

II. MEMORIA DE ORDENACIÓN

3 JUSTIFICACIÓN.

3.1 OBJETO DE LAS MODIFICACIONES PROPUESTAS.

Las modificaciones a realizar sobre el "Plan Especial de Ordenación del Área SG-P Puerto de Las Palmas (anterior OAS-04 y OAS 05)", tienen los siguientes objetivos:

Accesibilidad y conexiones terrestres.

- a) Mejorar la accesibilidad del transporte terrestre al puerto de Las Palmas, facilitando la conexión del sistema general portuario (SG-P) y del sistema general de dotaciones del espacio litoral (SG-DEL) con el sistema general viario (GC-1).
- b) Proponer una alternativa viable técnica y económicamente (a corto y medio plazo) al planteamiento contemplado en el vigente Plan Especial de realizar un nuevo acceso viario al puerto de Las Palmas por el entorno del Área Funcional AN3-TO.
- c) Mantener la continuidad en las conexiones viarias dentro del ámbito de la Zona de Servicio del puerto de Las Palmas, permitiendo y facilitando la gestión conjunta de todos los ámbitos de normativa, tanto los incluidos en el SG-P, como los incluidos en el SG-DEL.
- d) Separar los accesos a las distintas zonas del puerto de Las Palmas, atendiendo a sus especificidades y demandas. Eliminando del acceso por la Glorieta de Belén María los tráficicos terrestres que no están vinculados estrictamente con la actividad portuaria comercial.
- e) Contemplar los cambios en la red viaria necesarios para la nueva delimitación del recinto aduanero portuario que se ejecute, cuyo control de accesos deberá desplazarse de su actual posición en el entorno del Muelle de Sanapú, a su futura localización en el entorno del Muelle Pesquero.
- f) Mantener la accesibilidad interior a los diferentes muelles, parcelas y concesiones administrativas existentes en la zona afectada por el nuevo acceso desde la GC-1.

Modificaciones destinadas a favorecer la actividad portuaria.

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

Así, 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 fue 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 que le aporten mayor eficiencia y eficacia no sólo 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 determinadas circunstancias precisarán de algunas etapas que podrían asimilarse a alguno de los tipos de industria.

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 Cambulloneros, en el AN-1, a fin de dar cabida a nuevas instalaciones.

De esta forma, sin desvirtuar el significado de "*actividad portuaria comercial*" establecido en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, se hace necesario incluir la terminología utilizada en el planeamiento urbanístico para dar cabida a este tipo de usos y actividades. 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, y con la finalidad de dar cabida a industrias y almacenes que estén en relación directa con la actividad comercial portuaria de intercambio de mercancías en el interface tierra-mar, la Autoridad Portuaria entiende que, en este caso, conviene que el espacio incorpore una parte de lo que hasta ahora sería Zona de Maniobra 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.

Con posterioridad a la formulación del documento de noviembre de 2014 de la 3ª *Modificación del Plan Especial de Ordenación*, se ha comprobado, desde el punto de

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

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

Dicha reducción del ancho de zona maniobra para el Muelle de Cambulloneros a una franja de 20 metros fue acordada mediante Resolución del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en sesión celebrada el 21 de enero de 2015 (anuncio publicado en el BOP del miércoles 4 de febrero de 2015), encomendando a los servicio técnicos de la Autoridad Portuaria para que introdujeran dichos cambios de la zona de muelles en los instrumentos de ordenación de la zona de servicio del puerto de Las Palmas, motivo por el cual se introduce dicho cambio en este documento, previamente a la aprobación inicial del mismo.

Por lo anterior, se propone la incorporación en la explanada anexa al Muelle de Cambulloneros, en el área de normativa "Almacenaje Descubierta (AN2)", del uso permitido pormenorizado de "Industrial y Almacenaje en todas sus categorías", y reducir la zona de maniobra a 20 metros, en toda su longitud, tanto de la alineación Cambulloneros como de la de Cambulloneros Sur.

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

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

Además de las modificaciones directas sobre el articulado del Plan Especial, se ha recogido en la normativa de ordenación urbanística otras disposiciones y determinaciones generales relacionadas con el uso de intercambiador aéreo en el SG-P, el desarrollo de energías sostenibles, el levantamiento de la suspensión del área que

se encontraba afectada por el PTP-2, y los usos que adquieren los terrenos emergidos de la zona de servicio del puerto.

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

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

3.2 DESCRIPCIÓN DE LAS ALTERACIONES A INTRODUCIR EN EL PLAN ESPECIAL.

En función de los objetivos anteriores, el documento de formulación de la "*3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS 05)*", plantea introducir los siguientes cambios en la ordenación urbanística del ámbito, que afectan principalmente al vial principal en un tramo de la Avda. de Los Consignatarios, los viales secundarios del entorno del Muelle Pesquero y las áreas funcionales AN3-PC y AN1-B del Plan Especial de Ordenación vigente:

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

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

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

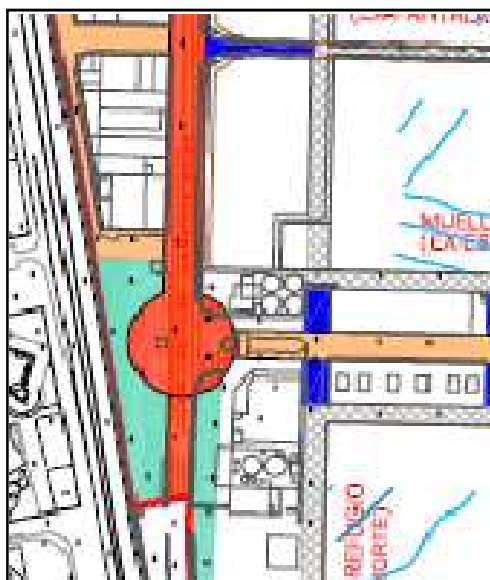
b). Modificaciones de los viales secundarios y las áreas funcionales AN3-PC y AN1-B:

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



▲ Estado actual de la zona afectada por las modificaciones del viario

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



▲ Estructura de viarios según la vigente 2ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del SG-P (anterior OAS-04)

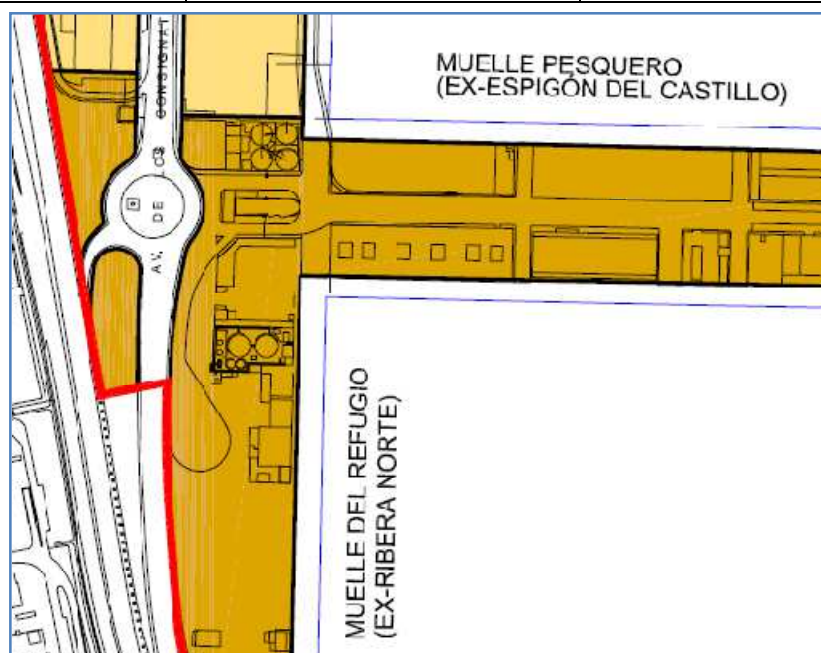


▲ Modificación de la estructura viaria propuesta en esta Modificación del PEO-SG-P.

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

De esta forma las superficies de las Áreas de Normativa afectadas varían de la siguiente forma:

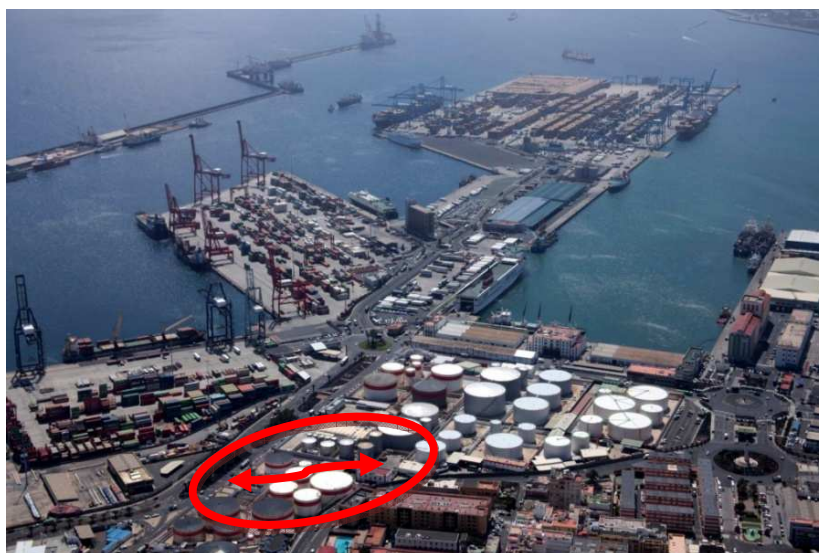
| Área de Normativa | Actual (m2) | Propuesta (m2) |
|-------------------|-------------|----------------|
| A.N.3-PC | 62.104 | 61.176 |



Detalle del área de normativa afectada

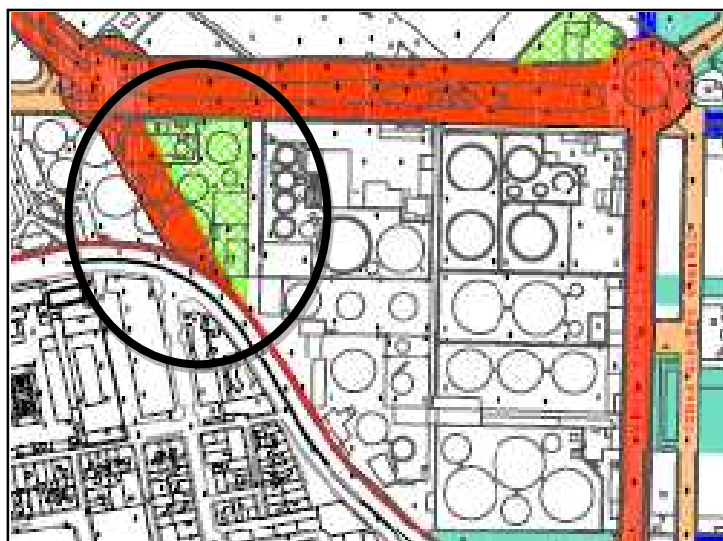
**c). Eliminación del nuevo acceso previsto en el vigente Plan Especial.
Modificación del Área de Normativa AN3-TO:**

Se elimina, atendiendo a las necesidades de seguridad y control portuario, su correcto funcionamiento y evitando la multiplicidad de controles, el nuevo sistema de accesos propuesto por el Plan Especial de Ordenación vigente en el entorno del Área de Normativa AN3-TO, que será sustituido a todos los efectos por los que se propone en esta Modificación. La superficie de los viarios que son eliminados y que eran destinados a este acceso se incluyen en el Área de Normativa AN3-TO.



▲ Situación del acceso que se sustituye por la nueva propuesta.

En consecuencia, se elimina el espacio destinado a Servicios Generales que se sitúa, en el Plan Especial vigente, junto al mencionado acceso. Esta zona de Servicios Generales se justificaba en la necesidad de reservar espacio para servicios de emergencia en previsión de que la conexión con la Avda. Doctor Juan Rodríguez Pérez precisara la ocupación de terrenos anexos a la mencionada vía y el traslado de instalaciones al interior de la Zona de Servicio



▲ Detalle del acceso previsto y área de Servicios Generales que se sustituyen.

