



4ª MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL ÁREA SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS" (ANTERIOR OAS-04 y OAS-05)

ÁREA DE PLANES URBANÍSTICOS

II.- DOCUMENTO DE ORDENACIÓN

CONTENIDO:

- 4.- MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA ORDENACIÓN
- 5.- EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA
- 6.- PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL ARTICULADO
- 7.- PLANOS DE ORDENACIÓN A SUSTITUIR

NOVIEMBRE DE 2022



w006754ab65281d163ec07e60ca10b00ddw

COPIA AUTÉNTICA que puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en <https://sede.palmasport.gob.es/validacionDoc>

| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |

II. DOCUMENTO DE ORDENACIÓN

4 MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA ORDENACIÓN

4.1 JUSTIFICACIÓN DE LA OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA DE LA MODIFICACIÓN

En los últimos años el desarrollo de las ampliaciones del puerto de Las Palmas y el desarrollo de nuevas urbanizaciones se han realizado, principalmente, en el ámbito de la Dársena de África (a través de nuevos rellenos y explanadas) y en los terrenos de La Isleta (a través de desmontes y excavaciones).

Además de la realización de los movimientos de tierras, en el ámbito de La Isleta se han presentado una serie de proyectos de ocupación de suelo portuario por parte de diversas entidades para la realización de actividades logísticas y de almacenamiento para las que se precisan grandes superficies terrestres. Por este motivo, se ha solicitado una reconsideración de la estructura de la red viaria que el vigente Plan Especial establece para el ámbito de La Isleta, de forma que promueva y posibilite una capacidad de adaptación de las instalaciones urbanas y de la propia red viaria a las distintas solicitudes de ocupación de dominio público portuario que se presenten.

Principalmente, el ámbito territorial de esta 4ª Modificación del Plan Especial se circunscribe a los espacios de la zona de servicio del puerto que se encontraban en el extinto Ámbito de Ordenación Diferenciada OAS-05 "Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y de Las Palmas", del anterior PGO/LPGC. Contaba entonces la Zona de Servicio en esta área con una superficie de 103,50 Ha., en el tramo costero oriental de La Isleta, conectado de modo territorial con el Puerto de La Luz y Las Palmas.

En cuanto a la justificación de la necesidad material del cambio de planeamiento, se encuentra en dos sucesos sobrevenidos y no previsibles desde la aprobación definitiva del plan especial en el año 2007.

En primer lugar, la aparición de material suelto (lapilli, etc...), en vez de la prevista roca de basalto, ha obligado a ejecutar durante la excavación taludes más tendidos, obligando no solo a desplazar el vial secundario hacia el interior, sino a reducir la superficie de las parcelas resultantes. Consecuentemente, no solo el vial secundario, sino que las propias parcelas, se han visto parcialmente inutilizables. Resulta obvio concluir que esto impone un rediseño de la trama del viario, porque los viales secundarios perimetrales, colindantes con el espacio descrito anteriormente, no se podrán ejecutar o serán de difícil materialización y en diferente localización.

| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |



w006754ab5281d163ec07e60ca0000dW

En segundo lugar, respecto el tipo de usuarios que se han implantado en la primera fase de la urbanización, y en las peticiones para la segunda fase. Las solicitudes consisten en proyectos de grandes terminales de operadores de almacenamiento de graneles líquidos en tránsito o de exportación internacional. Estos operadores precisan de grandes superficies, en las que las mercancías entran y salen a través de tuberías, mediante carga y descarga desde el transporte marítimo, sin necesidad o contacto alguno con viarios o vehículos. En consecuencia, el tráfico previsto para el ámbito de La Isleta será menor que el que requeriría otro tipo de actividades.

Lo anterior pone de manifiesto la innecesidad de la existencia de un vial principal vinculante. Al menos mientras no se demuestre que realmente sea preciso, ya que, por ahora, la situación real y las previsiones apuntan a una circulación de vehículos de pequeñas dimensiones (no pesados de gran capacidad de carga sino ligeros, turismo o furgonetas) y escaso tráfico, puesto que no existe la movilidad de proveedores y clientes de otras actividades comerciales portuarias.

De manera accidental, la redacción y tramitación de la modificación de la ordenación urbanística conllevará la actualización de la cartografía de la zona de servicio del puerto en el ámbito del plan especial SG-P, así como sus respectivas áreas de normativa, zonas de maniobras, muelles, red viaria y equipamientos.

4.2 ALTERNATIVAS DE MODIFICACIÓN

El objeto de esta modificación menor consiste en cambiar el carácter del vial principal previsto para la ordenación de la "Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y de Las Palmas" (extinta OAS-05), ya que la experiencia acumulada en los casi catorce años de vigencia del actual Plan Especial, y las previsiones futuras de implementación de actividades justifican su innecesidad y aconsejan su cambio a un vial secundario. Esta caracterización de su naturaleza como secundario se compadece con resultar mucho menos impactante en términos ambientales, resultando más flexible y acomodada a la demanda de usos y actividades sobrevenidas que están previsto se produzcan en el futuro.

Desde el punto de vista de la tipología de viales y sus determinaciones urbanísticas, y la categorización de los viales principales y secundarios, se han valorado diferentes alternativas de categorización de los viales de la futura urbanización que sean funcionales técnicamente, o válidos como alternativas que pudieran ser consideradas por la Autoridad Portuaria. Se han elegido 3 alternativas diferentes + la alternativa "cero" o estado actual del planeamiento, de forma que se pueda hacer una valoración comparativa entre las distintas posibilidades de modificación, y además cumplir con la legislación ambiental a la hora de proponer diferentes propuestas y alternativas durante la evaluación ambiental estratégica simplificada del documento de modificación del plan especial.

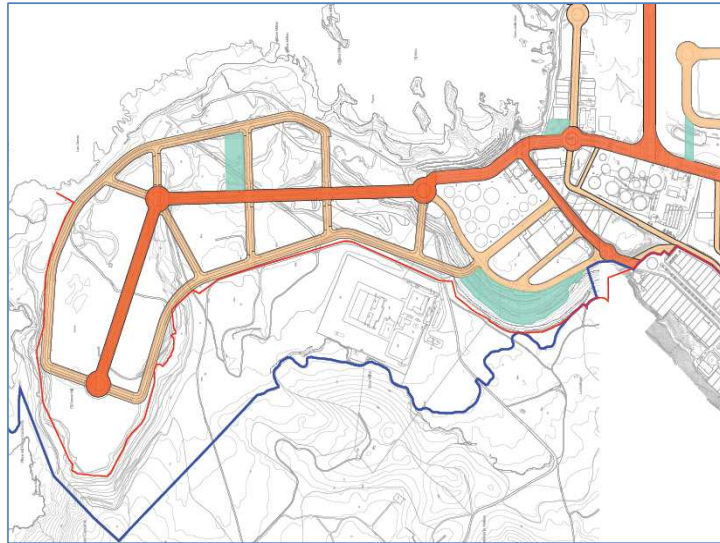
Evidentemente, la primera alternativa a mencionar y valorar es la alternativa "cero", que supone el mantenimiento invariable del planeamiento en el mismo estado en el que se encuentra actualmente. Esta alternativa implica el mantenimiento de las

| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |



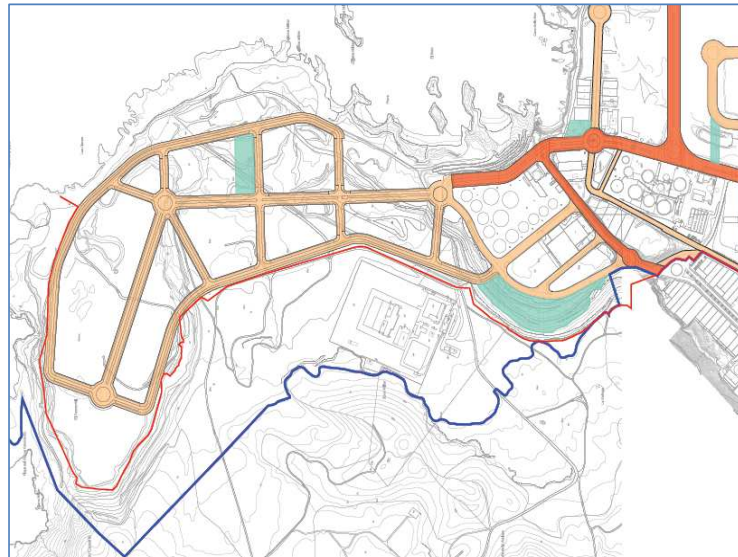
w00c754ab5281d163ec07e60a10b00ddW

dificultades actuales a la hora de gestionar las grandes superficies de terminales y concesiones que se prevén en la zona de La Isleta, y puede quedar descartada por el propio objeto de la modificación del pan especial.

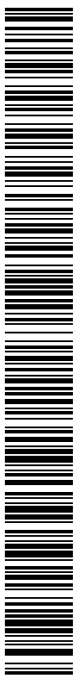


Alternativa 0. Plano de Ordenación 2 – Red viaria

Como alternativa 1 se plantea el cambio de la categoría del vial central en la zona de La Isleta, pasando de vial principal a vial secundario. Realmente ello supondría múltiples posibilidades de ejecución de la urbanización, ya que el carácter de los viales secundarios otorga mucha flexibilidad a la Autoridad Portuaria en la adaptación de los viarios y la ejecución de nuevas urbanizaciones a las circunstancias cambiantes del negocio portuario, en función de la demanda de los operadores.



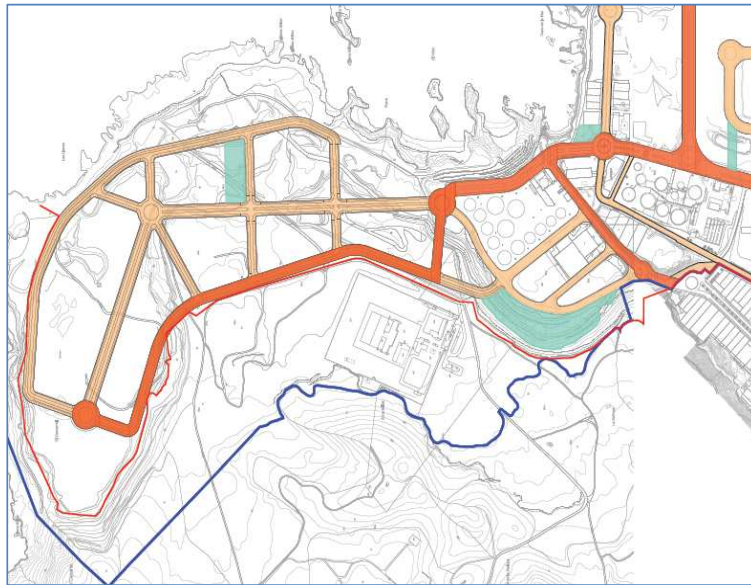
Alternativa 1. Plano de Ordenación 2.- Red viaria



w006754ab5281d163ec07e60a0000dW

| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |

Como alternativa 2 se plantea cambiar el trazado del vial principal, pasando a considerarse como tal el vial que bordea la zona de urbanización de la Isleta, colindante con los taludes que conforman la zona de transición y protección con el espacio natural protegido de La Isleta. En este caso, el inconveniente principal es el mismo que con la alternativa 0, ya que el establecimiento de dicho vial como principal (y por tanto vinculante en su trazado) dificulta un desarrollo posterior del ámbito amoldable a los futuros requerimientos de superficies y accesos de los posibles concesionarios. Además, al estar colindante con los futuros taludes a ejecutar en el ámbito puede resultar problemática su carácter vinculante en cuanto trazado, en caso de dificultades geológicas que obliguen a desarrollos de taludes diferentes a los inicialmente establecidos.



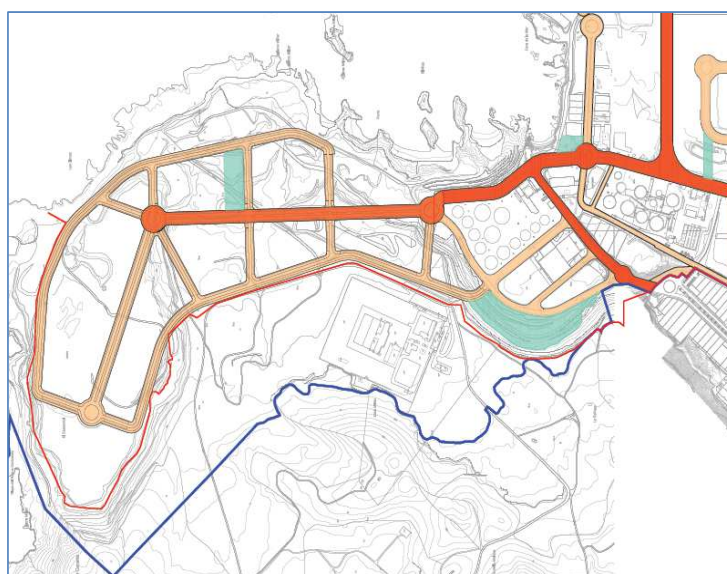
Alternativa 2. Plano de Ordenación 2.- Red viaria

Como alternativa 3 se plantea que el vial central de la urbanización siga manteniendo el carácter de principal en su alineación norte-sur, pasando a ser vial secundario en su tramo interior, en la zona de la antigua cantera, en el norte de La Isleta. En este caso se mejora la capacidad de desarrollo y posibilidades en la parte norte del ámbito de La Isleta, pero en los primeros tramos de urbanización el inconveniente principal es el mismo que con la alternativa 0: establecimiento de una red viaria principal, con un trazado y existencia vinculante, que impide proyectos de urbanización y trazados de la red viaria adaptables a las solicitudes de grandes terminales portuarias.

| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |



w006754ab5281d163ec07e60a10b00dW



Alternativa 3. Plano de Ordenación 2.- Red viaria

De las alternativas estudiadas se desprende, claramente, que la alternativa 1 se corresponde con la más favorable desde el punto de vista de gestión y explotación del dominio público portuario. En general, no hay que olvidar que, a diferencia de las circunstancias jurídicas de la trama urbana clásica que se desarrolla en el suelo urbano o urbanizable, en el sistema general portuario todo el suelo es dominio público portuario. Tanto los espacios para usos y necesidades generales (viales, zonas libres, equipamientos,...), como los que se destinan al uso privativo, exclusivo e intensivo para los usos portuarios. En tal sentido es reversible, y así seguirá siendo, el espacio para unos y otros. Como de hecho se acredita en varios ejemplos de nuestro puerto. La presencia de un vial secundario en el planeamiento no supone ningún obstáculo normativo para que, a la hora de su ejecución, se realice con las mismas características técnicas y físicas de los vinculantes viales principales.

