Santa Catalina y el istmo de La Isleta la progresiva introducción de usos vinculados con la interacción puerto-ciudad, pero ello no quiere decir y/o no puede conllevar, ya que sería contrario al propio carácter del dominio público portuario, el absoluto desmantelamiento y la total prohibición de la realización de usos y actividades relacionadas con la actividad portuaria.

En concreto, para el Área Terciaria de Puerto-Ciudad (AN3-PC), el vigente Plan Especial de Ordenación OAS-04/05 permite como usos pormenorizados permitidos "*todos los actualmente existentes de almacenamiento y pesqueros*". Entre los usos actualmente existentes se encuentran aquellas actividades relacionadas con la industria pesquera (almacenes frigoríficos, salas de elaboración, manipulación de productos pesqueros, etc...), así como actividades relacionadas con el almacenamiento y la logística (terminal de cemento, terminal de productos MARPOL, mercancía general, etc...).

Dichas actividades y usos eminentemente portuarios conviven y deben convivir con aquellas otras portuarias-turísticas, como es el caso del tráfico de cruceros, o bien con aquellas terciarias-administrativas y de uso ciudadano, como es el caso del centro comercial, el edificio de la Fundación Puertos y los espacios libres del intercambiador de transportes. Por lo tanto, la convivencia entre las distintas actividades y usos portuarios/ciudadanos se está llevando a cabo en el ámbito del istmo de La Isleta y de Santa Catalina, sin incidencias e impactos significativos de gran importancia.

Lo contrario, o sea, la utilización exclusiva de los terrenos, instalaciones y muelles del istmo de Santa Catalina pertenecientes al dominio público portuario para actividades y usos de esparcimiento ciudadano, equipamientos y espacios libres, sería contrario a la propia legislación portuaria y a los usos y fines para los que fueron ejecutadas dichas infraestructuras y terrenos portuarios estatales.

b). **Características y necesidades de infraestructuras e instalaciones para los usos náuticos-deportivos**

Habitualmente las marinas náuticas, dársenas para embarcaciones deportivas y los puertos deportivos son instalaciones portuarias que conviven en perfecta armonía con un entorno típicamente urbano, turístico e incluso residencial. Ejemplo de ello podemos encontrarlo en diversas marinas de las islas canarias actualmente en funcionamiento o bien en ejecución (Puerto Calero y Marina Rubicón en Lanzarote, el nuevo Puerto Deportivo del puerto de Arrecife, Puerto Rico y Pasito Blanco en Gran Canaria, etc...).

El propio uso de embarcaciones náuticas o deportivas demanda una serie de servicios e instalaciones anexas cuya cantidad y calidad repercute proporcionalmente con el nivel de satisfacción del usuario portuario. No sólo se demanda restauración, suministros, avituallamientos, lugares de ocio y servicios para la tripulación, también se demanda servicios para las embarcaciones, entre las que se encuentran las de varada, limpieza, reparaciones, suministros de equipos técnicos y aparatajes, almacenamiento y custodia de embarcaciones en seco, etc...

La incorporación en las dársenas náutico-deportivas de talleres especializados para limpieza, acondicionamiento, remozado y reparaciones varias de las embarcaciones es una demanda y un salto importante de calidad para gran número de usuarios, y cualquier instalación náutica que se precie intenta disponer y ofertar a los usuarios dichos servicios. Tal servicio especializado para este tipo de embarcaciones se ofrece siempre en las principales marinas del territorio español, dársenas e instalaciones portuarias ubicadas en las cercanías de la trama urbana, destacando el de Palma de Mallorca, el de Barcelona, etc...

Tal es así, que la nueva dársena náutica-deportiva que se está ejecutando en el puerto de Arrecife (Puerto Calero) va a disponer de una de las mayores instalaciones para reparaciones navales especializada en yates y embarcaciones deportivas de España, estando ubicada dichas instalaciones en la dársena de Naos, en cercanías de la ciudad de Arrecife, y no en la zona exterior del puerto comercial, más alejada de la ciudad, como así pretende el alegante para el puerto de Las Palmas.