La eliminación del acceso y la zona de Servicios Generales modifican sensiblemente la superficie del Área de Normativa AN3-TO, variando la misma de la siguiente forma:

| Área de Normativa | Superficie actual (m2) | Superficie propuesta (m2) |
|-------------------|------------------------|---------------------------|
| A.N.3-TO | 96.568 | 100.538 |

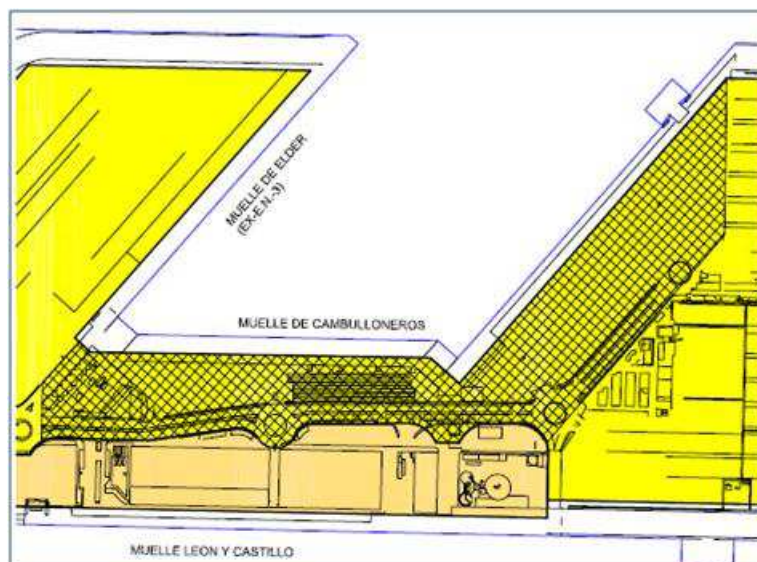


Detalle del área de normativa afectada

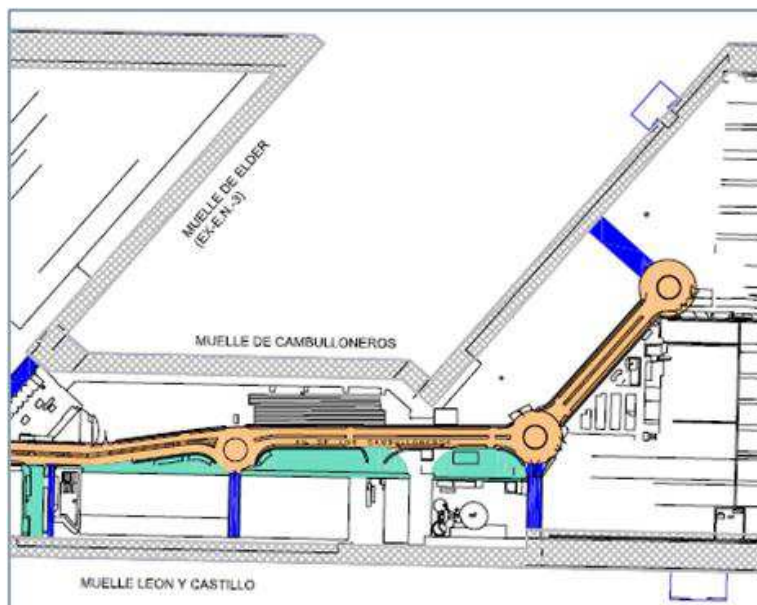
d). Modificaciones destinadas a favorecer la actividad portuaria.

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

Se propone la ampliación de una sub-área polivalente dentro del Área de Almacenaje Descubierta (AN2) –ya vigente al haberse incorporado mediante la 2ª modificación de este Plan- donde se permitan expresamente, además de los usos ya establecidos en el AN2, los usos Clase Industria y Almacén en todas sus categorías (tal y como refleja el plano de ordenación nº3). A la superficie de esta sub-área ya existente en el muelle de Gran Canaria (entre las calles Union Castle y la Avda de las Petrolíferas) se propone la incorporación de una adicional ubicada en una franja paralela al Muelle de Cambulloneros para la que se amplían los usos pormenorizados, ocupando una superficie de 85.370 m². (sombreada con trama en la imagen siguiente). En total entre las dos áreas la superficie suma 155.370 m².



Detalle del ámbito afectado, según plano de áreas de normativa. Área de Normativa AN2 y subárea polivalente (en tramado) en la zona del Muelle de Cambulloneros



Detalle de la zona de muelle, según plano de red viaria y equipamientos. En trama, zona de maniobra o de muelle, en Cambullonero,s que pasa a tener un ancho de 20 metros con esta Modificación

De igual manera, al reducirse la superficie de la Zona de Maniobra (zona de muelles en el plan especial), se incrementa en 20.326 m² la superficie destinada al Área de Normativa Almacenaje Descubierta (sombreada en amarillo en la imagen anterior). En total, la superficie del Área de Normativa AN2 alcanzaría los 825.838 m² en el ámbito de este Plan Especial.

| Área de Normativa | Superficie actual (m2) | Superficie propuesta (m2) |
|-------------------|------------------------|---------------------------|
| A.N.2 * | 805.512 | 825.838 |

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

En la Adaptación Plena al TR-LOTCEC y las Directrices de Ordenación (Ley 19/2003) del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria aprobado definitivamente por Acuerdo de la COTMAC de 29 de octubre de 2012, se establecieron (Ficha del Área Diferenciada SG-P) una serie de modificaciones de los art. 32, 40, 42 y 43 de la Normativa del Plan Especial de Ordenación del SG-P, que tras la aprobación definitiva del PGO se incorporaban directamente a la ordenación urbanística. Además se establecían una serie de observaciones y determinaciones aplicables al conjunto total del ámbito de ordenación. Se propone que en este expediente se introduzcan las actualizaciones y/o adaptaciones correspondientes en la normativa del documento del Plan Especial de Ordenación del SG-P, a fin de que se incorporen en el documento las modificaciones que, de facto, ya son vigentes desde el año 2012.

a) Se modifica el artículo 32.2 del Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicios del Puerto de la Luz y de Las Palmas con el fin de clarificar ciertos aspectos de la normativa relativa al Edificio sede de la Capitanía Marítima y el Centro Coordinador de Servicios Portuarios en el Puerto de Las Palmas y a la parcela donde se localiza. Son dos los objetivos principales que se ponen de manifiesto en la ordenación de ese conjunto edificatorio:

-Potenciar la relación que se establece entre los edificios catalogados y las edificaciones propuestas.

-Potenciar la transversalidad y liberación del suelo interior para permitir la conexión visual y peatonal con el mar, con el fin de mejorar la calidad del espacio público. La normativa del Plan Especial vigente se modifica, por tanto, en su artículo 32.2. Parcela Protegida, quedando como se transcribe:

“Art.32.2. Parcela Protegida.

A.- Definición de la Parcela Protegida.

Es la que actualmente se encuentra ocupada por los tinglados (naves) entre los edificios Protegidos, estableciéndose unas determinaciones básicas para la inserción de las edificaciones futuras que alberguen el programa de necesidades de la Autoridad Portuaria, potenciando visualmente la horizontalidad de conjunto a modo de basamento.

B.- Edificio de Oficinas.

Para la definición del área de movimiento de las edificaciones propuestas se establecen los siguientes parámetros de alineación y retranqueo.

1. Alineaciones de la parcela:

- En la calle Tomás Quevedo Ramírez la alineación resultante es la línea que une los planos de fachada de las edificaciones catalogadas.

- En el Muelle Primo de Rivera la alineación resultante es la línea que une los planos de la fachada de las edificaciones catalogadas.

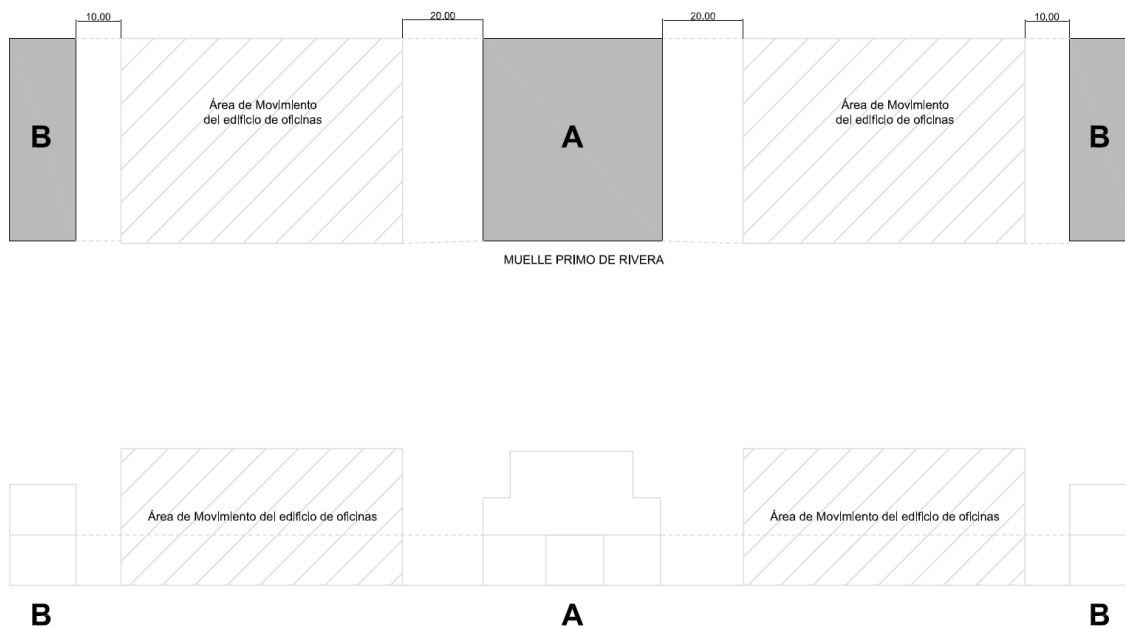
2. Retranqueos sobrerante con respecto a las edificaciones catalogadas:

- 20 metros del Edificio Central A (Autoridad Portuaria)

- 10 metros de los Edificios Laterales B

Bajo rasante se podrá edificar la totalidad de la parcela protegida.

La altura de las edificaciones propuestas no podrá superar la altura del Edificio Central A (Autoridad Portuaria)"



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

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

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

(...)

4. Condiciones de uso

Usos pormenorizados permitidos en todas las sub-áreas:

Pequeña industria

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

Talleres de automoción y reparación

Pequeño comercio.

Local de oficina.

Espacio libre y equipamiento en todas sus categorías.

Servicios públicos en todas sus categorías

Transporte y red viaria, en todas sus categorías

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

Almacén especial y las tres categorías de industria.

Logístico

Instalaciones técnicas portuarias".

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

"Artículo 42. Normas Particulares para el Área de Terciario Oficinas (AN3-TO).

(...)

6. Condiciones de desarrollo y proyecto

Sin renunciar al objetivo del traslado de los depósitos de combustible par dar paso a usos terciarios y administrativos, la norma descrita en este capítulo no será de aplicación, aún cuando se haya finalizado el periodo concesional de las actuales instalaciones, en tanto la actividad portuaria de bunkering sea considerada estratégica para mantener la posición de liderazgo del Puerto de Las Palmas en su entorno.

No obstante las previsiones del Plan Especial sobre la futura ubicación de los depósitos de combustible sitios en la explanada Tomás Quevedo, de la zona de servicio del Puerto de La Luz, los titulares de las concesiones administrativas que amparan o amparen dichos depósitos podrán continuar ejerciendo su actividad industrial en su actual ubicación y ejecutar, previa autorización de la Autoridad Portuaria, las obras que exija el mantenimiento operativo de las actuales instalaciones, debido a la obsolescencia de las mismas o a caso fortuito o fuerza mayor y para atender, en cada caso, la demanda de la actividad industrial.