En definitiva, no se pierde ninguna oportunidad al cambiar la categoría de vial principal a vial secundario, tal y como propone la alternativa 1, y se gana en flexibilidad para su exacta localización y dimensionamiento. Así ha venido ocurriendo en otros ejemplos que se pueden observar en el puerto, en los cuales, donde no había previsto viales o estos eran de categoría secundaria o terciaria, las circunstancias han aconsejado que se desarrollen viales de las características técnicas de la red viaria principal.

En consecuencia, la Autoridad Portuaria es consciente y la más interesada en que el sistema viario sea el óptimo necesario para poder cumplir fielmente con sus obligaciones y fines que le otorga el TR-LPEyMM. Puede haber múltiples soluciones posibles con la modificación, por lo que nada se pierde con el cambio. La Autoridad Portuaria podría desarrollar con esta alternativa una solución de tráfico no solo igual que la actualmente prevista para el vial principal, sino mejor en cuanto a su adaptación a las



w006754ab5281d163ec07e60a10b00dW

COPIA AUTÉNTICA que puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en <https://sede.palmasport.gob.es/validacionDoc>

| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |

necesidades reales que se presenten. Hay múltiples alternativas de facto y se podrá hacer la mejor en términos de eficiencia, seguridad, funcionalidad y sostenibilidad.

Por último, este escenario redonda favorablemente en la sostenibilidad medioambiental. En primer lugar, porque se reducen considerablemente las emisiones de gases y ruidos, producto directo e inmediato de la intensidad del tráfico. Y en segundo lugar, porque también se reduciría el consumo de espacio y recursos materiales para la ejecución de viales, si estos finalmente resultaran innecesarios en la dimensión y ubicación prevista.

No obstante, como se explicaba en la primera parte de este apartado, si las circunstancias que se produjeran en el futuro finalmente llegaran a acreditar que es necesario un vial con las características técnicas y dimensiones de uno principal, siempre se podría ejecutar, ya que el vial secundario permite la ejecución de uno con dimensiones y características técnicas superiores.

Se adjunta plano de las Alternativas.



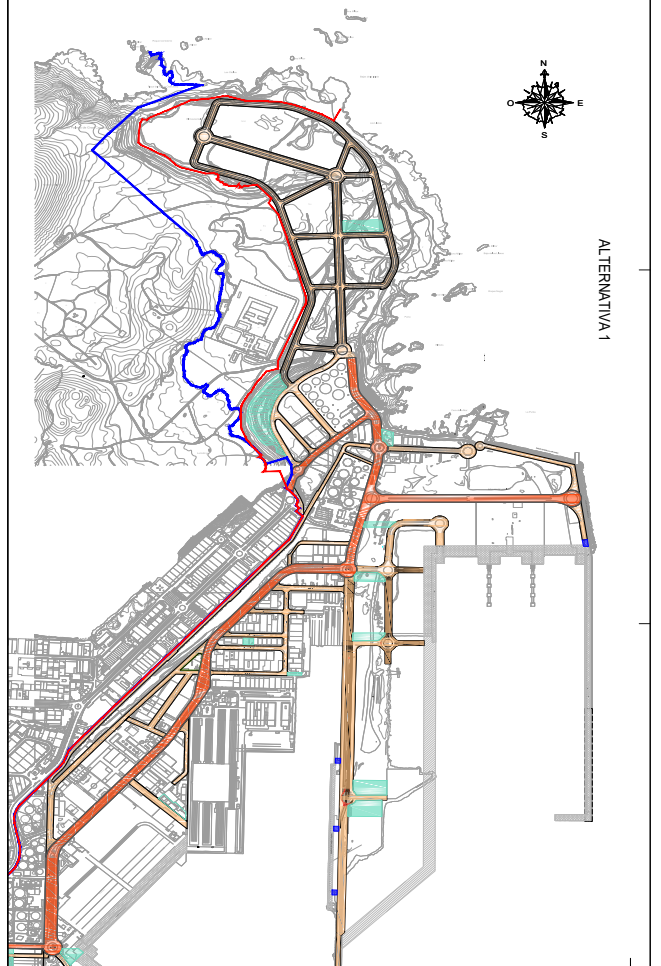
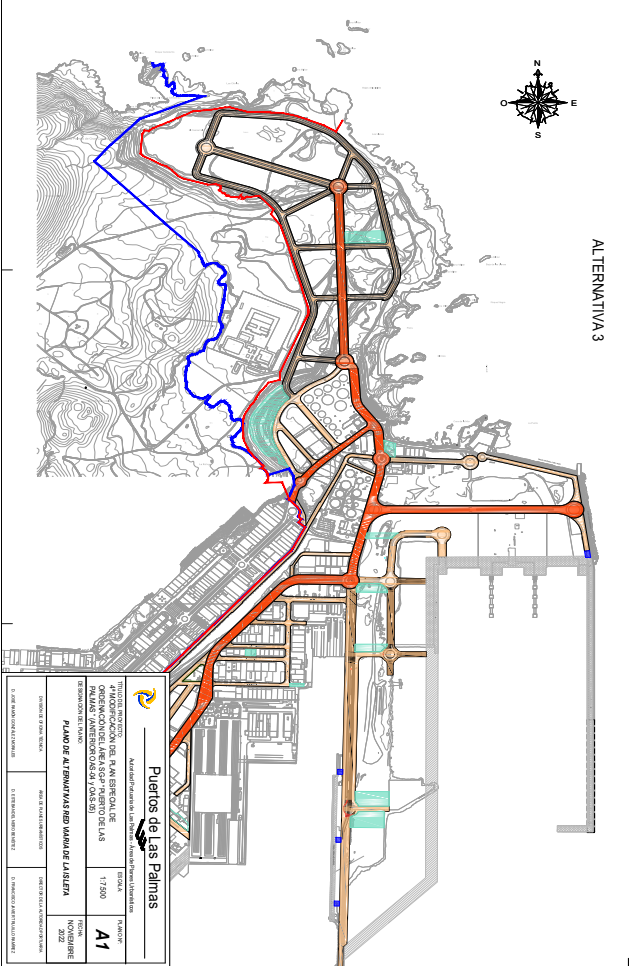
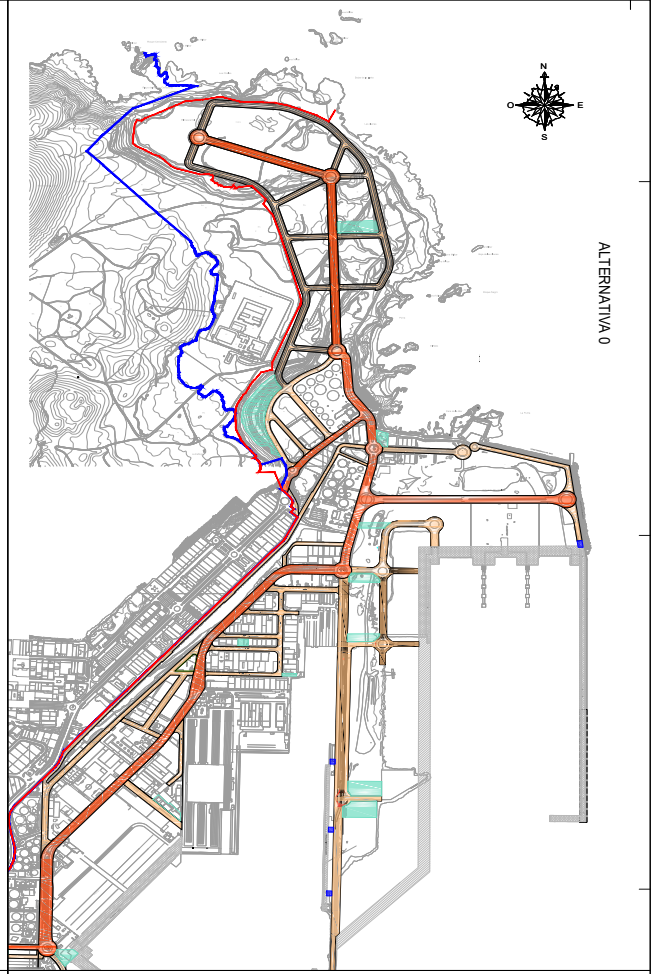
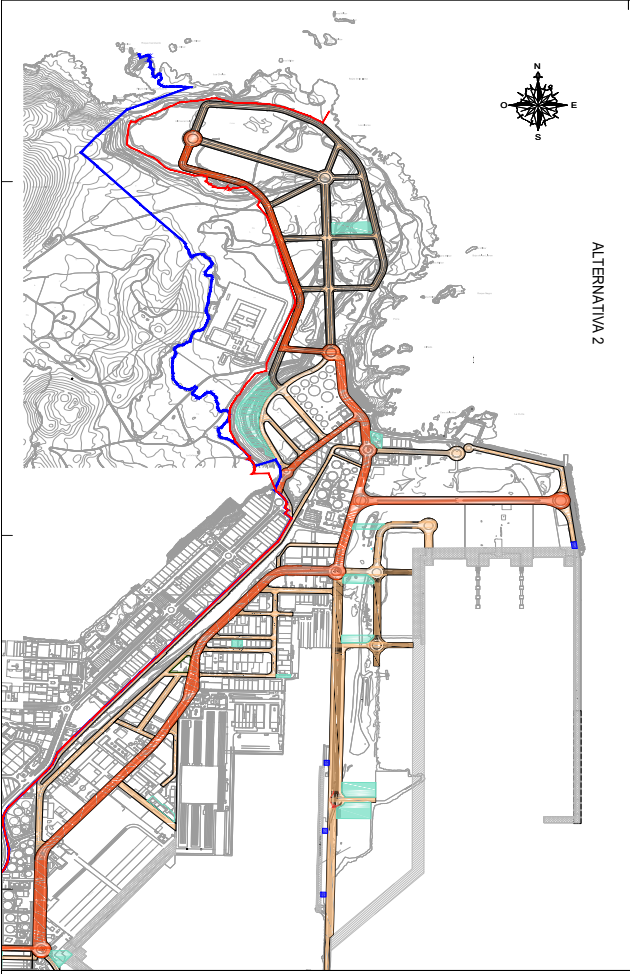
w006754ab5281d163ec07e60a10b00ddW