La instalación de dichas infraestructuras de reparaciones náuticas se debe realizar en el propio entorno de una dársena náutica deportiva. Sería de dudoso éxito el considerar que dichas embarcaciones (y sus usuarios) podrían ser tratadas en iguales condiciones en una zona de eminente carácter industrial y propio de grandes embarcaciones comerciales como la dársena de La Esfinfe, o en los talleres de reparaciones existentes en la zona exterior del puerto. Las características de cada uno de los tráficos impiden una convivencia entre las embarcaciones náutico-deportivas y los buques mercantes.

Evidentemente, la prestación de servicios de instalación de varada, limpieza, reparaciones, suministros de equipos técnicos y aparatajes, almacenamiento y custodia de embarcaciones en seco requiere de una serie de medidas correctoras y condiciones que minimicen y eliminen posibles efectos ambientales en el entorno, y para ello en el siguiente apartado se propondrán una serie de limitaciones a tener en cuenta que se proponen introducir en el texto de la normativa.

**c). Limitaciones a implantar para evitar posibles impactos sobre el entorno**

Primeramente, por ser utilizado por el alegante en su discurso, queremos aclarar que la actividad "astillero" no está incluida dentro de las actividades enumeradas y permitidas dentro del uso pormenorizado "náutico-deportivo", ya que la definición propuesta en la normativa habla únicamente de actividades de reparación y taller, siendo la actividad de "astillero" aquella instalación donde se "**construyen y reparan barcos**". La actividad que se permite con el uso náutico-deportivo es aquella donde exclusivamente se reparan o se realizan trabajos de mantenimiento sobre las embarcaciones calificadas como náuticas-deportivas o asimilables a ellas.

Una vez expuestas las consideraciones anteriores, desde la Autoridad Portuaria de Las Palmas podemos entender que la forma y el modo en el cual se realicen ciertas actividades de las incluidas dentro del uso "náutico-deportivo", principalmente las relacionados con la reparación y el taller naval, puede influir en el ámbito del Área Terciaria de Puerto-Ciudad (AN3-PC) del presente plan especial, así como en el entorno inmediato al mismo.

Así, consideramos oportuno introducir dentro del articulado una serie de cautelas que permitan al Ayuntamiento considerar la actividad de taller y reparación como "autorizable" dentro del ámbito del Área Terciaria de Puerto-Ciudad (AN3-PC). Dicha cautela se realizaría a través del procedimiento denominado "*Estudio de Incidencia Ambiental*", recogido en el artículo 5.2.5 de las Normas Urbanísticas de la Ordenación Estructural del vigente PGO de Las Palmas de Gran Canaria. Ello conlleva que para la instalación y funcionamiento de tal actividad se precise una toma en consideración por parte de los servicios técnicos municipales y de la Comisión de Interpretación del Plan General, pudiendo exigir para el correspondiente ejercicio de la actividad una condiciones precisas en la edificación, de utilización, de volumen, medidas correctoras, protectoras, de control, etc... que favorezcan el ejercicio de la misma sin que afecten negativamente a los otros usos y actividades que se desarrollen en el ámbito.

Por tal motivo, se propone añadir al artículo 39bis descrito anteriormente el siguiente texto literal:

*"Las instalaciones que pretendan desarrollar actividades de taller y reparación se considerarán, específicamente para el Área Terciaria de Puerto-Ciudad (AN3-PC), como usos autorizables y sólo se admitirá su implantación previo sometimiento a Estudio de Incidencia Ambiental, de conformidad con el Artículo 5.2.5 de las Normas Urbanísticas de la Ordenación Estructural de la Adaptación Plena del PGO.*

*El peticionario interesado en desarrollar en dicho ámbito una instalación dedicada parcial o totalmente a las actividades de taller y reparación deberá realizar, previamente al otorgamiento de la concesión por parte de la Autoridad Portuaria, la tramitación de este procedimiento. Con tal fin, presentará ante la Autoridad Portuaria el proyecto y el correspondiente estudio de incidencia ambiental, el cual será tramitado ante el Ayto. de LPGC de conformidad con lo dispuesto en la Normativa del PGO."*

Por tanto, teniendo en cuenta las cautelas que se dispondrán en el articulado descrito, se considera que la alegación presentada por D. Pablo Octavio Torres López se acepta parcialmente en lo que se refiere a la necesidad de exigir a las posibles iniciativas en este sentido las suficientes garantías tendentes a neutralizar o al menos, minimizar

hasta niveles técnicamente posibles, sus efectos negativos. Pero no obviamente en cuanto se refiere a la prohibición de dichos usos, ya que se considera que es compatible, complementaria y en definitiva beneficiosa para la actividad portuaria y el entorno.