Cuando la estrategia portuaria lo aconseje o permita, para la remodelación terciaria del área de las petrolíferas, cuya realización no se prevé a corto plazo, pero que puede verse impulsada por las transformaciones en marcha en su entorno o por la necesidad de proceder a la construcción del nuevo acceso al puerto, y con el objeto de lograr la máxima integración entre esta área y su entorno urbano, se desarrollará un concurso de ideas, formalizado en un Estudio de Detalle, para el que la Autoridad Portuaria elaborará el correspondiente programa y sus objetivos.

En el caso de que el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria llegado el momento, decidiera incluir en su Plan Estratégico la posibilidad de intervención en el área antes de la finalización del periodo concesional (2022) esto sólo podría hacerse tras una revisión y modificación sustancial de la concesión, teniendo siempre derecho el concesionario a la indemnización estipulada por ley y al abono de los gastos que origine su traslado."

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

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

(...)

2. Alineaciones y condiciones de parcelación.

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

Parcela mínima: 200m².

(...)

4. Condiciones de Uso.

Usos pormenorizados permitidos:

Todos los actualmente existentes de almacenamiento y pesqueros.

Pequeño comercio.

Establecimientos para consumo de bebidas y comidas.

Terciario/Administrativo

Local de Oficina

Espacio Libre y equipamiento en todas sus categorías.

Servicios Públicos en todas sus categorías.

Transporte Marítimo, estación marítima y garaje o aparcamiento

Náutico-deportivos

Logístico

Instalaciones Técnicas Portuarias.

(...)

6. Condiciones de desarrollo y proyecto.

Podrán desarrollarse mediante dos procedimientos:

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

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

e) Además se incorporan a la normativa del propio instrumento de ordenación urbanística algunas de las observaciones que se recogen en la hoja 2 de la ficha del Área Diferenciada SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS", del vigente Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, aprobado en el año 2012:

- *Con la finalidad de optimizar las comunicaciones del puerto con otros puntos de la isla y del archipiélago se introduce el uso de intercambiador aéreo en todas*

aquellas áreas normativas en que exista como uso permitido el de transporte terrestre y/o marítimo como complemento de éstos.

- La autorización para la localización del uso intercambiador aéreo en una determinada parcela deberá tener en cuenta el modelo de desarrollo urbanístico del ámbito de manera que, en ningún caso, el cono de vuelo condicione la posible futura localización de edificios en altura.
- Asimismo, atendiendo a la conveniencia de promover actividades acordes con el desarrollo de energías sostenibles y sin perjuicio de lo regulado en su caso, mediante ordenanzas municipales, se incorpora el uso de producción y almacenamiento de cualquier categoría de energía considerada como renovable o sostenible. Los niveles de producción y volumen de las mismas deberán tener en consideración lo que al respecto establezca la legislación y planes correspondientes
- De conformidad con la Disposición Transitoria Segunda, de la Orden 28 de junio de 2011 por la que se aprueba definitivamente la Modificación Puntual del PIO de Gran Canaria, se levanta la suspensión en el área del Plan Especial que se encontraba afectada por el PTP-2 quedando en vigor la ordenación prevista por el Plan Especial para dicha zona con las modificaciones que se introducen en esta ficha. (Art.43).
- Los terrenos emergidos en la Zona de Servicios del Puerto, producto de rellenos y obras de infraestructuras previstos en el Plan Director de Infraestructuras, adquirirán, en el momento de su finalización, los usos y determinaciones de los terrenos colindantes con igual destino, salvo que se indicara de forma contraria en el Plan Especial.

Sin embargo, no se incorpora la observación genérica que aparece en la ficha del PGO de LPGC relacionada con la compatibilidad de las actuaciones a realizar según lo dispuesto en la Ley 22/1998 de Costas y su Reglamento General, ya que la totalidad del ámbito de actuación del Plan Especial de la ficha SG-P es zona de servicio de un puerto de interés general del estado, y como tal, dominio público portuario, regulándose dichos terrenos de dominio público estatal por su legislación específica portuaria, que es actualmente el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Siendo la legislación de costas y su reglamento legislaciones aplicables supletoriamente en el ámbito del plan especial de ordenación, solo en aquellos casos no regulados por el derecho específico del dominio público portuario estatal.

3.4 MEDIDAS AMBIENTALES CORRESPONDIENTES AL PUNTO 8 DE LA MEMORIA AMBIENTAL DEL PGO DEL 2012.

Tal y como se indica en el punto 6 de los Antecedentes del Acuerdo de Aprobación inicial de la "3ª Modificación del PEO del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS 04/05)", y conforme al Informe Ambiental Estratégico, para la Aprobación Definitiva deben formar parte de la normativa las medidas ambientales reflejadas en el punto 8 de la Memoria Ambiental del PGO/LPGC, aprobado definitivamente en el año 2012, que guarden relación y sean aplicables a la 3ª Modificación del Plan.

3.5 RESUMEN DE LAS SUPERFICIES DE LAS DIFERENTES ÁREAS DE NORMATIVA.

Según la cartografía actualizada al año 2015, para la redacción de la presente modificación, incorporando los rellenos en ejecución y los previstos en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios aprobada en el año 2014, 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 aproximada de 417,20 Ha. Se observa un cierto desfase con la superficie expresada en la ficha del Área Diferenciada "SG-P" del vigente PGO-LPGC del año 2012: 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.

En la superficie del Área Diferenciada SG-P, ámbito de aplicación éste Plan Especial de Ordenación, cabe distinguir entre la superficie de las Áreas de Normativa, la superficie de la Red Viaria Principal, y la superficie de la zona de maniobra o de Muelles, que como se ha explicado, contabilizan en su conjunto 417,20 Ha.

A continuación se expone un cuadro comparativo entre las superficies de las Áreas de Normativa, según la superficie en planos del Plan Especial de Ordenación vigente (que corresponde con el plano de ordenación nº 3 aprobado en la 2ª Modificación del Plan Especial) y la superficie del plano del Plan Especial de Ordenación propuesto en la presente 3ª Modificación. Se distingue entre superficies actuales, futuros rellenos a incorporar a dicha área de normativa, y el total, así como la diferencia entre la 2ª y la 3ª Modificación:

| AREAS DE NORMATIVA | SUPERFICIE PLANOS PE SG-P VIGENTE (2ª Modificación 2014) | | | SUPERFICIE PLANOS PE SG-P PROPUESTA (3ª Modificación) | | | Diferencia |
|--------------------|---|----------------|------------------|--|----------------|------------------|--------------------------------------|
| | ACTUALES | RELLENOS | TOTALES | ACTUALES | RELLENOS | TOTALES | 2ª Modificación - 3ª Modificación |
| AN1 | 1.511.143 | 228.499 | 1.739.642 | 1.511.143 | 228.499 | 1.739.642 | |
| AN1A | 451.119 | | 451.119 | 451.119 | | 451.119 | 0 |
| AN1B | 159.246 | | 159.246 | 159.246 | | 159.246 | 0 |
| AN1C | 900.778 | 228.499 | 1.129.277 | 900.778 | 228.499 | 1.129.277 | 0 |
| AN2 | 805.512 | | 805.512 | 825.838 | | 825.838 | 20.326 |
| AN2 Polivalente | 70.000 | | 70.000 | 155.370 | | 155.370 | 85.370 |
| AN2 | 735.512 | | 735.512 | 670.468 | | 670.468 | |
| AN3 | 158.672 | | 158.672 | 161.714 | | 161.714 | |
| AN3TO | 96.568 | | 96.568 | 100.538 | | 100.538 | 3.970 |
| AN3PC | 62.104 | | 62.104 | 61.176 | | 61.176 | -928 |
| AN4 | 208.469 | | 208.469 | 208.469 | | 208.469 | 0 |
| AN5 | 50.815 | 21.808 | 72.623 | 50.815 | 21.808 | 72.623 | 0 |
| AN6 | 547.825 | | 547.825 | 547.825 | | 547.825 | 0 |
| | 3.282.436 | 250.307 | 3.532.743 | 3.305.804 | 250.307 | 3.556.111 | 20.326 |

▲ Cuadro comparativo entre las superficies de las áreas de normativa incluidas en el plano del PE SG-P vigente (según la 2ª Modificación) y en el plano del PE SG-P propuesto (según la 3ª Modificación) y las superficies de las mismas con los nuevos rellenos según la cartografía de la DEUP vigente.

4 EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA.

4.1 LEGISLACIÓN BÁSICA ESTATAL

En el BOE del 11 de diciembre de 2013, se publicó la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Mediante esta Ley se reúne en un único texto el régimen jurídico de la evaluación de planes y proyectos, y establece un conjunto de disposiciones comunes que aproximan y facilitan la aplicación de ambas regulaciones. Por tanto, se unifica en una sola norma dos disposiciones: la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente y 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 y modificaciones posteriores al citado texto refundido. Además, con esta nueva Ley 21/2013 se pretende armonizar los diferentes procedimientos administrativos autonómicos, con el fin de simplificar los trámites, reducir las cargas administrativas que soportan las empresas, y evitar diferencias injustificadas en los niveles de exigencia medioambiental de las Comunidades Autónomas.

La parte concerniente a la evaluación ambiental estratégica (evaluación de planes) supone el cumplimiento y seguimiento 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. En general, el procedimiento de evaluación ambiental estratégica 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 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.

En la Ley 21/2013 se diseñan dos **tipos de procedimientos** para la Evaluación Ambiental Estratégica:

- El procedimiento ordinario.
- El procedimiento simplificado.

El ámbito de aplicación de la **EAE "ordinaria"** (artículo 6.1) es sobre todos aquellos planes y sus modificaciones que se adopten o aprueben por una Administración pública y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria, cuando:

- a) Establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental y se refieran a la agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo terrestre, utilización del medio

marino, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo; o bien,

- b) Requieran una evaluación por afectar a espacios Red Natura 2000.
- c) Los sometidos a una EAE "simplificada" cuando así lo decida caso por caso el órgano ambiental en el informe ambiental estratégico.
- d) Los sometidos a una EAE "simplificada", cuando así lo determine el órgano ambiental, a solicitud del promotor.

Los planes serán objeto de una **EAE "simplificada"** (artículo 6.2), en los siguientes casos:

- a) Las modificaciones menores de los planes, entendiendo como modificaciones menores los *"cambios en las características de los planes o programas ya adoptados o aprobados que no constituyen variaciones fundamentales de las estrategias, directrices y propuestas o de su cronología pero que producen diferencias en los efectos previstos o en la zona de influencia"*
- b) Los planes que establezcan el uso, a nivel municipal, de zonas de reducida extensión.
- c) Los planes que, estableciendo un marco para la autorización en el futuro de proyectos, no cumplan demás requisitos mencionados en el apartado de la EAE "ordinaria".

La EAE ordinaria de los planes se someterá al procedimiento reglado establecido en los artículos 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 y 25 de la Ley 21/2013, que incluye solicitud de inicio (elaboración del Documento Inicial Estratégico), consultas, elaboración del documento de alcance, elaboración del Estudio Ambiental Estratégico, información pública y consultas, análisis técnico y concluye con la correspondiente Declaración Ambiental Estratégica.

La EAE simplificada de los planes se someterá al procedimiento reglado establecido en los artículos 29, 30 y 31, que incluye solicitud de inicio (Documento Ambiental Estratégico), consultas, análisis técnico y concluye con el correspondiente Informe Ambiental Estratégico.