COPIA AUTÉNTICA que puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en <https://sede.palmaport.gob.es/validacionDoc>

| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |



w006754a65281d163ec07e60af0b0d0dW



| | |
|--|---|
| | |
| Puentes de Las Palmas | |
| INSTITUCIÓN PROMOTORA: AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA | ESCALA: 1:1200 |
| ORGANIZACIÓN DEL SERVICIO: PALMAS ANTEPROYECTOS (O.S.U.) | AÑO: 2022 |
| PROYECTO DE OBRAS: PLANO DE ALTERNATIVAS DEL MAQUETE LÁSEDA | FECHA DE APROBACIÓN: 30/11/2022 |
| AUTORIZADO POR: FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | FIRMADO POR: FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ |

Documento firmado por:
 JOSE RAMON GONZALEZ MORALES
 ESTEBAN MARIA DEL NERO BENITEZ
 FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMIREZ

Cargo:
 Jefe de Oficina Técnica
 Jefe de Planes Urbanísticos
 Director

Fecha/hora:
 29/11/2022 13:14
 29/11/2022 13:35
 30/11/2022 07:28

4.3 DESCRIPCIÓN DE LAS ALTERACIONES A INTRODUCIR EN EL PLAN ESPECIAL

En función de los objetivos anteriores, el documento de formulación de la "4ª 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 SG-P, que afectan principalmente a la modificación de la categoría del vial en la zona de La Isleta, pasando de vial principal a vial secundario:

a). Modificación de la categoría del vial principal:

El vigente PE categoriza el vial central de la urbanización en el ámbito de La Isleta como "vial principal". Esta categorización como vial principal le otorga al mismo un carácter "vinculante" respecto su trazado y delimitación, imposibilitando futuros desplazamientos o replanteamientos de su ubicación que permitan el establecimiento de actividades portuarias con necesidades de grandes superficies terrestre. Por los motivos planteados en el apartado 4.1 del presente documento, se considera conveniente modificar la categorización del mismo, y que pase a ser considerado como "vial secundario" en la estructura de la red viaria del puerto de Las Palmas. Esto permitirá una mejora en términos de eficiencia, seguridad, funcionalidad y sostenibilidad para el conjunto de la urbanización de La Isleta, y posibilitará una mejor gestión del dominio público portuario. Las modificaciones al respecto afectarán a los planos de ordenación del PE, y además se aclarará tal cuestión en el artículo 47 "Normas particulares para la Red Viario (NRV)".

Por otro lado, con motivo de la aprobación de la modificación sustancial de la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de Las Palmas, mediante la Orden FOM/371/2016, de 9 de marzo, publicada en el BOE (22/03/2016), se excluyeron 36,55 hectáreas de superficie terrestre en la zona de La Isleta. Por tal motivo, en los planos de ordenación también se representará la delimitación de la zona de servicio terrestre según la DEUP vigente. A la espera de que los terrenos excluidos de la zona de servicio sean incluidos dentro de otro ámbito de ordenación, o bien ordenados directamente por el PGO de LPGC, se les seguirá aplicando las vigentes determinaciones urbanísticas que figuran en el artículo 46 "Normas particulares para el Área de Transición Medio-ambiental al Paisaje Protegido de La Isleta (AN6)". En tal sentido, en el artículo 46.1 "Ámbito y superficie" de la Normativa incluirá tal circunstancia.