Consecuentemente con todo lo expuesto previamente, esta Autoridad Portuaria no puede menos que coincidir en lo fundamental, en su sustrato, con las alegaciones presentadas por D. Javier Escacena Pérez y D. Joaquín Fernández Martínez que solicitan una ampliación de la definición propuesta en el nuevo Artículo 39bis "Uso pormenorizado Náutico – Deportivo". El fondo y objeto de la alegación es compartido y aceptado por esta institución como contenido necesario del presente plan especial de ordenación; si bien la alegación no se añadirá en la forma textual propuesta por los alegantes, sino que se añadirá de la siguiente forma: "Artículo 39bis "Uso pormenorizado Náutico – Deportivo": *Se refiere a todas aquellas actividades relacionadas con los servicios técnicos, administrativos, comerciales, de ocio, etc... demandados por las instalaciones náutico-deportivas y sus usuarios, ya sean embarcaciones menores o grandes yates, como embarcaciones asimilables en sus características a las de servicios portuarios, embarcaciones turísticas, etc... Incluidos los correspondientes a instalaciones para taller, reparación o custodia de embarcaciones tales como varaderos, marinas secas, etc...*"

Por tanto, la alegación presentada por D. Javier Escacena Pérez y D. Joaquín Fernández Martínez es aceptada parcialmente.

## 7 PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL ARTICULADO

Habida cuenta de todo lo anterior, incluyendo las alegaciones recibidas, en la presente "2ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS-05)" se propone la siguiente redacción para el articulado de la Normativa vigente de los Planes Especiales de Ordenación de la "Zona de Servicio del Puerto de la Luz y de Las Palmas" (OAS-04) y "Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y de Las Palmas" (OAS-05):

Se añade el artículo 39bis:

**Artículo 39bis. Uso pormenorizado Náutico - Deportivo**

*Se refiere a todas aquellas actividades relacionadas con los servicios técnicos, administrativos, comerciales, de ocio, etc... demandados por las instalaciones náutico-deportivas y sus usuarios, ya sean embarcaciones menores o grandes yates, como embarcaciones asimilables en sus características a las de servicios portuarios, embarcaciones turísticas, etc... Incluidos los correspondientes a instalaciones para taller, reparación o custodia de embarcaciones tales como varaderos, marinas secas, etc...*

*Las instalaciones que pretendan desarrollar actividades de taller y reparación se considerarán, específicamente para el Área Terciaria de Puerto-Ciudad (AN3-PC), como usos autorizables y sólo se admitirá su implantación previo sometimiento a Estudio de Incidencia Ambiental, de conformidad con el Artículo 5.2.5 de las Normas Urbanísticas de la Ordenación Estructural de la Adaptación Plena del PGO.*

*El peticionario interesado en desarrollar en dicho ámbito una instalación dedicada parcial o totalmente a las actividades de taller y reparación deberá realizar, previamente al otorgamiento de la concesión por parte de la Autoridad Portuaria, la tramitación de este procedimiento. Con tal fin, presentará ante la Autoridad Portuaria el proyecto y el correspondiente estudio de incidencia ambiental, el cual será tramitado ante el Ayto. de LPGC de conformidad con lo dispuesto en la Normativa del PGO*

Se añade el punto 7 en el artículo 41:

**Artículo 41. Normas Particulares para el Área de Almacenaje descubierto (AN2)**

(...)

*7. Condiciones especiales del sub-área polivalente del Muelle de Gran Canaria.*

Los terrenos incluidos dentro del sub-área polivalente poseen, como usos pormenorizados, los propios permitidos para el Área de Almacenaje descubierto (AN2) y además se permiten los usos pormenorizados de *Industria y Almacén en todas sus categorías.*

Se añade el término "*Industria, en todas sus categorías (particularmente todas las relacionadas con las actividades portuarias como reparaciones, desguace, etc...)*" en el punto 4 del artículo 45:

**Artículo 45. Normas Particulares para el Área de Graneles (AN5)**

(...)