En el Informe Ambiental Estratégico se tendrá en cuenta los criterios establecidos en el anexo V de la Ley 21/2013, que, a modo de resumen, son los siguientes:

1. Características del plan, y en particular:
 - Medida en la que establece un marco para proyectos y actividades, por su ubicación, naturaleza, dimensiones, funcionamiento o por su relación con la asignación de recursos.
 - Medida en que influye en otros planes, incluidos los que estén jerarquizados.
 - Pertinencia del plan para la integración de consideraciones ambientales, con el objeto, en particular, de promover el desarrollo sostenible.
 - Problemas ambientales significativos relacionados con el plan.

- Pertinencia del plan a la hora de implantar la legislación en materia de medio ambiente, como los relacionados con la gestión de residuos y de los recursos hídricos.
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 espacial.
 - El valor y la vulnerabilidad del área a causa de:
 - Las características naturales especiales.
 - Los efectos en el patrimonio cultural.
 - La superación de valores límite de calidad ambiental.
 - La explotación intensiva del suelo.
 - Los efectos en áreas o paisajes con rango de protección reconocidos.

4.2 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. Los artículos que regulan el procedimiento de evaluación ambiental estratégica son el 24, el 25, el 26 y el 27.

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.

Según lo dispuesto por el Reglamento, el órgano ambiental de los procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias sería 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 evaluación ambiental.

Sin embargo, la Ley 21/2013 (ley básica estatal, cuya entrada en vigor se ha producido el 12 de diciembre de 2013, al día siguiente de la publicación en el BOE, en aplicación de la disposición final décima), ha introducido una serie de cambios y modificaciones sobre la evaluación ambiental estratégica, que como legislación básica estatal afecta de igual manera a los planes e instrumentos de ordenación recogidos en el Sistema de Planeamiento de Canarias.

La disposición derogatoria única de la Ley 21/2013, establece que la Ley 9/2006, al igual que todas las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a la ley 21/2013, quedan derogadas. No obstante, en el apartado 2º de la misma disposición derogatoria única se establece para las normativas de las respectivas Comunidades Autónomas lo siguiente:

"2. La derogación de las normas previstas en el apartado anterior, en su condición de normativa básica y respecto de las Comunidades Autónomas se producirá, en todo caso, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de la presente ley. No obstante, si antes de que concluya este plazo, las Comunidades Autónomas aprueban nuevos textos normativos adaptados a esta ley, la derogación prevista en el apartado anterior se producirá en el momento en que las nuevas normas autonómicas entren en vigor."

Específicamente, la Ley 21/2013 trata la entrada en vigor de la propia Ley respecto la normativa autonómica de desarrollo en la disposición final undécima:

"Sin perjuicio de su aplicación a las evaluaciones ambientales competencia de la Administración General del Estado desde el momento de su entrada en vigor, a efectos de lo dispuesto en las disposiciones derogatoria y finales séptima y novena, y de la aplicación de la presente Ley como legislación básica, las Comunidades Autónomas que dispongan de legislación propia en materia de evaluación ambiental deberán adaptarla a lo dispuesto en esta Ley en el plazo de un año desde su entrada en vigor, momento en el que, en cualquier caso, serán aplicables los artículos de esta Ley, salvo los no básicos, a todas las Comunidades Autónomas. No obstante, las Comunidades Autónomas podrán optar por realizar una remisión en bloque a esta ley, que resultará de aplicación en su ámbito territorial como legislación básica y supletoria."

Por consiguiente, teniendo en cuenta las siguientes cuestiones:

- a) Que la Comunidad Autónoma de Canarias, a fecha de la redacción del presente instrumento de ordenación, no ha adaptado su normativa de desarrollo de la ley de evaluación ambiental de planes a la legislación básica estatal establecida por la Ley 21/2013.
- b) Que con fecha del próximo 12 de diciembre de 2014 quedarán derogados automáticamente aquellos preceptos, artículos y disposiciones autonómicas que no se hayan adaptado a la nueva Ley 21/2013.

Se considera necesario, por tanto, que sobre la presente "3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS-05)" se realice una evaluación ambiental estratégica conforme al procedimiento y tramitación recogida en la Ley 21/2013, por encontrarse incluida en el ámbito de aplicación de la misma.

4.3 ANTECEDENTES EN MATERIA DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

Antes de entrar a valorar y determinar la aplicación y el tipo de evaluación ambiental estratégica a la que se debería someter el presente expediente de la "3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS-05)", resulta relevante una descripción de los distintos procedimientos de evaluación ambiental estratégica a los que se han sometido la

ordenación urbanística del ámbito territorial SG-P "Puerto de Las Palmas". Así se puede distinguir el Plan Especial de Ordenación "originario" del ámbito SG-P (anterior OAS-04/05) aprobado en el año 2007, las dos modificaciones puntuales anteriores realizadas sobre dicho Plan Especial y el Plan General de Ordenación del Municipio, como expedientes de ordenación urbanística que han tenido un determinado procedimiento y evaluación ambiental durante su tramitación, o bien una exclusión o inviabilidad de la misma, como se explicará a continuación pormenorizadamente y en orden cronológico.

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 general 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 la 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”.*

Dicha 1ª Modificación fue aprobada definitivamente por Orden de 8 de noviembre de 2012 de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias.

Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, adaptación plena al TR-LOTCEC 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-LOTCEC 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.

2ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS-05).

En junio de 2013 la Autoridad Portuaria formuló el documento "2ª MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL ÁREA SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS" (ANTERIOR OAS-04 y OAS-05)" y solicitó al Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, el inicio del expediente de tramitación de la modificación del instrumento de ordenación urbanística, mediante oficio con RE 87597. El concejal de gobierno del Área de Ordenación del Territorio, Urbanismo, Vivienda y Aguas, del Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, acordó mediante Resolución nº 20994/2013, de 21 de junio de 2013, la incoación del expediente de tramitación de la referida modificación.

Dicha modificación del plan especial sobre el Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS-05), desarrollaba determinaciones de un plan prevalente sometido a un procedimiento de evaluación ambiental (Adaptación Plena del PGO de LPGC) y no implicaba cambios sustanciales, ni tampoco una mayor incidencia sobre el medioambiente, pudiendo ser considerada una modificación de carácter menor, ante lo cual se entendió que cumplía con todos los requisitos necesarios establecidos por el Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias para que se solicitara su exclusión del procedimiento de evaluación ambiental.

Por tal motivo, con fecha 19 de julio de 2013, el Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria solicitó a la Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias la exclusión del trámite de evaluación ambiental de la Modificación del Plan Especial de Ordenación del SG-P "Puerto de Las Palmas".

En aplicación de lo establecido por el artículo 24.4 del Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión celebrada el 24 de febrero de 2014, adoptó el Acuerdo de excluir del procedimiento de Evaluación Ambiental la "2ª Modificación del Plan Especial de Ordenación SG-P Puerto de Las Palmas".

Dicha 2ª Modificación fue aprobada definitivamente por acuerdo del Ayuntamiento Pleno, en sesión ordinaria celebrada el día 28 de mayo de 2014.

4.4 PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL A APLICAR.

El artículo 6 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, establece el ámbito de aplicación de la evaluación ambiental estratégica de los planes, distinguiendo dos tipos de procedimientos: el procedimiento ordinario (artículo 6.1) y el procedimiento simplificado (artículo 6.2):

"1. Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes y programas, así como sus modificaciones, que se adopten o aprueben por una Administración pública y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Ministros o del Consejo de Gobierno de una comunidad autónoma, cuando:

a) Establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental y se refieran a la agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo terrestre, utilización del medio marino, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo; o bien,

b) Requieran una evaluación por afectar a espacios Red Natura 2000 en los términos previstos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

c) Los comprendidos en el apartado 2 cuando así lo decida caso por caso el órgano ambiental en el informe ambiental estratégico de acuerdo con los criterios del anexo V.

d) Los planes y programas incluidos en el apartado 2, cuando así lo determine el órgano ambiental, a solicitud del promotor.

2. Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica simplificada:

a) Las modificaciones menores de los planes y programas mencionados en el apartado anterior.

b) Los planes y programas mencionados en el apartado anterior que establezcan el uso, a nivel municipal, de zonas de reducida extensión.

c) Los planes y programas que, estableciendo un marco para la autorización en el futuro de proyectos, no cumplan los demás requisitos mencionados en el apartado anterior."

Las alteraciones a introducir en el instrumento de ordenación urbanística (Plan Especial SG-P) á través del presente expediente, denominado "3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS-05)", no reúne los requisitos para ser considerada una evaluación ambiental estratégica ordinaria.

Sin embargo, sí se puede considerar incluida en las modificaciones que deben ser objeto de una evaluación ambiental estratégica simplificada, por el siguiente motivo:

a) Por ser una modificación menor de un plan ya aprobado, el Plan Especial de Ordenación del ámbito SG-P (anterior OAS-04 y OAS-05).

Según el artículo 5.2.f) de la Ley 21/2013, se define modificaciones menores como aquellos "cambios en las características de los planes o programas ya adoptados o aprobados que no constituyen variaciones fundamentales de las estrategias, directrices y propuestas o de su cronología pero que producen diferencias en los efectos previstos o en la zona de influencia".

En virtud de tal definición, y teniendo en cuenta los cambios y alteraciones que se pretenden realizar sobre la ordenación urbanística del ámbito, se puede considerar que las mismas no ejercerán un cambio en el modelo de desarrollo del ámbito, ni podrán establecer un cambio en las directrices generales de la ordenación.

Ciertamente, la Modificación del Plan Especial no introduce nuevas determinaciones, cambios o propuestas que puedan suponer nuevas afecciones ambientales en el entorno.

De tal carácter (menor) es la variación del contenido del mencionado PE OAS-04y05 que nos atañe, que no es susceptible de ser considerada como una "revisión" o "revisión parcial", de acuerdo a lo establecido respectivamente en los artículos 56 y 57 del Reglamento de Procedimientos. Ni tan siquiera se considera como una "modificación cualificada", al no incluirse dentro de los supuestos del Reglamento de Procedimientos, teniendo la consideración de "modificación no cualificada u ordinaria", por tratarse de una modificación parcial de carácter menor.

Esta modificación no implica en su desarrollo –de forma automática- incidencias mayores sobre el medio ambiente. Las variaciones planteadas 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.

Aparte de la justificación de escoger el procedimiento simplificado por ser una modificación menor, es conveniente tener presentes los antecedentes habidos durante la tramitación ambiental:

- Primero. Del propio plan especial de ordenación, cuya tramitación ambiental fue declarada innecesaria por el organo ambiental.
- Segundo. De las modificaciones realizadas sobre el vigente plan especial de ordenación, que fueron exoneradas de realizar el procedimiento de evaluación ambiental estratégica.
- Tercero. La propia evaluación ambiental estratégica realizada sobre el Plan General de Ordenación Municipal de Las Palmas de Gran Canaria, instrumento prevalente (urbanísticamente) respecto la ordenación urbanística del área diferenciada SG-P.

4.5 EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA.

De conformidad con lo anteriormente expuesto, esta 3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P se sometió a un procedimiento reglado de evaluación ambiental estratégica simplificada, conforme a la tramitación establecida por la Ley estatal 21/2013, de evaluación ambiental, actuando como órgano ambiental la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC).

La COTMAC, en sesión celebrada el 2 de octubre de 2015, acordó la correspondiente formulación del Informe Ambiental Estratégico (IAE) de la "3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS-05)".

En dicho IAE se concluye que las modificaciones urbanísticas propuestas NO TIENEN EFECTOS SIGNIFICATIVOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE, y que las medidas ambientales contenidas en el Documento Ambiental Estratégico se deben incorporar e integrar en la Modificación que vaya a ser sometida a Aprobación Inicial por parte del ayuntamiento.

El Boletín Oficial de Canarias núm. 206, del jueves 22 de octubre de 2015, publicó el acuerdo. Se adjunta al presente documento de la 3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación, como Anexo III, dicha publicación y el correspondiente "Informe Ambiental Estratégico".

4.6 INCORPORACIÓN E INTEGRACIÓN DE LAS MEDIDAS AMBIENTALES RECOGIDAS EN EL DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO.