La modificación de la categorización del vial en La Isleta, pasando de "principal" a "secundario", conllevarán una modificación de la superficie total disponible para las Áreas de Normativa AN1 "Área de almacenaje y logística (Subárea C)", tal y como se podrá comprobar en el cuadro de superficies que acompaña esta modificación.

b). Actualización de la cartografía, nuevos viales, zonas de maniobra, muelle y equipamientos.

Esta modificación conlleva la sustitución de los 3 planos de ordenación del PE SG-P, como hemos dicho. Al sustituir los planos de ordenación, se aprovechará para

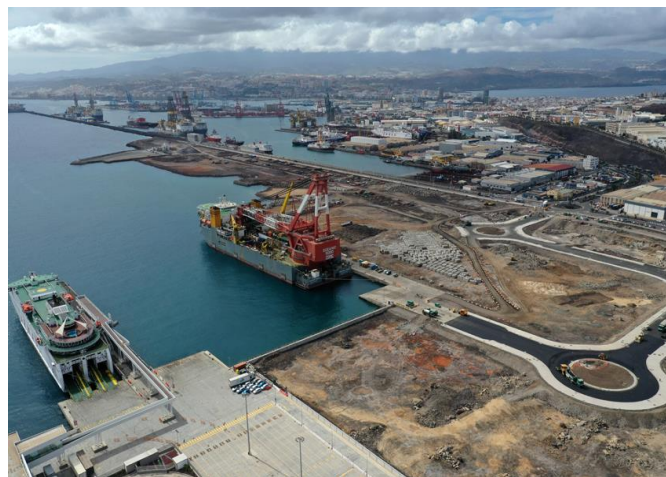
| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |

proceder a la actualización de la realidad física terrestre de la zona de servicio del puerto, a través de la cartografía, que ha sido modificada en los últimos años por distintas obras de urbanización, nuevos rellenos y explanadas, muelles, diques, zonas de maniobra, nuevos viarios, etc.. Respecto la realidad física, se incorpora a la cartografía del puerto de Las Palmas las siguientes obras ejecutadas:

- Cierre sur de la dársena de la Esfinge 1ª fase martillo y 2ª Fase-Protección de explanada.
- Terminal de pasajeros y de mercancías de Naviera Armas. Nuevos viales de acceso a terminal interinsular.
- Muelles interiores 1ª Fase. Rellenos y protección de talud. Muelles interiores 2ª Fase. Acondicionamiento de explanada Este.
- Urbanización explanada de La Esfinge (3ª fase).
- 2ª Fase prolongación del dique Reina Sofía Sur.



Estado de la Terminal de Pasajeros en la dársena de África y dique Nelson Mandela (año 2020)



Estado de los muelles interiores, cierre sur, urbanización y nuevos viarios en explanadas de la dársena de África (año 2020)

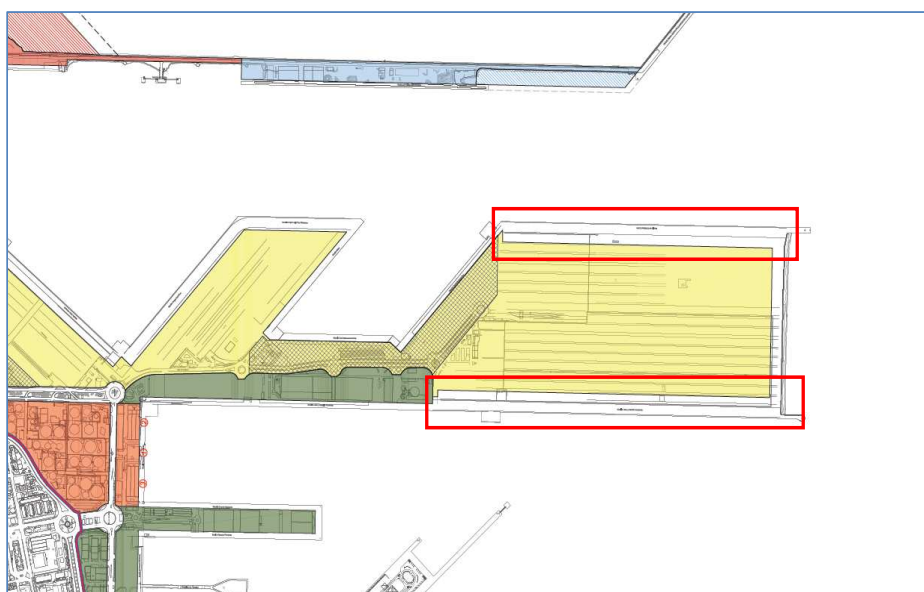


w006754ab5281d163ec07e60a10b00d0dW

| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |

Respecto la zona de maniobra, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, celebrado el 20 de septiembre de 2018, acordó modificar la anchura de las zonas de maniobra del muelle León y Castillo Sur (Bolardos del 38 al 84) y Levante (actualmente muelle Cristóbal Colón), pasando de 40 a 60 metros. Dicha modificación de la zona de maniobra se publicó en el BOP del 20/11/2018. De igual manera, en dicho acuerdo se encomendaba a los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria para que, desde que fuera posible, "se introduzcan los cambios y alteraciones oportunas en los instrumentos de ordenación de la zona de servicio del puerto de Las Palmas".

Por tal motivo, en los planos de ordenación de la presente modificación del PE SG-P se recogerá gráficamente la ampliación de dicha zona de maniobra, que igualmente afectará a la superficie total disponible del Área de Normativa (AN2) "Área de almacenaje descubierto", tal y como se podrá comprobar en el cuadro de superficies que acompaña a esta modificación.



Ampliación de la zona de maniobra en muelles de León y Castillo y de Cristóbal Colón (en rojo).
 Implica menor superficie del Área de Normativa AN2 (amarillo)

Respecto los equipamientos y servicios, el plano de ordenación 2 se actualizará con respecto a la situación actual y existencia de los mismos, respetando aquellos caracteres vinculantes establecidos en el artículo 48 "Normas particulares para Equipamientos y Servicios" de la Normativa del PE SG-P.

El servicio general "Centro de Servicios de La Isleta" modifica su emplazamiento previsto en el plano de ordenación 2, dentro de la urbanización de La Isleta (localización no vinculante), trasladándose por voluntad de la Autoridad Portuaria, debido principalmente a que su situación coincide con la superficie de expansión hacia el norte de las terminales de combustibles y a que será conveniente dotar a los futuros sectores que se urbanicen de este tipo de servicios y equipamientos.