*4. Condiciones de uso:*

Usos pormenorizados permitidos:	Local de oficina
	Almacén, en todas sus categorías
	Espacio libre y equipamiento en todas sus categorías.
	Servicios públicos en todas sus categorías
	Transporte marítimo y garaje aparcamiento.
	Logístico
	Instalaciones técnicas portuarias
	Maniobra y manipulación de mercancías.
	<i>Industria, en todas sus categorías (particularmente todas las relacionadas con las actividades portuarias como reparaciones, desguace, etc...)</i>

Se suprime el término "concesión" y " , en los espacios señalizados, aparcamiento." en el primer párrafo del punto 2 del artículo 47 y se añade "o actividades relacionadas con el tránsito de mercancías." en el mismo:

**Artículo 47. Normas Particulares para la Red Viaria (NRV)**

(...)

2. Condiciones de parcelación y edificación

Los terrenos comprendidos en los ámbitos de carácter vinculante no podrán ser objeto de ~~concesión,~~ parcelación o edificación y se destinarán permanentemente para el uso de circulación y, ~~en los espacios señalizados, aparcamiento.~~ o actividades relacionadas con el tránsito de mercancías.

Se suprime el término " , darse en concesión" en el segundo párrafo del punto 2 del artículo 47:

Los terrenos comprendidos en los ámbitos de carácter no vinculante 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.

En Las Palmas de Gran Canaria, a diciembre de 2013

Unidad de Planeamiento Urbanístico  
y Planificación Ambiental

D. José Ramón González Morales

Área de Planificación Estratégica  
y Gestión Portuaria

Director de la Autoridad Portuaria

D. Esteban Del Nero Benéitez

D. José Miguel Pintado Joga



### **III. PLANOS DE ORDENACIÓN A SUSTITUIR.**

Como se ha comentado en la memoria justificativa del presente documento, los planos de ordenación de los vigentes Planes Especiales de Ordenación de la "Zona de Servicio del Puerto de la Luz y de Las Palmas" (OAS-04) y "Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y de Las Palmas" (OAS-05), se sustituyen al completo, debido a los cambios introducidos como por las actualizaciones y adaptaciones a la cartografía:

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



#### IV. ANEXO "NORMATIVA A SUSTITUIR Y LA DE SUSTITUCIÓN"

Se anexa al presente documento las páginas a sustituir y las de sustitución pertenecientes al Artículo 41, 45 y 47 de la Normativa de los vigentes Planes Especiales de Ordenación de la "Zona de Servicio del Puerto de la Luz y de Las Palmas" (OAS-04) y "Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y de Las Palmas" (OAS-05).

**Artículo 39. Uso pormenorizado de instalaciones técnicas portuarias**

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.



## Artículo 39. Uso pormenorizado de instalaciones técnicas portuarias

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.

## Artículo 39bis. Uso pormenorizado Náutico - Deportivo

Se refiere a todas aquellas actividades relacionadas con los servicios técnicos, administrativos, comerciales, de ocio, etc... demandados por las instalaciones náutico-deportivas y sus usuarios, ya sean embarcaciones *menores o grandes yates, como embarcaciones asimilables en sus características a las de servicios portuarios, embarcaciones turísticas, etc...* Incluidos los correspondientes a instalaciones para taller, reparación o custodia de embarcaciones tales como varaderos, marinas secas, etc...

*Las instalaciones que pretendan desarrollar actividades de taller y reparación se considerarán, específicamente para el Área Terciaria de Puerto-Ciudad (AN3-PC), como usos autorizables y sólo se admitirá su implantación previo sometimiento a Estudio de Incidencia Ambiental, de conformidad con el Artículo 5.2.5 de las Normas Urbanísticas de la Ordenación Estructural de la Adaptación Plena del PGO.*

*El peticionario interesado en desarrollar en dicho ámbito una instalación dedicada parcial o totalmente a las actividades de taller y reparación deberá realizar, previamente al otorgamiento de la concesión por parte de la Autoridad Portuaria, la tramitación de este procedimiento. Con tal fin, presentará ante la Autoridad Portuaria el proyecto y el correspondiente estudio de incidencia ambiental, el cual será tramitado ante el Ayto. de LPGC de conformidad con lo dispuesto en la Normativa del PGO.*



## 6. Condiciones de tramitación y desarrollo

En el caso de que los proyectos actuales de rellenos, recogidos en el presente Plan Especial para el entorno del dique de León y Castillo, deban modificarse, a los rellenos que resulten de los proyectos que realmente se construyan se les aplicarán las normas previstas en este artículo, manteniendo como zona de muelles una banda de cuarenta metros de anchura medidos desde el cantil.