Conforme al acuerdo del órgano ambiental, COTMAC, por el que se formuló el Informe Ambiental Estratégico sobre esta *Modificación del Plan Especial del Área SG-P*, se integran e incorporan las medidas ambientales reflejadas en el Documento Ambiental Estratégico (DAE) redactado (Anexo II del presente documento).

Según se recoge en el punto 8 de la DAE, las principales medidas ambientales previstas para prevenir, reducir y corregir los posibles efectos negativos que produzcan la ejecución de actuaciones y obras amparadas por la 3ª Modificación del plan especial del SG-P son, en resumen, las siguientes:

- Realización de campañas informativas con todo el personal de obras acerca del seguimiento ambiental y el cumplimiento de los objetivos ambientales.
- La ejecución de obras y actuaciones en la zona contigua con el exterior del ámbito SG-P se realizarán con especial protección del medio colindante al Ámbito del SG-P, teniendo en cuenta los elementos singulares exteriores (Castillo de La Luz, por ejemplo), las afecciones a la red viaria GC-1 y extremando la precaución en la vía interior portuaria.
- Trasplante y conservación de las Phoenix canariensis (palmera canaria), que deben ser tratados adecuadamente, garantizando la conservación de estas palmeras y realizados por personal especializado y siguiendo pautas que eviten la pérdida de los mismos.
- Mantenimiento adecuado de la maquinaria a utilizar en las obras, evitando la emisión a la atmósfera de gases, emisión de ruidos, y otros contaminantes por utilización de maquinaria obsoleta o en mal estado. Respecto el ruido la maquinaria deberá cumplir los niveles de potencia acústica.
- Gestión adecuada de los residuos y vertidos que se produzcan, evitando labores de mantenimiento de maquinaria en obra, gestionando los residuos y sobrantes que se generen durante la ejecución de la obra, e instalando contenedores para su correcta clasificación.

Además, según se recoge en el punto 9 de la DAE, las principales medidas ambientales previstas para el seguimiento ambiental de la ejecución de actuaciones y

obras amparadas por la 3ª Modificación del plan especial del SG-P son, en resumen, las siguientes:

- Redacción de un Programa de Vigilancia Ambiental (PVA), previamente a la ejecución de las obras que se realicen amparadas por la presente Modificación del Plan Especial, en el cual se diferenciarán las distintas etapas de las obras.
- Seguimiento de los parámetros de control e indicadores de impacto que se determinen por el PVA, que como mínimo serán los que establece el DAE:

| Parámetro de control. | Indicador de impacto. |
|--------------------------------------|--|
| Protección del sosiego público. | Estudio de ruidos. Tráfico de maquinaria pesada. |
| Protección de la calidad del aire. | Estudio cuantitativo de las inmisiones de polvo. |
| Conservación del medio | Educación ambiental (campaña informativa). Restauración ambiental al finalizar las labores de obra. |
| Conservación de la calidad del aire. | Emisiones de polvo, ruidos y gases. |
| Protección paisajística. | Mantenimiento de las instalaciones Encuestas y sondeos. |
| Conservación de las zonas verdes. | Mantenimiento de las plantaciones. |

- Comprobación de la realización de las campañas informativas.
- Comprobación de la protección del ámbito exterior, los elementos culturales, Seguimiento de los parámetros de control e indicadores de impacto (Castillo de la Luz, declarado Monumento Histórico Artístico) y los accesos viarios.
- Control de emisiones de polvo, gases y ruido.
- Verificación y control de la gestión de residuos y vertidos.
- Acondicionamiento y estado final del ámbito de actuación de obras.

Por otro lado, tal y como se dice en el Informe Ambiental Estratégico de la COTMAC, se integran e incorporan las medidas ambientales reflejadas en el punto 8 de la Memoria Ambiental del PGO de Las Palmas de Gran Canaria, aprobado definitivamente en el año 2012, que guarden relación y sean aplicables a la 3ª Modificación del Plan Especial, encontrándose las siguientes:

- Mejora en el tratamiento y accesibilidad de calzadas, aceras y zonas públicas, empleando métodos comunes de ajardinamiento y cualificación paisajística, mediante utilización de especies adaptadas a las condiciones ambientales existentes y el limitado consumo hídrico, con preferente de especies de sombra.
- Mejora del firme de los viales, acondicionamiento de las aceras con el fin de aumentar su sección para la instalación de alcorques, siempre atendiendo a la adecuada accesibilidad.
- Tratamiento edificatorio con tipologías de destacada calidad arquitectónica, integración paisajística y luminosidad de interiores.
- Óptima integración paisajística de las actuaciones en los entornos definidos por su patrimonio histórico y arquitectónico, en especial áreas monumentales, espacios libres y rincones singulares.

- Uso de materiales y de elementos técnicos que minimicen la contaminación lumínica y la alteración del paisaje nocturno.

5 PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL ARTICULADO

Habida cuenta de todo lo anterior, en la presente "3ª 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 del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anteriormente denominado Planes Especiales de Ordenación de la "Zona de Servicio del Puerto de la Luz y de Las Palmas" (OAS-04) y "Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y de Las Palmas" (OAS-05):

El apartado A y B del artículo 32.2. se actualiza al texto normativo actualmente vigente tras la entrada en vigor del PGO del año 2012, que introdujo una serie de modificaciones directas sobre el SG-P:

Art.32.2. Parcela Protegida.(...)

A.- Definición de la Parcela Protegida.

Es la que actualmente se encuentra ocupada por los tinglados (naves) entre los edificios Protegidos, estableciéndose unas determinaciones básicas para la inserción de las edificaciones futuras que alberguen el programa de necesidades de la Autoridad Portuaria, potenciando visualmente la horizontalidad de conjunto a modo de basamento.

B.- Edificio de Oficinas.

Para la definición del área de movimiento de las edificaciones propuestas se establecen los siguientes parámetros de alineación y retranqueo.

1. Alineaciones de la parcela:

- En la calle Tomás Quevedo Ramírez la alineación resultante es la línea que une los planos de fachada de las edificaciones catalogadas.

- En el Muelle Primo de Rivera la alineación resultante es la línea que une los planos de la fachada de las edificaciones catalogadas.

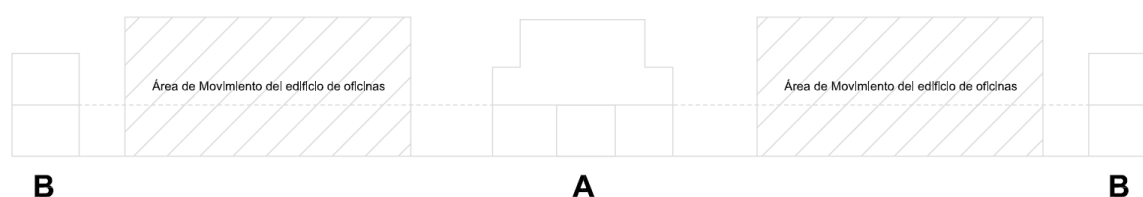
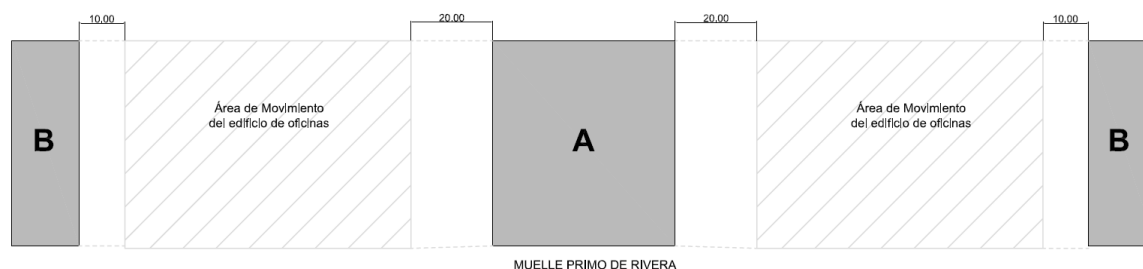
2. Retranqueos sobrerasante con respecto a las edificaciones catalogadas:

- 20 metros del Edificio Central A (Autoridad Portuaria)

- 10 metros de los Edificios Laterales B

Bajo rasante se podrá edificar la totalidad de la parcela protegida.

La altura de las edificaciones propuestas no podrá superar la altura del Edificio Central A (Autoridad Portuaria)"



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

Artículo 39 tris. Determinaciones específicas derivadas del PGO de Las Palmas

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

La autorización para la localización del uso intercambiador aéreo en una determinada parcela deberá tener en cuenta el modelo de desarrollo urbanístico del ámbito de manera que, en ningún caso, el cono de vuelo condicione la posible futura localización de edificios en altura.

Asimismo, atendiendo a la conveniencia de promover actividades acordes con el desarrollo de energías sostenibles y sin perjuicio de lo regulado en su caso, mediante ordenanzas municipales, se incorpora el uso de producción y almacenamiento de cualquier categoría de energía considerada como renovable o sostenible. Los niveles de producción y volumen de las mismas deberán tener en consideración lo que al respecto establezca la legislación y planes correspondientes

De conformidad con la Disposición Transitoria Segunda, de la Orden 28 de junio de 2011 por la que se aprueba definitivamente la Modificación Puntual del PIO de Gran Canaria, se levanta la suspensión en el área del Plan Especial que se encontraba afectada por el PTP-2 quedando en vigor la ordenación prevista por el Plan Especial para dicha zona con las modificaciones que se introducen en esta ficha. (Art.43).

Los terrenos emergidos en la Zona de Servicios del Puerto, producto de rellenos y obras de infraestructuras previstos en el Plan Director de Infraestructuras, adquirirán, en el momento de su finalización, los usos y determinaciones de los terrenos colindantes con igual destino, salvo que se indicara de forma contraria en el Plan Especial.

Así mismo en este nuevo artículo 39.Tris se integran e incorporan las medidas ambientales reflejadas en el punto 8 de la Memoria Ambiental del PGO de Las Palmas de Gran Canaria, aprobado definitivamente en el año 2012, que guarden relación y sean aplicables a la 3ª *Modificación del Plan Especial*, encontrándose las siguientes:

Medidas ambientales reflejadas en el punto 8 de la Memoria Ambiental del PGO de Las Palmas de Gran Canaria, aprobado definitivamente en el año 2012

- Mejora en el tratamiento y accesibilidad de calzadas, aceras y zonas públicas, empleando métodos comunes de ajardinamiento y cualificación paisajística, mediante utilización de especies adaptadas a las condiciones ambientales existentes y el limitado consumo hídrico, con preferente de especies de sombra.
- Mejora del firme de los viales, acondicionamiento de las aceras con el fin de aumentar su sección para la instalación de alcorques, siempre atendiendo a la adecuada accesibilidad.
- Tratamiento edificatorio con tipologías de destacada calidad arquitectónica, integración paisajística y luminosidad de interiores.
- Óptima integración paisajística de las actuaciones en los entornos definidos por su patrimonio histórico y arquitectónico, en especial áreas monumentales, espacios libres y rincones singulares.
- Uso de materiales y de elementos técnicos que minimicen la contaminación lumínica y la alteración del paisaje nocturno.

Se suprime “, en la subárea C” del punto 4 y se elimina el punto 7 en el artículo 40, actualizando el texto del artículo a la normativa vigente tras la entrada en vigor del PGO del año 2012, que introdujo una serie de modificaciones directas sobre el SG-P:

Artículo 40. Normas Particulares para el Área de Almacenaje y Logística (AN1) (...)

4. Condiciones de uso

Usos pormenorizados permitidos en todas las sub-áreas:

Pequeña industria

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

Talleres de automoción y reparación

Pequeño comercio.

Local de oficina.

Espacio libre y equipamiento en todas sus categorías.

Servicios públicos en todas sus categorías

Transporte y red viaria, en todas sus categorías
 Establecimientos para consumo de bebidas y comidas,
 en su tipo I
 Almacén especial y las tres categorías de industria, ~~en la~~
~~subárea C.~~
 Logístico
 Instalaciones técnicas portuarias.