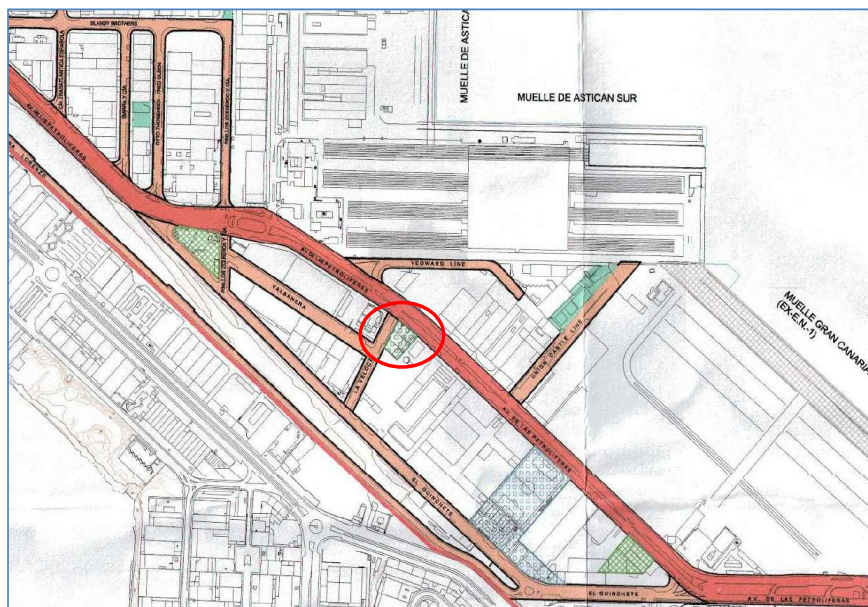
| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |



w006754ab5281c163ec07e60a10b00d1w

También se ha actualizado en el plano de ordenación 2 la localización de los diferentes estacionamientos públicos (localización no vinculante), en unos casos porque se corresponden con nuevos estacionamientos públicos ya ejecutados o proyectados, y en otros casos porque se han adaptado a la nueva configuración en planta de la red viaria secundaria, proporcionando nuevos servicios a los futuros sectores. En todos los ámbitos de normativa se cumple que la superficie destinada a plazas de aparcamiento no disminuye, incluso en algunos casos aumenta, como es el caso de la Urbanización de La Isleta.

De dicho artículo 48 se eliminará el equipamiento “desalinizadora”, ya que se trata de una instalación que lleva más de 20 años fuera de servicio y las características actuales del suministro de agua a los buques difieren de las que propiciaron su instalación y puesta en funcionamiento en la década de los años 90 del siglo pasado.



Eliminación del plano nº 2 del equipamiento “desalinizadora”. Marcado en rojo.

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

La diferencia existente para el ámbito SG-P entre la 3ª Modificación del PE SG-P (421,97 Ha.) y la 4ª Modificación del PE SG-P (424,31 Ha.) es producto de los ajustes por la nueva cartografía, actualizada al año 2020, incorporando los rellenos en ejecución y los previstos en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios aprobada en el año 2016. Dentro del Área Diferenciada SG-P “Puerto de Las Palmas”, del PGO/LPGC, se obtiene que el ámbito de la zona de servicio del puerto de Las Palmas establecida por la vigente DEUP es de 387,76 Ha.

En la superficie del Área Diferenciada SG-P 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.



w006754ab65281d163ec07e60a0000dW

COPIA AUTÉNTICA que puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en <https://sede.palmaport.gob.es/validacionDoc>

| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |

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 3ª Modificación del PE SG-P) y la superficie del plano de la 4ª Modificación del PE SG-P, presente propuesta. Se distingue entre superficies actuales, futuros rellenos a incorporar a dicha área de normativa, y el total, así como la diferencia entre la 3ª y la 4ª Modificación.

| ÁREAS DE NORMATIVA | SUPERFICIE PE SG-P VIGENTE (m2) (3ª Modificación 2016) | | | SUPERFICIE PE SG-P PROPUESTA (m2) (4ª Modificación) | | | Diferencia (m2) 4ª Modificación - 3ª Modificación |
|----------------------------|---|----------------|------------------|--|----------------|------------------|---|
| | ACTUALES | RELLENOS | TOTALES | ACTUALES | RELLENOS | TOTALES | |
| AN1 | 1.511.143 | 228.499 | 1.739.642 | 1.645.988 | 134.078 | 1.780.066 | 40.424 |
| AN1 A | 451.119 | | 451.119 | 451.525 | | 451.525 | 406 |
| AN1 B | 159.246 | | 159.246 | 159.246 | | 159.246 | 0 |
| AN1 C | 900.778 | 228.499 | 1.129.277 | 1.035.217 | 134.078 | 1.169.295 | 40.018 |
| AN2 | 825.838 | | 825.838 | 779.933 | | 779.933 | -45.905 |
| AN2 Polivalente | 155.370 | | 155.370 | 155.375 | | 155.375 | 5 |
| AN2* | 670.468 | | 670.468 | 624.558 | | 624.558 | -45.910 |
| AN3 | 161.714 | | 161.714 | 161.714 | | 161.714 | 0 |
| AN3 TO | 100.538 | | 100.538 | 100.538 | | 100.538 | 0 |
| AN3PC | 61.176 | | 61.176 | 61.176 | | 61.176 | 0 |
| 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 |
| Áreas de Normativas | 3.305.804 | 250.307 | 3.556.111 | 3.394.744 | 155.886 | 3.550.630 | -5.481 |
| Vial Principal | | | 200.194 | | | 159.223 | -40.971 |
| Zona maniobras, muelles ** | | | 463.346 | | | 528.335 | 64.989 |
| AMBITO TOTAL SG-P | | | 4.219.651 | | | 4.238.188 | 18.537 |

* Superficie del área de Almacenamiento descubierto que no está afectada por el subárea polivalente

** Superficie de zonas de maniobra, muelles, diques y costa natural

Cuadro comparativo entre las superficies de las áreas de normativa incluidas en el plano del PE SG-P vigente (según la 3ª Modificación) y en el plano del PE SG-P propuesto (según la 4ª Modificación) y las superficies de estas con nueva cartografía

| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |



w006754ab5281d163ec07e60a10000dW

5 EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA.

5.1 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. Sobre la Ley 21/2013 se han realizado una serie de modificaciones parciales en determinados preceptos, a través de la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, del Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, y del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre.

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:

| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |



w00c754ab65281d163ec07e60a0000dW

- 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, entendiéndose 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.

| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |



w006754ab65281d163ec07e60a10b00ddW

- 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.

5.2 LEGISLACIÓN DEL SISTEMA DE PLANEAMIENTO DE CANARIAS

La Comunidad Autónoma de Canarias introdujo la Evaluación Ambiental Estratégica y los aspectos relacionados con la Ley 9/2006 a través de ciertos artículos del extinto 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.

Actualmente, el régimen jurídico general de los recursos naturales, en particular del suelo, la ordenación del territorio y la ordenación urbanística en la Comunidad Autónoma de Canarias, está regulado por la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (LSENPC), que entró en vigor el 1 de septiembre de 2017.