#### *6. Condiciones de tramitación y desarrollo*

En el caso de que los proyectos actuales de rellenos, recogidos en el presente Plan Especial para el entorno del dique de León y Castillo, deban modificarse, a los rellenos que resulten de los proyectos que realmente se construyan se les aplicarán las normas previstas en este artículo, manteniendo como zona de muelles una banda de cuarenta metros de anchura medidos desde el cantil.

#### *7. Condiciones especiales del sub-área polivalente del Muelle de Gran Canaria.*

Los terrenos incluidos dentro del sub-área polivalente poseen, como usos pormenorizados, los propios permitidos para el Área de Almacenaje descubierto (AN2) y además se permiten los usos pormenorizados de *Industria y Almacén en todas sus categorías*.



Servicios públicos en todas sus categorías  
Transporte marítimo y garaje aparcamiento.  
Logístico  
Instalaciones técnicas portuarias  
Maniobra y manipulación de mercancías.

#### 5. Condiciones de acceso y aparcamiento

Los concesionarios resolverán en el interior de la parcela las necesidades de estacionamiento, tanto de ligeros como de pesados.

Para ello, en el proyecto que acompañe a la solicitud de concesión deberá incluirse un estudio del tráfico de acceso y salida previsto, de las colas de espera que puedan generarse y de las plazas de estacionamiento de empleados y visitantes que sean necesarias, así como un plano en que quede reflejada la localización de los aparcamientos y colas de espera, de forma que éstas en ningún momento puedan afectar al viario principal o secundario.



Servicios públicos en todas sus categorías

Transporte marítimo y garaje aparcamiento.

Logístico

Instalaciones técnicas portuarias

Maniobra y manipulación de mercancías

Industria, en todas sus categorías (particularmente todas las relacionadas con las actividades portuarias como reparaciones, desguace, etc...)

##### *5. Condiciones de acceso y aparcamiento*

Los concesionarios resolverán en el interior de la parcela las necesidades de estacionamiento, tanto de ligeros como de pesados.

Para ello, en el proyecto que acompañe a la solicitud de concesión deberá incluirse un estudio del tráfico de acceso y salida previsto, de las colas de espera que puedan generarse y de las plazas de estacionamiento de empleados y visitantes que sean necesarias, así como un plano en que quede reflejada la localización de los aparcamientos y colas de espera, de forma que éstas en ningún momento puedan afectar al viario principal o secundario.



## Artículo 47. Normas Particulares para la Red Viaria (NRV)

### 1. *Ámbito y carácter*

Ámbito: El conjunto de los viales incluidos en el plano nº 2, de Red Viaria y Equipamientos



Se consideran vinculantes los trazados y la delimitación del viario principal y de la zona de Muelles.

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

- a. La distribución de la sección de todo el viario
- b. El trazado y delimitación del viario secundario
- c. El trazado y delimitación de los accesos a muelles
- d. La localización de las plazas de aparcamiento, que podrán desplazarse dentro del Área de Normativa en que se ubican.
- e. La localización y delimitación de los servicios anejos al viario.

### 2. *Condiciones de parcelación y edificación*

Los terrenos comprendidos en los ámbitos de carácter vinculante 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 no vinculante 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.



## **Artículo 47. Normas Particulares para la Red Viaria (NRV)**

### *1. Ámbito y carácter*

Ámbito: El conjunto de los viales incluidos en el plano nº 2, de Red Viaria y Equipamientos

Se consideran vinculantes los trazados y la delimitación del viario principal y de la zona de Muelles.

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

- a. La distribución de la sección de todo el viario
- b. El trazado y delimitación del viario secundario
- c. El trazado y delimitación de los accesos a muelles
- d. La localización de las plazas de aparcamiento, que podrán desplazarse dentro del Área de Normativa en que se ubican.
- e. La localización y delimitación de los servicios anejos al viario.

### *2. Condiciones de parcelación y edificación*

Los terrenos comprendidos en los ámbitos de carácter vinculante no podrán ser objeto de parcelación o edificación y se destinarán permanentemente para el uso de circulación **y/o actividades relacionadas con el tránsito de mercancías.**

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 no vinculante podrán parcelarse 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.