(...)

~~7. Condiciones de Aprobación Provisional.~~

~~La Aprobación Provisional de este Plan Especial, según acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno Local del Excmo. Ayto. de Las Palmas de Gran Canaria de treinta de marzo de dos mil seis, mantiene en suspenso el ámbito que se encuentra incluido en el Plan Territorial Parcial (PTP2) del Plan Insular de Ordenación entre los que se encuentran los terrenos de la Subárea B entre la línea imaginaria coincidente con el límite naciente del Muelle Grande y la línea imaginaria coincidente con el límite naciente del Muelle Pesquero.~~

Con el objeto de ampliar la sub-área polivalente en el Área de Normativa AN2, que es uno de los objetos de la presente 3ª Modificación del Plan Especial, se suprime el término "del Muelle de Gran Canaria", en el punto 7 del 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 actualiza el punto 6 del artículo 42 al texto normativo actualmente vigente tras la entrada en vigor del PGO del año 2012, que introdujo una serie de modificaciones directas sobre el SG-P, quedando como se transcribe:

Artículo 42. Normas Particulares para el Área de Terciario Oficinas (AN3-TO) (...)

6. Condiciones de desarrollo y proyecto

~~Sin renunciar al objetivo del traslado de los depósitos de combustible para dar paso a usos terciarios y administrativos, la norma descrita en este capítulo no será de aplicación, aún cuando se haya finalizado el periodo concesional de las actuales instalaciones, en tanto la actividad portuaria de bunkering sea considerada estratégica para mantener la posición de liderazgo del Puerto de Las Palmas en su entorno.~~

~~No obstante las previsiones del Plan Especial sobre la futura ubicación de los depósitos de combustible sitios en la explanada Tomás Quevedo, de la zona de servicio del Puerto de La Luz, los titulares de las~~

concesiones administrativas que amparan o amparasen dichos depósitos podrán continuar ejerciendo su actividad industrial en su actual ubicación y ejecutar, previa autorización de la Autoridad Portuaria, las obras que exija el mantenimiento operativo de las actuales instalaciones, debido a la obsolescencia de las mismas o a caso fortuito o fuerza mayor y para atender, en cada caso, la demanda de la actividad industrial.

Cuando la estrategia portuaria lo aconseje o permita, para la remodelación terciaria del área de las petrolíferas, cuya realización no se prevé a corto plazo, pero que puede verse impulsada por las transformaciones en marcha en su entorno, y con el objeto de lograr la máxima integración entre esta área y su entorno urbano, se desarrollará un concurso de ideas, formalizado en un Estudio de Detalle, para el que la Autoridad Portuaria elaborará el correspondiente programa y sus objetivos.

En el caso de que el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria llegado el momento, decidiera incluir en su Plan Estratégico la posibilidad de intervención en el área antes de la finalización del periodo concesional (2022) esto sólo podría hacerse tras una revisión y modificación sustancial de la concesión, teniendo siempre derecho el concesionario a la indemnización estipulada por ley y al abono de los gastos que origine su traslado

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

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

(...)

2. Alineaciones y condiciones de parcelación

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

Parcela mínima: 200m².

(...)

4. Condiciones de uso:

Usos pormenorizados permitidos:

Todos los actualmente existentes de almacenamiento y pesqueros.

Pequeño comercio.

Establecimientos para consumo de bebidas y comidas.

Terciario/Administrativo

Local de Oficina

Espacio Libre y equipamiento en todas sus categorías.
Servicios Públicos en todas sus categorías.
Transporte Marítimo, estación marítima y garaje o aparcamiento
Náutico-deportivos
Logístico
Instalaciones Técnicas Portuarias.

(...)

6. Condiciones de desarrollo y proyecto

Podrán desarrollarse mediante dos procedimientos:

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

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

7. Condiciones de Aprobación Provisional.

~~*La Aprobación Provisional de este Plan Especial, según acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno Local del Excmo. Ayto. de Las Palmas de Gran Canaria de treinta de marzo de dos mil seis, mantiene en suspenso el ámbito que se encuentra incluido en el Plan Territorial Parcial (PTP2) del Plan Insular de Ordenación entre los que se encuentran todos los terrenos incluidos en este Área de Normativa (AN3-PC).*~~

Conforme al objeto y la motivación de la presente 3ª Modificación del Plan Especial, se suprime uno de los párrafos del punto 4 "Condiciones técnicas" del artículo 47 "Normas Particulares para la Red Viaria (NRV)", referido al nuevo acceso al puerto de Las Palmas por Belén María que se planteaba en el Plan Especial aprobado en el año 2007:

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

(...)

4. Condiciones técnicas

(...)

~~*La remodelación del acceso de Belén María, una vez construido o simultáneamente a la construcción del nuevo acceso al puerto en la Avenida Alcalde Juan Rodríguez Doroste, se realizará mediante el correspondiente proyecto y la tramitación de un Estudio de Detalle.*~~

(...)

Conforme al objeto y la motivación de la presente 3ª Modificación del Plan Especial, se suprime uno de los párrafos del punto 1 "Ámbito" del artículo 48 "Normas Particulares para Equipamientos y Servicios (NEQ)", referido al nuevo acceso al puerto de Las Palmas por Belén María que se planteaba en el Plan Especial aprobado en el año 2007:

Artículo 48. Normas Particulares para Equipamientos y Servicios (NEQ) (...)

1. *Ámbito*

(....)

Servicios generales

Las Estaciones de servicio

Servicios de emergencia.

Edificio polivalente de servicios (a empresas, bancarios, de emergencia, restauración. etc), a localizar en la punta de la manzana definida tras el desmonte del área de DISA.

Centro de Servicios de La Isleta

Edificio del Consorcio del depósito Franco

Las básculas

Los transformadores

Las casetas de bombas y tuberías

En Las Palmas de Gran Canaria, a mayo de 2016

División de Planificación Urbanística
y Planificación Ambiental

D. José Ramón González Morales

Área de Planificación y Gestión

Director de la Autoridad Portuaria

D. Esteban Del Nero Benítez

D. Salvador Capella Hierro

III. PLANOS DE ORDENACIÓN A SUSTITUIR.

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

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

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

Se anexa al presente documento las páginas a sustituir y las de sustitución pertenecientes al **Artículo 32, 40, 41, 42, 43, 47 y 48** de la Normativa del Plan Especial de Ordenación del SG-P (anterior Plan 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)).

Además, se incorpora el **Artículo 39 tris**.



2.- Parcela protegida.

Se establecen una serie de determinaciones tanto para el elemento de cierre de parcela que hace las veces de basamento relacionando visualmente los edificios protegidos, como al elemento edificado que albergará prácticamente todo el programa de actividades. (Gráfico 1)

A.- Cierre de parcela.

Tanto por lo establecido en la ficha del Catálogo en cuanto a la relación arquitectónica de los 3 cuerpos (autarquía, simetría, volumen), como por la realidad física y visual del conjunto, donde las relaciones entre los edificios se establecen a partir de la imagen de basamento que le confiere la actual fachada de las naves que se localizan entre ellos, el proyecto deberá contemplar un elemento de unión que refuerce y potencie esta idea de conjunto (elemento cierre de parcela).

Este nuevo elemento de relación no podrá superar la altura de cornisa de las actuales naves, con una crujía máxima de 5 mts. y pudiendo retranquearse hasta un máximo de 3 mts. de la alineación hacia el Muelle Primo de Rivera.

Este elemento podrá adosarse, o no, a los edificios protegidos. En el caso que no se adose, la separación a estos no podrá ser mayor de 10 mts.

B.- Edificio de oficinas.

Se establece un área de movimiento de la edificación que se conforma a partir de los siguientes retranqueos:

20 mts. del edificio central (A)

15 mts. del edificio lateral (B)

10 mts. del la alineación oficial al Muelle Primo de Rivera

La altura del edificio no podrá superar la altura del edificio central (A).



2.- Parcela protegida.

A.- Definición de la Parcela Protegida.

Es la que actualmente se encuentra ocupada por los tinglados (naves) entre los edificios Protegidos, estableciéndose unas determinaciones básicas para la inserción de las edificaciones futuras que alberguen el programa de necesidades de la Autoridad Portuaria, potenciando visualmente la horizontalidad de conjunto a modo de basamento.

B.- Edificio de Oficinas.

Para la definición del área de movimiento de las edificaciones propuestas se establecen los siguientes parámetros de alineación y retranqueo.

1. Alineaciones de la parcela:

- En la calle Tomás Quevedo Ramírez la alineación resultante es la línea que une los planos de fachada de las edificaciones catalogadas.
- En el Muelle Primo de Rivera la alineación resultante es la línea que une los planos de la fachada de las edificaciones catalogadas.

2. Retranqueos sobre rasante con respecto a las edificaciones catalogadas:

- 20 metros del Edificio Central A (Autoridad Portuaria)
- 10 metros de los Edificios Laterales B

Bajo rasante se podrá edificar la totalidad de la parcela protegida.

La altura de las edificaciones propuestas no podrá superar la altura del Edificio Central A (Autoridad Portuaria)



Gráfico 1. Esquema de intervención



3.- Usos de la manzana.

Uso cualificado: Administración pública y/o Oficinas.

Uso complementario: Transporte y comunicaciones en la categoría de:

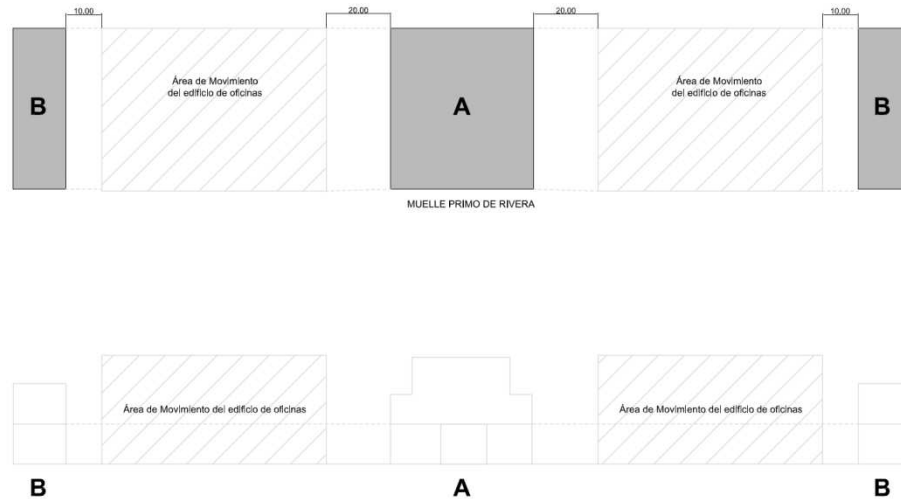
-Transporte Marítimo, Terciario-recreativo Tipo I y Pequeño Almacén.

Uso vinculado:

Transporte y comunicaciones en la categoría de Garaje-Aparcamiento dentro del área de movimiento de la edificación.

La zona que queda fuera del área de movimiento de la edificación se destinará a espacios libres y peatonales.





3.- Usos de la manzana.

Uso cualificado: Administración pública y/o Oficinas.

Uso complementario: Transporte y comunicaciones en la categoría de:

-Transporte Marítimo, Terciario-recreativo Tipo I y Pequeño Almacén.

Uso vinculado:

Transporte y comunicaciones en la categoría de Garaje-Aparcamiento dentro del área de movimiento de la edificación.

La zona que queda fuera del área de movimiento de la edificación se destinará a espacios libres y peatonales.



Artículo 39 tris. Determinaciones específicas derivadas del PGO de Las Palmas.

- Con la finalidad de optimizar las comunicaciones del puerto con otros puntos de la isla y del archipiélago se introduce el uso de intercambiador aéreo en todas aquellas áreas normativas en que exista como uso permitido el de transporte terrestre y/o marítimo como complemento de éstos.