Las reglas establecidas para la evaluación ambiental de los Planes Especial de Ordenación se encuentran recogidas en los artículos 147 y 148 de la LSENPC, y además en el Reglamento de Planeamiento de Canarias (RPC), aprobado por el Decreto 181/2018, de 26 de diciembre, que regula pormenorizadamente el procedimiento para asegurar que la evaluación ambiental siempre se realice durante el proceso de elaboración de los planes o programas y antes de su aprobación.

| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |



w006754ab65281d163ec07e60a0000dW

El artículo 148 de la LSENPC dispone para la evaluación ambiental de los planes especiales (y sus modificaciones, como en este caso) que se someterán a evaluación ambiental estratégica simplificada, con el alcance y contenido que proceda, cuando se constate en el informe del órgano ambiental que cumplen con las determinaciones ambientales del plan general que desarrollan, previamente evaluado.

Según lo dispuesto por la LSENPC y el RPC, en los municipios de más de 100.000 habitantes, el Ayuntamiento podrá designar un órgano ambiental para evaluar los instrumentos de ordenación de su competencia, sin perjuicio de que, mediante convenio, puedan encomendar esa tarea al órgano autonómico o al órgano insular correspondiente.

En el caso del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, el órgano ambiental para la evaluación ambiental estratégica de los instrumentos de ordenación de su competencia es la "Comisión de Evaluación Ambiental de Planes del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria", creado mediante Acuerdo del Ayuntamiento Pleno, en sesión ordinaria celebrada el 27 de abril de 2018 (BOP 11/06/2018).

La evaluación ambiental estratégica simplificada concluirá con un Informe Ambiental Estratégico emitido por la Comisión de Evaluación Ambiental de Planes del Ayuntamiento, que será publicado en el BOP y en la sede electrónica de la Comisión.

5.3 ANTECEDENTES EN MATERIA DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

A los efectos de tener en cuenta para el procedimiento de evaluación ambiental estratégica, 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 tres 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.

| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |



w006754ab5281d163ec07e60a10000dW

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

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

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

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

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

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

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

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

| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |

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

| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |



w006754ab5281d163ec07e60a10b00ddW

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.

3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS-05).

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en sesión celebrada el 10 de noviembre de 2014, acordó la formulación del documento "3ª MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL ÁREA SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS" (ANTERIOR OAS-04 y OAS-05)".

Las alteraciones a introducir en el instrumento de ordenación urbanística (Plan Especial SG-P) a través del expediente no reunían los requisitos para ser considerada una evaluación ambiental estratégica ordinaria. Conforme al contenido y características de la Modificación del Plan Especial, se consideró que el expediente se encontraba dentro de los supuestos contemplados que se debían someter a una evaluación ambiental estratégica "simplificada", por ser "una modificación menor de un plan ya aprobado". Se define modificaciones menores como aquellos "cambios en las

| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |



w006754ab5281d163ec07e60a10b00dW

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".

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

Una vez realizada la tramitación reglada que establece la Ley 21/2013 por los Servicios de la Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad, la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión celebrada el 2 de octubre de 2015, acordó, como órgano ambiental de la evaluación ambiental estratégica, la correspondiente formulación del Informe Ambiental Estratégico (IAE) de la "3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS-05)".

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

Dicha 3ª Modificación fue aprobada definitivamente por el Ayuntamiento Pleno, en sesión ordinaria celebrada el día 30 de septiembre de 2016.

5.4 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.

| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |



w006754ab5281c163ec07e60ca0000dW

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."

Por lo tanto, según la legislación estatal, las alteraciones a introducir en el instrumento de ordenación urbanística (Plan Especial SG-P) a través del presente expediente, denominado "4ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS-05)", no reúnen los requisitos para ser considerada una evaluación ambiental estratégica ordinaria.

Según la legislación autonómica, tal y como hemos visto anteriormente, el artículo 148 de la LSENPC dispone para la evaluación ambiental de los planes especiales (y sus modificaciones, como en este caso) que se someterán a evaluación ambiental estratégica simplificada, con el alcance y contenido que proceda, cuando se constate en el informe del órgano ambiental que cumplen con las determinaciones ambientales del plan general que desarrollan, previamente evaluado.

Igualmente, el órgano municipal competente para promover el plan remitirá el expediente al órgano ambiental, "Comisión de Evaluación Ambiental de Planes del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria", a los efectos de la elaboración del informe ambiental estratégico.

El informe ambiental estratégico se publicará en el Boletín Oficial de la Provincia y en la sede electrónica de la Comisión de Evaluación Ambiental en el plazo de quince días hábiles posteriores a su formulación.

5.5 EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA

De conformidad con lo anteriormente expuesto, esta 4ª 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 Evaluación Ambiental de Planes y Proyectos del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

La Comisión, en sesión celebrada el 22 de diciembre de 2021, acordó la correspondiente formulación del Informe Ambiental Estratégico (IAE) de la "4ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS-05)". En dicha sesión, la Comisión adoptó el siguiente acuerdo:

| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |

“Primero.- Informar que **procede la tramitación de la evaluación ambiental estratégica simplificada** en la “4ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P “Puerto de Las Palmas” (anterior OAS-04 y OAS-05)” al concurrir las circunstancias previstas en el artículo 6.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, y del artículo 148.1 de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.

Segundo.- A tenor de lo establecido en el artículo 31 de la referida Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, se considera procedente la **formulación del siguiente INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO**”

El Acuerdo de la Comisión, que incluye la formulación del Informe Ambiental Estratégico, fue anunciado en el Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas, publicado el 21 de enero de 2022. También se anunció y se publicó en el Boletín Oficial de Canarias, el 25 de enero de 2022.

Se adjunta al presente documento la publicación en ambos boletines del informe ambiental estratégico.



w006754ab5281d163ec07e60a0000dW

COPIA AUTÉNTICA que puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en <https://sede.palmaport.gob.es/validacionDoc>

| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |

6 PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL ARTICULADO

Habida cuenta de todo lo anterior, en la presente "4ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y OAS-05)" se propone las siguientes alteraciones para el articulado de la Normativa vigente del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas".

En el artículo 46.1 "Ámbito y superficie", de las "Normas particulares para el Área de Transición Medio-ambiental al Paisaje Protegido de La Isleta (AN6)", se aclarará el régimen urbanístico aplicable a los terrenos que fueron excluidos de la zona de servicio del puerto de Las Palmas por la DEUP del año 2016, y que seguirán con las mismas determinaciones urbanísticas del área AN6 del SG-P hasta que sean incorporados por el planeamiento general de ordenación a otro ámbito de ordenación, o bien sean ordenados directamente por el PGO de LPGC:

Artículo 46. Normas Particulares para el Área de Transición Medio-ambiental al Paisaje Protegido de la Isleta. (AN6)

1. Ámbito y superficie

Ámbito: el señalado en el Plano nº 3 de Normativa

Superficie: 419.972 m²

Los terrenos excluidos de la zona de servicio del puerto por la Orden FOM/371/2016, de 9 de marzo, seguirán perteneciendo al Área AN6, hasta que el propio PGO de LPGC o instrumento de ordenación competente proponga unas nuevas determinaciones de ordenación, que se deberán adaptar al régimen de usos establecido para la zona periférica de protección del Paisaje Protegido de La Isleta.

Conforme al objeto y la motivación de la presente 4ª Modificación del Plan Especial, se modifica uno de los párrafos del punto 4 "Condiciones técnicas" del artículo 47 "Normas Particulares para la Red Viaria (NRV)", referido al proyecto concreto que defina el trazado y características de la prolongación del eje principal del puerto hacia La Isleta:

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

(...)

4. Condiciones técnicas

(...)

~~El proyecto concreto que defina el trazado y características de la prolongación del eje principal del puerto (Av. de las Petrolíferas, Andrés Pordomo, 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:~~

| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |



w006754ab65281d163ec07e60a0000dW

El eje principal de la red viaria hacia la Isleta la conformará la Avd. de las Petrolíferas, la C/ Andrés Perdomo y el tramo actualmente ejecutado de la Avd. Trabajadores Portuarios. A partir de ahí, en los terrenos de expansión portuaria en La Isleta, la red viaria tendrá carácter secundario, y por lo tanto indicativo. A medida de que se vaya desarrollando la urbanización y el nuevo sistema viario en La Isleta, los proyectos se acompañarán de un Proyecto de Restauración Paisajística del ámbito costero afectado, con los siguientes objetivos:

(...)

En el artículo 48 "Normas particulares para Equipamientos y Servicios" se eliminará el equipamiento "desalinizadora", ya que se trata de una instalación que lleva más de 20 años fuera de servicio:

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

(...)

En Las Palmas de Gran Canaria, a noviembre de 2022

El Jefe de División de Oficina Técnica
Ingeniero Técnico de Obras Públicas/Ingeniero Civil

José Ramón González Morales

El Jefe de Área de Planes Urbanísticos
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Esteban Del Nero Benítez

El Director de la Autoridad Portuaria

Francisco Javier Trujillo Ramírez

| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |

7 NORMATIVA A SUSTITUIR Y LA DE SUSTITUCIÓN

Se anexa al presente documento las páginas a sustituir y las de sustitución pertenecientes a los artículos 46, 47 y 48 de la Normativa del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida en el Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04/05).

La página del artículo 46 de la normativa a sustituir procede de la versión diligenciada manualmente por la Secretaria del Pleno Municipal, aprobada definitivamente en sesión de fecha 30 de marzo de 2007.

Las páginas de los artículos 47 y 48 de la normativa a sustituir proceden de la versión digital del documento *3ª Modificación del Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "Puerto de Las Palmas" (anterior OAS-04 y 05)*, aprobado definitivamente en sesión de 30 de septiembre de 2016.



w006754ab5281d163ec07e60a10b00dW

COPIA AUTÉNTICA que puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en <https://sede.palmaport.gob.es/validacionDoc>

| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |

Artículo 46. Normas Particulares para el Área de Transición Medio-ambiental al Paisaje Protegido de la Isleta. (AN6)

1. Ámbito y superficie

Ámbito: el señalado en el Plano nº 3 de Normativa
Superficie: 419.972 m²



2. Alineaciones y condiciones de parcelación

No se establecen

3. Condiciones de edificación:

No se admitirán otras edificaciones que las que, en su caso, fuesen necesarias para el cumplimiento de su finalidad de transición hacia el paisaje protegido de la Isleta

4. Condiciones de uso:

No se admitirá la introducción de usos nuevos.

5. Condiciones de acceso y aparcamiento

Se garantizará la existencia de los accesos necesarios para que este área cumpla su finalidad.

6. Protección paisajística

A efectos de reducir la incidencia de las edificaciones, que puedan construirse en el área logística de la Isleta, en las vistas desde el mar, la Autoridad Portuaria desarrollará un



w006754ab5281d163ec07e60a0000dW

| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |

Artículo 46. Normas Particulares para el Área de Transición Medio-ambiental al Paisaje Protegido de la Isleta. (AN6)

1. *Ámbito y superficie*

Ámbito: el señalado en el Plano nº 3 de Normativa

Superficie: 419.972 m²

Los terrenos excluidos de la zona de servicio del puerto por la Orden FOM/371/2016, de 9 de marzo, seguirán perteneciendo al Área AN6, hasta que el propio PGO de LPGC o instrumento de ordenación competente proponga unas nuevas determinaciones de ordenación, que se deberán adaptar al régimen de usos establecido para la zona periférica de protección del Paisaje Protegido de La Isleta

2. *Alineaciones y condiciones de parcelación*

No se establecen

3. *Condiciones de edificación:*

No se admitirán otras edificaciones que las que, en su caso, fuesen necesarias para el cumplimiento de su finalidad de transición hacia el paisaje protegido de la Isleta

4. *Condiciones de uso:*

No se admitirá la introducción de usos nuevos.

5. *Condiciones de acceso y aparcamiento*

Se garantizará la existencia de los accesos necesarios para que este área cumpla su finalidad.

6. *Protección paisajística*

A efectos de reducir la incidencia de las edificaciones, que puedan construirse en el área logística de la Isleta, en las vistas desde el mar, la Autoridad Portuaria desarrollará un

AUTORIDAD PORTUARIA LAS PALMAS



w006754ab5281d163ec07e60a10b00dW

| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |

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.

AUTORIDAD PORTUARIA LAS PALMAS



| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |

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

El eje principal de la red viaria hacia la Isleta la conformará la Avd. de las Petrolíferas, la C/ Andrés Perdomo y el tramo actualmente ejecutado de la Avd. Trabajadores Portuarios. A partir de ahí, en los terrenos de expansión portuaria en La Isleta, la red viaria tendrá carácter secundario, y por lo tanto indicativo. A medida de que se vaya desarrollando la urbanización y el nuevo sistema viario en La Isleta, los proyectos se acompañarán 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.

AUTORIDAD PORTUARIA LAS PALMAS



| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |



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

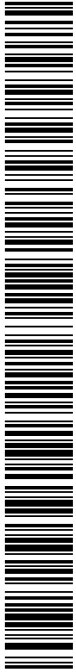
Los transformadores

Las casetas de bombas y tuberías

2. Carácter

Se considera vinculantes:

AUTORIDAD PORTUARIA LAS PALMAS



W006754ab5281d163ec07e60a0000dW

| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |

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 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:

AUTORIDAD PORTUARIA LAS PALMAS



w006754ab65281d163ec07e60a0000dW

| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |

8 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), actual *Plan Especial de Ordenación del Área SG-P "PUERTO DE LAS PALMAS"* se sustituyen al completo, debido a los cambios introducidos:

- O.1.- PLANO 01. - ESQUEMA DIRECTOR
- O.2.- PLANO 02. - RED VIARIA Y EQUIPAMIENTOS
- O.3.- PLANO 03. - NORMATIVA



w006754ab5281d163ec07e60a0000dW

COPIA AUTÉNTICA que puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en <https://sede.palmasport.gob.es/validacionDoc>

| Documento firmado por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| JOSE RAMON GONZALEZ MORALES | Jefe de Oficina Técnica | 29/11/2022 13:14 |
| ESTEBAN MARIA DEL NERO BENEITEZ | Jefe de Planes Urbanísticos | 29/11/2022 13:35 |
| FRANCISCO JAVIER TRUJILLO RAMÍREZ | Director | 30/11/2022 07:28 |