La autorización para la localización del uso intercambiador aéreo en una determinada parcela deberá tener en cuenta el modelo de desarrollo urbanístico del ámbito de manera que, en ningún caso, el cono de vuelo condicione la posible futura localización de edificios en altura.

- Asimismo, atendiendo a la conveniencia de promover actividades acordes con el desarrollo de energías sostenibles y sin perjuicio de lo regulado en su caso, mediante ordenanzas municipales, se incorpora el uso de producción y almacenamiento de cualquier categoría de energía considerada como renovable o sostenible. Los niveles de producción y volumen de las mismas deberán tener en consideración lo que al respecto establezca la legislación y planes correspondientes

- De conformidad con la Disposición Transitoria Segunda, de la Orden 28 de junio de 2011 por la que se aprueba definitivamente la Modificación Puntual del PIO de Gran Canaria, se levanta la suspensión en el área del Plan Especial que se encontraba afectada por el PTP-2 quedando en vigor la ordenación prevista por el Plan Especial para dicha zona con las modificaciones que se introducen en esta ficha. (Art.43).

- Los terrenos emergidos en la Zona de Servicios del Puerto, producto de rellenos y obras de infraestructuras previstos en el Plan Director de Infraestructuras, adquirirán, en el momento de su finalización, los usos y determinaciones de los terrenos colindantes con igual destino, salvo que se indicara de forma contraria en el Plan Especial.

Medidas ambientales reflejadas en el punto 8 de la Memoria Ambiental del PGO de Las Palmas de Gran Canaria, aprobado definitivamente en el año 2012:

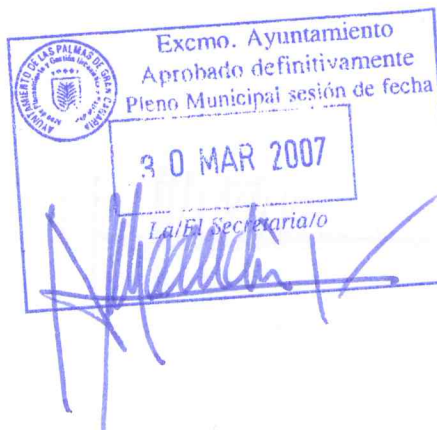
- Mejora en el tratamiento y accesibilidad de calzadas, aceras y zonas públicas, empleando métodos comunes de ajardinamiento y cualificación paisajística, mediante utilización de



especies adaptadas a las condiciones ambientales existentes y el limitado consumo hídrico, con preferente de especies de sombra.

- Mejora del firme de los viales, acondicionamiento de las aceras con el fin de aumentar su sección para la instalación de alcorques, siempre atendiendo a la adecuada accesibilidad.
- Tratamiento edificatorio con tipologías de destacada calidad arquitectónica, integración paisajística y luminosidad de interiores.
- Óptima integración paisajística de las actuaciones en los entornos definidos por su patrimonio histórico y arquitectónico, en especial áreas monumentales, espacios libres y rincones singulares.
- Uso de materiales y de elementos técnicos que minimicen la contaminación lumínica y la alteración del paisaje nocturno.





de estos proyectos, así como los paramentos de aquellos que se localicen en el borde de la urbanización con el paraje protegido, deberán cuidar especialmente su integración en texturas y colores con el entorno natural. En su caso, la Autoridad portuaria podrá exigirles cambios en este sentido, en el proyecto, o la realización de acondicionamientos que minimicen su impacto visual.

4. Condiciones de uso

Usos pormenorizados permitidos en todas las sub-áreas:

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

Usos permitidos en la subárea C:

- Todos los industriales, incluida la producción de energía
- Almacenaje de todo tipo de graneles

Para los terrenos incluidos dentro del Área de Protección del Paisaje Protegido de La Isleta, se exigirá



de estos proyectos, así como los paramentos de aquellos que se localicen en el borde de la urbanización con el paraje protegido, deberán cuidar especialmente su integración en texturas y colores con el entorno natural. En su caso, la Autoridad portuaria podrá exigirles cambios en este sentido, en el proyecto, o la realización de acondicionamientos que minimicen su impacto visual.

4. Condiciones de uso

Usos pormenorizados permitidos en todas las sub-áreas:

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

Usos permitidos en la subárea C:

Todos los industriales, incluida la producción de energía
Almacenaje de todo tipo de graneles

Para los terrenos incluidos dentro del Área de Protección del Paisaje Protegido de La Isleta, se exigirá



De igual manera se actuará en los terrenos resultantes de las obras del entorno del Pantalán de Cory, si bien, la zona de muelles será de 12 metros como en los muelles colindantes.

7. Condiciones de Aprobación Provisional.

La Aprobación Provisional de este Plan Especial, según acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno Local del Excmo. Ayto. de Las Palmas de Gran Canaria de treinta de marzo de dos mil seis, mantiene en suspenso el ámbito que se encuentra incluido en el Plan Territorial Parcial (PTP2) del Plan Insular de Ordenación entre los que se encuentran los terrenos de la Subárea B entre la línea imaginaria coincidente con el límite naciente del Muelle Grande y la línea imaginaria coincidente con el límite naciente del Muelle Pesquero.



De igual manera se actuará en los terrenos resultantes de las obras del entorno del Pantalán de Cory, si bien, la zona de muelles será de 12 metros como en los muelles colindantes.



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*.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

28 MAY-2014

I./a El Secretario/a
General del Pleno



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.

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*.





La actual sede de la Autoridad Portuaria, una vez trasladada a la nueva área terciaria, podría remodelarse para estación marítima.

Logístico

Instalaciones técnicas portuarias

5. Condiciones de acceso y aparcamiento

Se garantizará una plaza de estacionamiento por cada 25 m² de superficie construida, que podrán localizarse en superficie, en edificio o en subterráneo.

Este criterio básico de 1 plaza de aparcamiento por cada 25 m² de edificación se entenderá solo aplicable a aquellas edificaciones con uso genérico de terciario y oficinas. Para el caso de oficinas, computarán a efectos de estos cálculos solo aquellos espacios destinados efectivamente a esos usos excluyendo, por tanto, los destinados a servicios complementarios tales como salas de juntas, salón de actos, biblioteca, comedor, etc

Sin embargo, en estas áreas de normativa se admiten usos logísticos y de instalaciones técnicas portuarias, en cuyo caso particular, el criterio básico será el de habilitar una plaza cada 150 m² de edificación y añadir una plaza más por cada 50m² suplementarios, a partir de los primeros 50 m², destinados a oficinas aplicando los siguientes coeficientes reductores:

- Parcelas hasta 1.000 m², el criterio básico se multiplicara por un coeficiente igual a 1;
- Parcelas entre 1.000 y 5.000 m², se aplicará un coeficiente igual a 0,75 al criterio básico;
- Parcelas mayores de 5.000, el coeficiente reductor será de 0,6 aplicado al criterio básico.

6. Condiciones de desarrollo y proyecto

Para la remodelación terciaria del área de las petrolíferas, cuya realización no se prevé a corto plazo, pero que puede verse impulsada por las transformaciones en marcha en su entorno o por la necesidad de proceder a la construcción del nuevo acceso al puerto, y con objeto de lograr la máxima integración entre esta área y su entorno urbano, se



La actual sede de la Autoridad Portuaria, una vez trasladada a la nueva área terciaria, podría remodelarse para estación marítima.

Logístico

Instalaciones técnicas portuarias

5. Condiciones de acceso y aparcamiento

Se garantizará una plaza de estacionamiento por cada 25 m² de superficie construida, que podrán localizarse en superficie, en edificio o en subterráneo.

Este criterio básico de 1 plaza de aparcamiento por cada 25 m² de edificación se entenderá solo aplicable a aquellas edificaciones con uso genérico de terciario y oficinas. Para el caso de oficinas, computarán a efectos de estos cálculos solo aquellos espacios destinados efectivamente a esos usos excluyendo, por tanto, los destinados a servicios complementarios tales como salas de juntas, salón de actos, biblioteca, comedor, etc

Sin embargo, en estas áreas de normativa se admiten usos logísticos y de instalaciones técnicas portuarias, en cuyo caso particular, el criterio básico será el de habilitar una plaza cada 150 m² de edificación y añadir una plaza más por cada 50m² suplementarios, a partir de los primeros 50 m², destinados a oficinas aplicando los siguientes coeficientes reductores:

- Parcelas hasta 1.000 m², el criterio básico se multiplicara por un coeficiente igual a 1;
- Parcelas entre 1.000 y 5.000 m², se aplicará un coeficiente igual a 0,75 al criterio básico;
- Parcelas mayores de 5.000, el coeficiente reductor será de 0,6 aplicado al criterio básico.

6. Condiciones de desarrollo y proyecto

Sin renunciar al objetivo del traslado de los depósitos de combustible para dar paso a usos terciarios y administrativos, la norma descrita en este capítulo no será de aplicación, aún cuando se haya finalizado el periodo concesional de las actuales instalaciones, en tanto la actividad portuaria de bunkering sea considerada estratégica para mantener la posición de



desarrollará un concurso de ideas, formalizado en un Estudio de Detalle, para el que la Autoridad Portuaria elaborará el correspondiente programa y sus objetivos.

No obstante las previsiones del Plan Especial sobre la futura ubicación de los depósitos de combustible sites en la Explanada Tomás Quevedo, de la zona de servicio del Puerto de La Luz, los titulares de las concesiones administrativas que amparan dichos depósitos podrán continuar ejerciendo su actividad industrial en su actual ubicación y ejecutar durante dicho periodo de tiempo, y previa autorización de la Autoridad Portuaria, las obras que exija el mantenimiento operativo de las actuales instalaciones, debido a la obsolescencia de las mismas o a caso fortuito o fuerza mayor y para mantener la actividad industrial en el volumen de almacenamiento existente en el momento de la aprobación del Plan Especial.

En el caso de que el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria llegado el momento, decidiera incluir en su Plan Estratégico la posibilidad de intervención en el área antes de la finalización del periodo concesional (2022) esto sólo podría hacerse tras una revisión y modificación sustancial de la concesión, teniendo siempre derecho el concesionario a la indemnización estipulada por ley y al abono de los gastos que origine su traslado.



liderazgo del Puerto de Las Palmas en su entorno.

No obstante las previsiones del Plan Especial sobre la futura ubicación de los depósitos de combustible sites en la explanada Tomás Quevedo, de la zona de servicio del Puerto de La Luz, los titulares de las concesiones administrativas que amparan o amparasen dichos depósitos podrán continuar ejerciendo su actividad industrial en su actual ubicación y ejecutar, previa autorización de la Autoridad Portuaria, las obras que exija el mantenimiento operativo de las actuales instalaciones, debido a la obsolescencia de las mismas o a caso fortuito o fuerza mayor y para atender, en cada caso, la demanda de la actividad industrial.

Cuando la estrategia portuaria lo aconseje o permita, para la remodelación terciaria del área de las petrolíferas, cuya realización no se prevé a corto plazo, pero que puede verse impulsada por las transformaciones en marcha en su entorno, y con el objeto de lograr la máxima integración entre esta área y su entorno urbano, se desarrollará un concurso de ideas, formalizado en un Estudio de Detalle, para el que la Autoridad Portuaria elaborará el correspondiente programa y sus objetivos.

En el caso de que el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria llegado el momento, decidiera incluir en su Plan Estratégico la posibilidad de intervención en el área antes de la finalización del periodo concesional (2022) esto sólo podría hacerse tras una revisión y modificación sustancial de la concesión, teniendo siempre derecho el concesionario a la indemnización estipulada por ley y al abono de los gastos que origine su traslado



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

1. *Ámbito y superficie*

Ámbito: el señalado en el Plano nº 3 de Normativa
Superficie: 85.100 m²



2. *Alineaciones y condiciones de parcelación*

Se redactará un proyecto unitario para el conjunto del área.

3. *Condiciones de edificación*

Edificabilidad máxima: 2,2 m²/m².
Ocupación máxima del suelo por la edificación: 50%
La altura será libre

4. *Condiciones de uso:*

Usos pormenorizados permitidos: Todos los actualmente existentes de almacenamiento y pesqueros.
Pequeño comercio
Establecimientos para consumo de bebidas y comidas.
Local de oficina
Espacio libre y equipamiento en todas sus categorías.
Servicios públicos en todas sus categorías
Transporte marítimo, estación marítima y garaje o aparcamiento.
Náutico-deportivos
Logístico
Instalaciones técnicas portuarias



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

1. *Ámbito y superficie*

Ámbito: el señalado en el Plano nº 3 de Normativa
Superficie: 85.100 m²

2. *Alineaciones y condiciones de parcelación*

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

Parcela mínima: 200m².

3. *Condiciones de edificación*

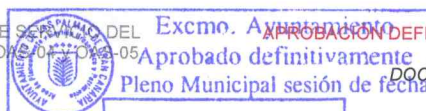
Edificabilidad máxima : 2,2 m²/m².
Ocupación máxima del suelo por la edificación: 50%
La altura será libre

4. *Condiciones de uso:*

Usos pormenorizados permitidos:

Todos los actualmente existentes de almacenamiento y pesqueros.
Pequeño comercio.
Establecimientos para consumo de bebidas y comidas.
Terciario/Administrativo
Local de Oficina
Espacio Libre y equipamiento en todas sus categorías.
Servicios Públicos en todas sus categorías.
Transporte Marítimo, estación marítima y garaje o aparcamiento
Náutico-deportivos
Logístico
Instalaciones Técnicas Portuarias.





Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

30 MAR 2007

La/El Secretario/a

5. Condiciones de acceso y aparcamiento

Se garantizará una plaza de estacionamiento por cada 25 m² de superficie construida, que podrán localizarse en superficie, en edificio o en subterráneo.

Este criterio básico de 1 plaza de aparcamiento por cada 25 m² de edificación se entenderá solo aplicable a aquellas edificaciones con uso genérico de terciario y oficinas. Para el caso de oficinas, computarán a efectos de estos cálculos solo aquellos espacios destinados efectivamente a esos usos excluyendo, por tanto, los destinados a servicios complementarios tales como salas de juntas, salón de actos, biblioteca, comedor, etc

Sin embargo, en estas áreas de normativa se admiten usos logísticos y de instalaciones técnicas portuarias, en cuyo caso particular, el criterio básico será el de habilitar una plaza cada 150 m² de edificación y añadir una plaza más por cada 50m² suplementarios, a partir de los primeros 50 m², destinados a oficinas aplicando los siguientes coeficientes reductores:

- Parcelas hasta 1.000 m², el criterio básico se multiplicara por un coeficiente igual a 1;
- Parcelas entre 1.000 y 5.000 m², se aplicará un coeficiente igual a 0,75 al criterio básico;
- Parcelas mayores de 5.000, el coeficiente reductor será de 0,6 aplicado al criterio básico.

6. Condiciones de desarrollo y proyecto

Para la remodelación hacia usos de Puerto-Ciudad del área del muelle Pesquero y del Refugio se desarrollará un concurso de ideas para el que la Autoridad Portuaria elaborará el correspondiente programa de contenidos. Dicho concurso se referirá al conjunto del área, aunque su desarrollo pueda ser realizado por sub-áreas. En los proyectos referidos a cada subárea podrán concretarse y modificarse el resultado del mencionado concurso de ideas, en el marco del cumplimiento de los parámetros generales de estas normas.

El proyecto se tramitará simultáneamente con un Estudio de Detalle para la justificación de la ordenación volumétrica y las rasantes.



5. Condiciones de acceso y aparcamiento

Se garantizará una plaza de estacionamiento por cada 25 m² de superficie construida, que podrán localizarse en superficie, en edificio o en subterráneo.

Este criterio básico de 1 plaza de aparcamiento por cada 25 m² de edificación se entenderá solo aplicable a aquellas edificaciones con uso genérico de terciario y oficinas. Para el caso de oficinas, computarán a efectos de estos cálculos solo aquellos espacios destinados efectivamente a esos usos excluyendo, por tanto, los destinados a servicios complementarios tales como salas de juntas, salón de actos, biblioteca, comedor, etc

Sin embargo, en estas áreas de normativa se admiten usos logísticos y de instalaciones técnicas portuarias, en cuyo caso particular, el criterio básico será el de habilitar una plaza cada 150 m² de edificación y añadir una plaza más por cada 50m² suplementarios, a partir de los primeros 50 m², destinados a oficinas aplicando los siguientes coeficientes reductores:

- Parcelas hasta 1.000 m², el criterio básico se multiplicara por un coeficiente igual a 1;
- Parcelas entre 1.000 y 5.000 m², se aplicará un coeficiente igual a 0,75 al criterio básico;
- Parcelas mayores de 5.000, el coeficiente reductor será de 0,6 aplicado al criterio básico.

6. Condiciones de desarrollo y proyecto

Podrán desarrollarse mediante dos procedimientos:

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

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



7. Condiciones de Aprobación Provisional.

La Aprobación Provisional de este Plan Especial, según acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno Local del Excmo. Ayto. de Las Palmas de Gran Canaria de treinta de marzo de dos mil seis, mantiene en suspenso el ámbito que se encuentra incluido en el Plan Territorial Parcial (PTP2) del Plan Insular de Ordenación entre los que se encuentran todos los terrenos incluidos en este Área de Normativa (AN3-PC).



~~7. Condiciones de Aprobación Provisional.~~

~~La Aprobación Provisional de este Plan Especial, según acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno Local del Excmo. Ayto. de Las Palmas de Gran Canaria de treinta de marzo de dos mil seis, mantiene en suspenso el ámbito que se encuentra incluido en el Plan Territorial Parcial (PTP2) del Plan Insular de Ordenación entre los que se encuentran todos los terrenos incluidos en este Área de Normativa (AN3-PC).~~

SE ELIMINA ESTA PÁGINA DE LA NORMATIVA





Acera 2,0 metros, a cada lado de las bandas de
aparcamiento
Anchura total de la sección: 21 metros

La remodelación del acceso de Belén María, una vez construido o simultáneamente a la construcción del nuevo acceso al puerto en la Avenida Alcalde Juan Rodríguez Doreste, se realizará mediante el correspondiente proyecto y la tramitación de un Estudio de Detalle.

El proyecto concreto que defina el trazado y características de la prolongación del eje principal del puerto (Av. de las Petrolíferas, Andrés Perdomo, etc.) hacia la Isleta, en su tramo inicial, desde el arranque de la península del Nido hasta la primera intersección, se acompañará de un Proyecto de Restauración Paisajística del ámbito costero afectado, con los siguientes objetivos:

- Minimizar la incidencia del proyecto y del proceso constructivo en la morfología del litoral.
- Reponer o restaurar los elementos minerales o vegetales afectado o completarlos con la introducción de otros acordes con el carácter volcánico del paraje, tanto en cuanto a especies, como a colores o demanda de agua.
- Minimizar la visibilidad desde el mar de los edificios que pudieran construirse en terrenos de La Isleta.

5. *Condiciones particulares de previsión de plazas aparcamiento asociado a parcelas.*

a) De forma particular, el criterio básico de habilitar una plaza cada 150 m² de edificación y añadir una plaza más por cada 50m² suplementarios, a partir de los primeros 50 m², destinados a oficinas definido en las Normas particulares para el Área de Almacenaje y Logística (AN1) se corregirá, en los siguientes casos específicos, mediante un coeficiente reductor :

- Parcelas hasta 1.000 m², el criterio básico se multiplicara por un coeficiente igual a 1;
- Parcelas entre 1.000 y 5.000 m², se aplicará un coeficiente igual a 0,75 al criterio básico;
- Parcelas mayores de 5.000, el coeficiente reductor será de 0,6 aplicado al criterio básico.



| | |
|------------------------------|---|
| Acera | 2,0 metros, a cada lado de las bandas de aparcamiento |
| Anchura total de la sección: | 21 metros |

El proyecto concreto que defina el trazado y características de la prolongación del eje principal del puerto (Av. de las Petrolíferas, Andrés Perdomo, etc.) hacia la Isleta, en su tramo inicial, desde el arranque de la península del Nido hasta la primera intersección, se acompañará de un Proyecto de Restauración Paisajística del ámbito costero afectado, con los siguientes objetivos:

- Minimizar la incidencia del proyecto y del proceso constructivo en la morfología del litoral.
- Reponer o restaurar los elementos minerales o vegetales afectado o completarlos con la introducción de otros acordes con el carácter volcánico del paraje, tanto en cuanto a especies, como a colores o demanda de agua.
- Minimizar la visibilidad desde el mar de los edificios que pudieran construirse en terrenos de La Isleta.

5. Condiciones particulares de previsión de plazas aparcamiento asociado a parcelas.

a) De forma particular, el criterio básico de habilitar una plaza cada 150 m² de edificación y añadir una plaza más por cada 50m² suplementarios, a partir de los primeros 50 m², destinados a oficinas definido en las Normas particulares para el Área de Almacenaje y Logística (AN1) se corregirá, en los siguientes casos específicos, mediante un coeficiente reductor :

- Parcelas hasta 1.000 m², el criterio básico se multiplicara por un coeficiente igual a 1;
- Parcelas entre 1.000 y 5.000 m², se aplicará un coeficiente igual a 0,75 al criterio básico;
- Parcelas mayores de 5.000, el coeficiente reductor será de 0,6 aplicado al criterio básico.



Artículo 48. Normas Particulares para Equipamientos y Servicios (NEQ)

1. *Ámbito:*

En el presente Plan Especial se califican como equipamientos y servicios los recogidos en el plano de ordenación nº 2, Red Viaria y Equipamientos, y aquellos que sin recogerse, por su reducido tamaño o su disposición, pueden considerarse como tales. En conjunto se califican de equipamientos o servicios:

Equipamientos:

Las pistas deportivas, situadas entre la Avenida de las Petrolíferas y la calle Guinchete.

La desalinizadora, sobre la Avenida de las Petrolíferas

La Estación Depuradora, a construir en La Isleta

Servicios generales

Las Estaciones de servicio

Servicios de emergencia, a localizar sobre en el encuentro del nuevo acceso con la avenida de las petrolíferas, sobre el área terciaria.

Edificio polivalente de servicios (a empresas, bancarios, de emergencia, restauración. etc), a localizar en la punta de la manzana definida tras el desmonte del área de DISA.

Centro de Servicios de La Isleta

Edificio del Consorcio del depósito Franco

Las básculas

Los transformadores

Las casetas de bombas y tuberías



2. *Carácter*

Se considera vinculantes:



Artículo 48. Normas Particulares para Equipamientos y Servicios (NEQ)

1. *Ámbito:*

En el presente Plan Especial se califican como equipamientos y servicios los recogidos en el plano de ordenación nº 2, Red Viaria y Equipamientos, y aquellos que sin recogerse, por su reducido tamaño o su disposición, pueden considerarse como tales. En conjunto se califican de equipamientos o servicios:

Equipamientos:

Las pistas deportivas, situadas entre la Avenida de las Petrolíferas y la calle Guinchete.

La desalinizadora, sobre la Avenida de las Petrolíferas

La Estación Depuradora, a construir en La Isleta

Servicios generales

Las Estaciones de servicio

Servicios de emergencia.

Edificio polivalente de servicios (a empresas, bancarios, de emergencia, restauración, etc), a localizar en la punta de la manzana definida tras el desmonte del área de DISA.

Centro de Servicios de La Isleta

Edificio del Consorcio del depósito Franco

Las básculas

Los transformadores

Las casetas de bombas y tuberías

2. *Carácter*

Se considera vinculantes:

