

III. MEMORIA DE JUSTIFICACIÓN

6 BASES PARA LA ORDENACIÓN

6.1 Síntesis de conclusiones del análisis

En la Memoria de Información se presenta un análisis pormenorizado de los aspectos más relevantes para la ordenación de la zona de servicio del puerto, incluida en el ámbito del presente Plan Especial. Corresponde aquí resumirlos sintéticamente, de forma a contar con una identificación y valoración de la problemática y potencialidades de la zona de servicio, como punto de partida de la propuesta de ordenación.

Con ese mismo objetivo, se considera necesario disponer de una evaluación de la demanda de suelo para actividades que puede generar el puerto en los próximos años.

El conjunto de estos análisis proporcionaría el marco de exigencias y posibilidades que ofrece el espacio portuario, para que, debidamente ponderadas con las derivadas de su entorno constituyan una sólida base para definir los objetivos del Plan Especial.

6.1.1 Problemas y potencialidades de la zona

6.1.1.1 Problemas

De acuerdo con los análisis realizados, los problemas más relevantes que presenta la zona de servicio del puerto en el ámbito del Plan Especial son los siguientes:

Relativos a la capacidad de acogida.

- Progresivo agotamiento de la capacidad de atraque para cruceros, que hace necesaria la construcción de nuevos muelles y plataformas asociadas.
- Una franja longitudinal definida por una sucesión de espacios públicos y la autovía actúan como frontera física entre el espacio litoral y la ciudad.
- El espacio portuario, a excepción de la zona del Muelle de Santa Catalina está delimitado por una valla perimetral
- La existencia de dos áreas diferenciadas: Muelle del Sanapu (disponible para otros usos a corto plazo) y el Muelle de Santa Catalina y Wilson (con



usos compatibles con el uso ciudadano y sin previsión de cambios a corto-medio plazo).

- En las áreas del Muelle de Santa Catalina y Wilson no parece factible la posibilidad de caducidad o traslado.

Relativos a la accesibilidad y circulación interna.

- La ausencia de otras alternativas al transporte de mercancías por carretera, causa una dependencia total de la Autovía Marítima.
- Congestión de los accesos de Belén María y de la Plaza de Camilo Martín Navarro, provocados por la escasa capacidad, concentración y volumen de tráfico existente.
- Clara articulación viaria interior del puerto pero poca claridad en los accesos a algunos muelles.
- Escasez de aparcamientos formalizados en algunas áreas en previsión de futuros usos.
- Discontinuidad y falta de tratamiento adecuado para el acceso y recorrido por el puerto.
- Inexistencia de una línea de transporte colectivo en el interior del puerto.

Relativos a los equipamientos y servicios.

- Necesidad de aumentar y regular de manera más adecuada y eficaz las plazas de estacionamiento.
- Existencia de áreas de estacionamiento no ordenado.
- Explanadas del Muelle del Sanapú sin usos ordenados.
- Escasez de equipamientos.

Relativos a la ordenación y la normativa vigente.

- El Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria establece, para el área del presente Plan Especial, el "PTP2. Frente Portuario de Las Palmas de Gran Canaria" que tiene como objetivo principal recuperar el valor y la imagen internacional de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria como capital mercantil del Atlántico.
- La entrada en vigor del PGMO dejó sin efecto para el área de los Muelles de Santa Catalina, Wilson y Sanapú las determinaciones urbanísticas que el Plan Especial de la Zona de Servicios del Puerto de La Luz establecía para la zona, y además lo integra, a todos los efectos, en el ámbito OAS-06-I "Reestructuración del Frente Portuario Santa Catalina-Sanapú".
- La situación de ausencia de Plan Especial hace que se remita al PUEP-LP donde además de delimitar la zona de servicio, asigna usos a las distintas áreas del Puerto, mediante la creación de zonas homogéneas con

vocaciones similares, dentro de la explotación portuaria pero sin ordenamiento pormenorizado.

- Ausencia de un modelo claro de distribución de actividades, que facilite una eficiente organización funcional.
- Esquema viario insuficiente ante las futuras demandas.
- Complejidad de la normativa sobre ocupación de suelo por la edificación, referida a cada área o manzana, lo que obliga a manejar cómputos globales de difícil cálculo.
- Ausencia de una diferenciación clara del carácter del viario y los equipamientos y de la capacidad de la Autoridad Portuaria para modificarlos en función de las necesidades del servicio.

6.1.1.2 Potencialidades

Frente a estos problemas, pueden considerarse como potencialidades o activos de la zona de servicio que pueden ponerse en valor:

- La conexión morfológica entre el ámbito del presente plan y la ciudad a través de la zona del Muelle de Santa Catalina (permitiéndose libre acceso a esta zona).
- La franja longitudinal definida por una sucesión de espacios públicos y la autovía que actúa como frontera física y espacio de transición físico-visual entre el puerto y la ciudad.
- La redelimitación del vallado perimetral.
- La riqueza tipológica de la costa correspondiente al trazado rectilíneo característico de los muelles y obras de abrigo necesarias para el desarrollo de las diferentes actividades portuarias y navales que se establecen en el ámbito.
- La existencia de grandes explanadas en el ámbito del Muelle del Sanapú en contacto directo con el litoral que contrarrestan con la situación de colmatación existente en el Muelle de Santa Catalina (Intercambiador, Terminal de Cruceros y CC el Muelle).
- La buena accesibilidad urbana y territorial.
- La existencia de grandes espacios que permiten dar solución alternativa a los problemas de congestión de los accesos de Belén María y de Plaza Camilo Martínón Navarro, provocados por escasa capacidad, concentración y volumen de tráfico existente.
- La potenciación del transporte intermodalidad (Intercambiador y futura estación de tren) y línea de transporte colectivo en el interior del puerto.
- La buena articulación viaria interior del ámbito a través de eje central.
- La ampliación del viario interior y segregación del mismo.

- La creación de áreas de aparcamientos ordenados.
- La segregación del tráfico interior y en las conexiones.
- La existencia de explanadas no edificadas en la zona del Muelle del Sanapú para ubicar usos compatibles con la finalidad del plan.
- La consolidación y aceptación de la ciudad de los usos localizados en el del Muelle de Santa Catalina y Wilson (Intercambiador, Terminal de Cruceros y CC el Muelle).
- El carácter iconográfico de la edificación del entorno constituyéndose como hitos visuales.
- En 2.009 el complejo de puertos dependientes de la Autoridad Portuaria de Las Palmas (Las Palmas, Salinetas , Arinaga, Puerto de Arrecife y Puerto del Rosario) recibió 8.797 escalas de buques mercantes y 1.007 de buques pesqueros, resultando en un movimientos de 19,4 millones de toneladas de mercaderías manejadas, El Puerto de Las Palmas ha movido un total de casi 20 millones de toneladas de mercancías en sus instalaciones en el año 2.009 alcanzando un nuevo máximo, lo que le sitúa en el cuarto lugar en el conjunto de Autoridades Portuarias españolas.
- El crecimiento más espectacular ha sido en tráfico de contenedores (86,46% respecto al 2.000), sobre todo por la aportación de los contenedores transbordados.
- La consecución de una posición fuerte en el mercado de cruceros gracias a su ubicación estratégica y a la riqueza de las atracciones turísticas de las Islas. Los pasajeros en Crucero Turístico presentan un fuerte incremento con respecto a cinco años atrás, el número de pasajeros de línea regular también ha experimentado un fuerte crecimiento en el período 2009 con respecto al 2008, un 13,33% más.

6.1.2 Situación y tendencias de la actividad portuaria

Se considera necesario tener una visión general del tráfico portuario total en el Puerto de Las Palmas para después centrarnos en los tráficos particulares en los muelles en estudio.

En 2.009 el complejo de puertos dependientes de la Autoridad Portuaria de Las Palmas (Las Palmas, Salinetas , Arinaga, Puerto de Arrecife y Puerto del Rosario) recibió 8.797 escalas de buques mercantes y 1.007 de buques pesqueros, resultando en un movimientos de 19,4 millones de toneladas de mercaderías manejadas, El Puerto de Las Palmas ha movido un total de casi 20 millones de toneladas de mercancías en sus instalaciones en el año 2.009 alcanzando un nuevo máximo, lo que le sitúa en el cuarto lugar en el conjunto de Autoridades Portuarias españolas.

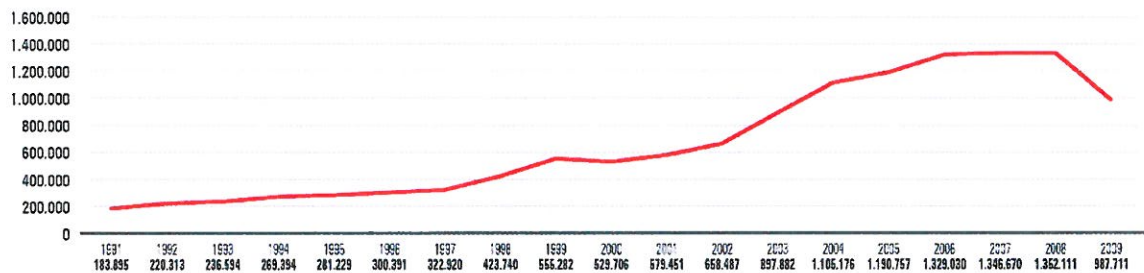
25 SEP 2013

En este último año, el puerto arroja cifras record en varios tipos de tráfico. Así, en casi todos ellos, se han superado las máximas alcanzadas en años anteriores.

Desglosando estas cifras en grandes categorías, este tráfico está compuesto por 4,2 millones de toneladas de graneles líquidos, casi 0,7 millones de graneles secos, aproximadamente 12,6 millones de carga general (incluyendo contenedores y tráfico ro-ro) y apenas algo menos de 2 millones de toneladas de búnkers y otros abastecimientos para buques.

El crecimiento más espectacular ha sido en tráfico de contenedores (86,46% respecto a 2.000), sobre todo por la aportación de los contenedores transbordados.

PUERTO DE LAS PALMAS. (CONTENEDORES T.E.U.)

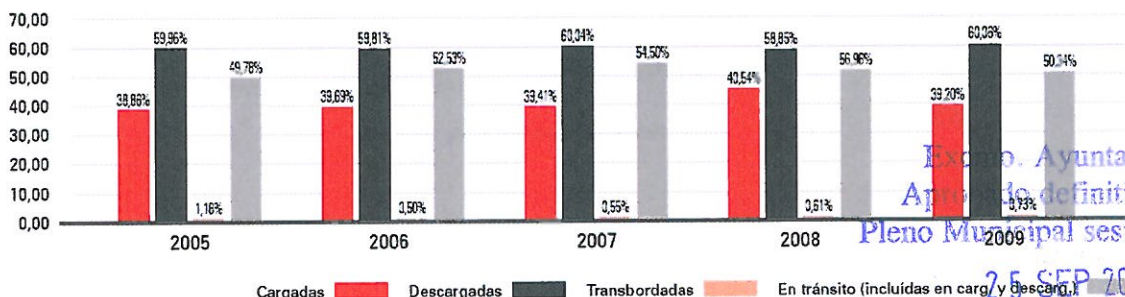


▲ Fuente: Memoria Anual, año 2009.

Los puertos que gestiona la Autoridad Portuaria de Las Palmas se caracterizan por ser puertos de entrada de mercancías por su propia condición de puertos insulares, es decir, el mayor porcentaje de las mercancías que se consumen no tienen otro medio de entrada en las islas, sólo un mínimo porcentaje lo hace por avión. El incremento de las mercancías en tránsito, especialmente en tránsito internacional de contenedores, nos confirma como un punto de referencia mundial para el tráfico de mercancías.

Las mercancías en general han experimentado también un crecimiento del 0,56 % con respecto al año 2005.

PUERTO DE LAS PALMAS. (% MOVIMIENTO MERCANCÍAS)



▲ Fuente: Memoria Anual, año 2009.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013

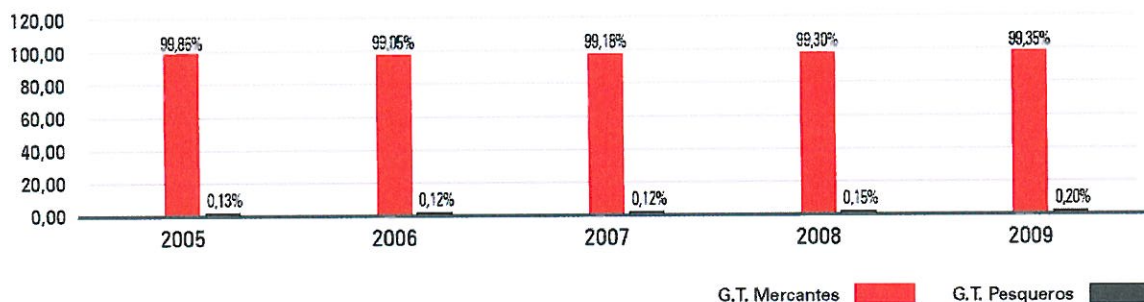


La/El Secretario/a
General del Pleno

El porcentaje más alto de G.T. de los buques que pasan por los puertos de la Autoridad Portuaria, corresponde al puerto de Las Palmas. El número de buques ha dejado de ser lo más significativo de los puertos, puesto que los nuevos medios de transporte permiten que nuevos barcos lleven más carga. De esta manera disminuye el número de barcos, pero aumenta su capacidad G.T.

El total del tonelaje de los buques entrados en los puertos si lo comparamos con el de hace 10 años, prácticamente se ha duplicado, lo que se explica por la entrada de barcos de mayor tamaño.

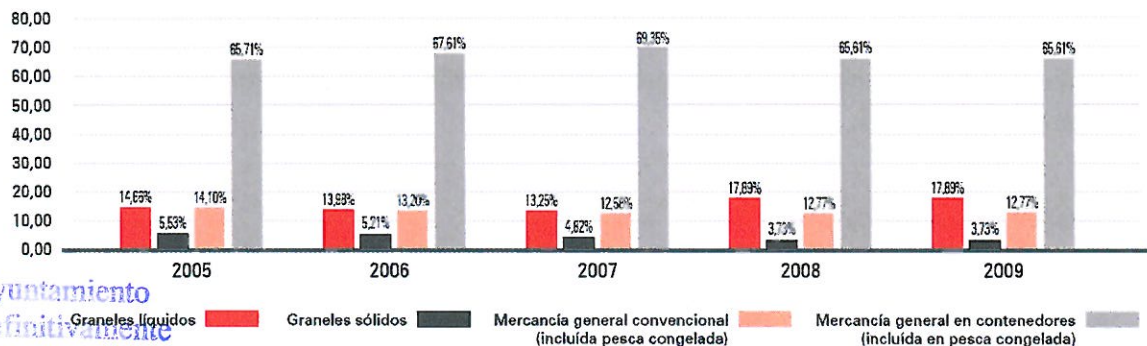
PUERTO DE LAS PALMAS. (% G.T.)



▲ Fuente: Memoria Anual, año 2009.

En general se han mantenido los repartos de porcentajes de tipo de mercancías respecto al 2.005 observando un ligero incremento en los graneles líquidos.

PUERTO DE LAS PALMAS. (% TIPO MERCANCÍAS)



▲ Fuente: Memoria Anual, año 2009.

Puertos de las Palmas ha conseguido una posición fuerte en el mercado de cruceros gracias a su ubicación estratégica y a la riqueza de las atracciones turísticas de las Islas. Los pasajeros en Crucero Turístico presentan un fuerte incremento con respecto a cinco años atrás, el número de pasajeros de línea regular también ha experimentado un fuerte

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013



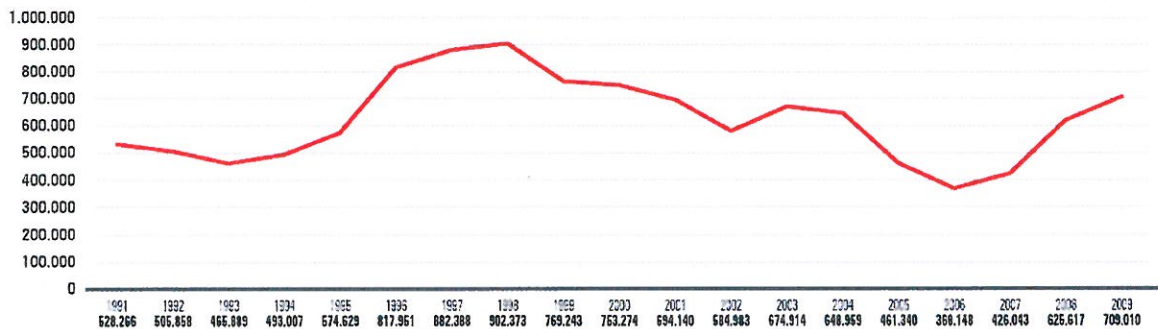
Las Palmas de Gran Canaria
Quinta Mesa de Gobierno

[Handwritten signature]

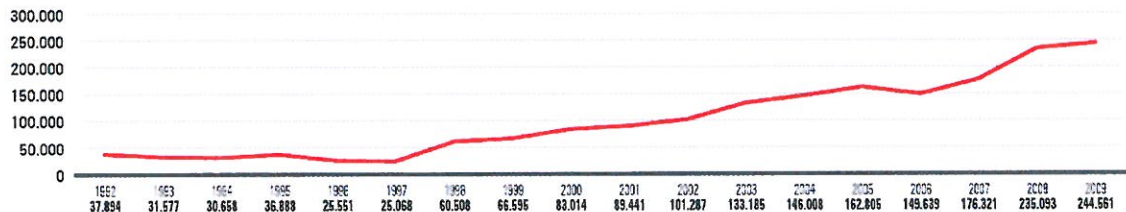
crecimiento en el período 2009 con respecto al 2008, un 13,33% más. Se ha bajado el número de pasajeros en general, sin duda por la influencia del Puerto de Agaete, si bien, el aumento de pasajeros en tráfico de cruceros ha tenido un crecimiento muy importante (un 9,63%) lo que va consolidando el Puerto de Las Palmas dentro de las rutas crucerísticas. El número de automóviles ha crecido también en un 17,19 %.

PUERTOS	PASAJEROS LÍNEA REGULAR	PASAJEROS EN CRUCERO TURÍSTICO	TOTAL PASAJEROS
PUERTO DE LAS PALMAS	709.010	244.561	953.571
PUERTO DE ARRECIFE	72.180	298.955	371.135
PUERTO DEL ROSARIO	10.706	67.819	78.525
TOTALES	791.896	611.335	1.403.231

PUERTO DE LAS PALMAS. (TRÁFICO DE PASAJE. NO CRUCERO)



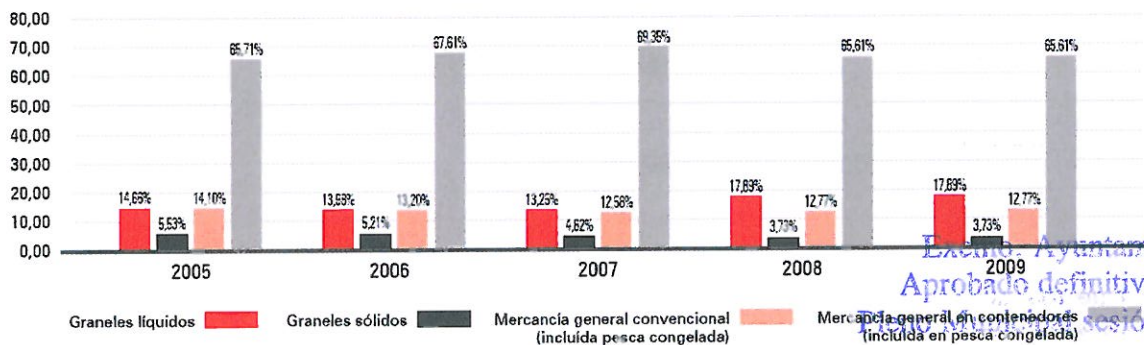
PUERTO DE LAS PALMAS. (TRÁFICO DE PASAJE. CRUCERO)



▲ Fuente: Memoria Anual, año 2009.

La pesca congelada ha sufrido una bajada que se achaca a la imposibilidad de los pesqueros españoles para pescar en el Banco Pesquero Canario Sahariano.

PUERTO DE LAS PALMAS. (% TIPO MERCANCÍAS)



▲ Fuente: Memoria Anual, año 2009.

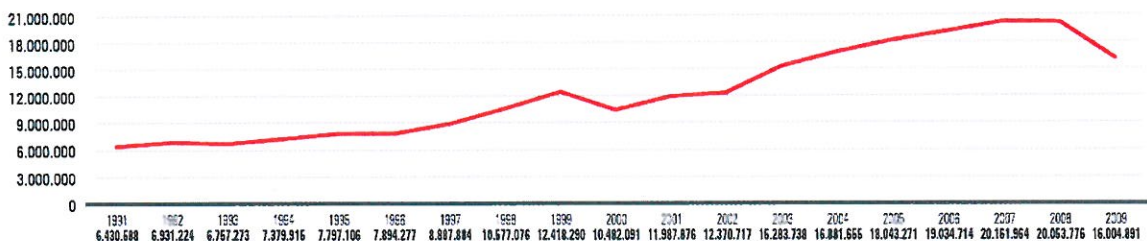
Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Presidencia de fecha
25 SEP 2013
MEMORIA DE JUSTIFICACIÓN 151

La relación entre cargas y descargas ha mantenido la proporción obtenida en los últimos años. Las mercancías embarcadas han superado el máximo de toneladas obtenido en 1.999.

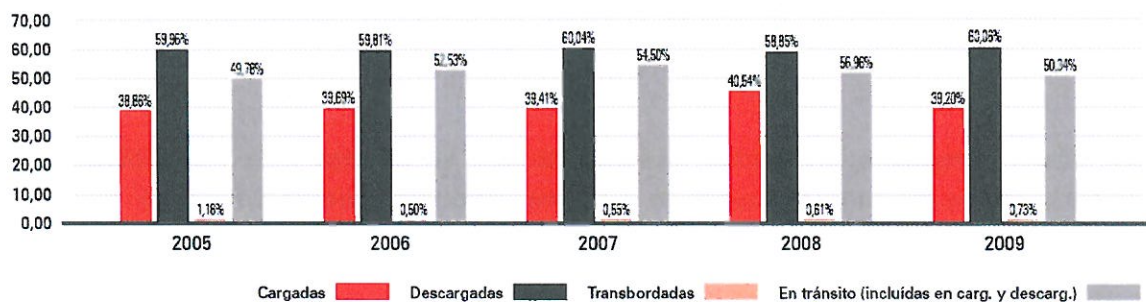
Cabe destacar, también, el importante papel que suponen las mercancías en tránsito para el puerto de Las Palmas, un 50,34 % con una cantidad superior a los 8 millones de toneladas.

PUERTOS	MERCANCIAS CARGADAS	MERCANCIAS DESCARGADAS	MERCANCIAS TRANSBORDADAS	TOTAL MOVIMIENTO	MERCANCIAS EN TRÁNSITO (incluidas en cargas y descargas)
PUERTO DE LAS PALMAS	6.274.173	9.613.186	117.532	16.004.891	8.056.697
PUERTO DE SALINETAS	17.478	970.508		987.986	
PUERTO DE ARRECIFE	176.895	1.054.934		1.231.829	803
PUERTO DEL ROSARIO	95.975	735.022		830.997	2.505
TOTAL	6.564.521	12.373.650	117.532	19.055.703	8.060.005

PUERTO DE LAS PALMAS. (TIPO DE MERCANCÍA, TOTAL EN TONELADAS)



PUERTO DE LAS PALMAS. (% MOVIMIENTO MERCANCIAS)



▲ Fuente: Memoria Anual, año 2009.

6.1.3 Estimación de demanda de suelo

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

6.1.3.1 Superficies en concesión

25 SEP 2013

Como se ha indicado, una buena parte de la zona de servicio está otorgada en concesión a particulares. Naturalmente, esta situación supone una limitación importante a la

General del PISAB

capacidad de actuación en la Zona de Servicio incluida en el OAS-06, ya que la modificación de usos o condiciones de edificación en estos ámbitos supondría el derecho a indemnizar a los concesionarios. Por ello es importante analizar las superficies que actualmente están en concesión, sus plazos de caducidad, etc.

Las concesiones que ocupan el Muelle del Sanapú presentan distintas situaciones que van desde aquellas que finalizan su plazo de concesión en breve a otras que cuentan con plazos de concesión importantes.

Finalmente, en el entorno de Santa Catalina, el Intercambiador Modal y la Estación Marítima se consideran infraestructuras importantes para el puerto y la ciudad y solamente existen las concesiones del C.C. El Muelle, con plazo concesional muy prolongado, y el Edificio de la Fundación Puertos de Las Palmas que, además de tener un plazo concesional importante está actualmente desocupado.

Se estima que la demanda de suelo, en lo referente a las concesiones, se mantenga estable, considerándose la zona de las explanadas del Muelle del Sanapú como posibles áreas de expansión a medio plazo.

6.1.3.2 Superficies en autorización

En primera instancia, hay que tener en cuenta que la superficie en autorización existente no supone un problema para la Autoridad Portuaria para rescatarlas y destinarlas a otros usos, dados sus cortos periodos temporales de adjudicación (no excediendo en ningún caso de tres años).

En general la dimensión de la parcelación es pequeña, muchas de ellas destinadas a pequeñas actividades complementarias de la actividad portuaria (pequeñas superficies de almacenamiento de mercancías, alquiler de vehículos, bares, aseos, etc.) u oficinas.

La mayor parte de las autorizaciones, se han concedido por un plazo de uno a tres años y corresponden, en su mayoría, a las pequeñas oficinas situadas en la Terminal de Cruceros del Muelle de Santa Catalina y para la Naviera Armas en Muelle del Sanapú.

Las restantes tienen un plazo temporal menor y sus usos son variados destacando pequeñas superficies (cubiertas o descubiertas) destinadas a almacenamiento o a instalaciones portuarias.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013

Se estima que la demanda de suelo, en lo referente a las autorizaciones, siga con las tendencias actuales, considerándose todo el ámbito susceptible de acoger esta situación legal.

6.2 Exigencias del Entorno

Lógicamente, la ordenación de un puerto situado en una ciudad no puede hacerse sin considerar las exigencias que el entorno urbano plantea al espacio portuario. En el caso de Las Palmas de Gran Canaria, la necesidad de hacer esta evaluación de exigencias urbanas sobre el espacio portuario es evidente si se tiene en cuenta:

Por una parte, el hecho de que el puerto de Las Palmas es un puerto complejo (tráficos de mercancías diversas, pasajeros, pesca, avituallamiento, etc.), que lo hace dependiente de una ciudad que ofrezca un alto y variado nivel de servicios administrativos, técnicos, financieros, personales, de ocio, etc.

Por otra, el reducido hinterland terrestre del puerto, la isla de Gran Canaria, y la concentración de la demanda en el entorno de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, lo que le hace fuertemente dependiente de ésta.

También, la localización del puerto en un fondo de saco urbano, sobre el istmo y costa oriental de la península de La Isleta, de forma que todo el tráfico terrestre con origen o destino en éste tiene que atravesar buena parte de la ciudad.

Finalmente, el carácter de centro urbano y de ocio que han ido adquiriendo los alrededores del puerto, apoyándose en la playa de Las Canteras, por el oeste, y en el Paseo Marítimo por el Este.

En estas condiciones, las relaciones entre el puerto de Las Palmas y la ciudad son muy intensas, el puerto es un área más de la ciudad, y requieren un cuidadoso estudio de las incidencias respectivas, sobre todo en las zonas de frontera entre uno y otra.

Sintéticamente, podría decirse que son tres los aspectos en los que las exigencias respectivas pueden entrar en conflicto. Por una parte, en la propia ocupación del litoral, obligada para el puerto y siempre atractiva para la ciudad, por otra, en los aspectos derivados de la circulación, finalmente, en los relacionados con el medio ambiente y el paisaje.

Respecto a los primeros, es decir, a la presión de la ciudad por utilizar algunos tramos de la zona de servicio para actividades urbanas (ocio, paseo, etc), las exigencias concretas

en el caso de Las Palmas de Gran Canaria han encontrado solución en las determinaciones contenidas en el Plan General, en las que, el área de Santa Catalina ha quedado formalmente calificada de "Centro Recreativo y de Negocios" y destinada por tanto a actividades urbanas y a las portuarias compatibles con ellas, mientras que, los ámbitos OAS-04 y OAS-05, se han reservado para el mantenimiento y desarrollo del puerto comercial y sus zonas de actividad asociadas.

En cuanto al resto de potenciales exigencias urbanas, a continuación, se resumen las exigencias o condicionantes que la localización impone al puerto de Las Palmas, en los tres aspectos mencionados: tráfico, medio-ambiente y paisaje.

6.2.1 Gestión del Tráfico generado por el Puerto

Es evidente que una de las cuestiones de mayor importancia en la relación entre el puerto y la ciudad de Las Palmas es, sin duda, el efecto que el tráfico terrestre generado por aquel tiene en la red viaria urbana.

En el caso de Las Palmas, y dadas las características de su hinterland (proximidad y dispersión), el puerto no cuenta con conexión ferroviaria y la entrada y salida de mercancías o personas del recinto portuario se realiza totalmente a través de la red viaria urbana y, muy concretamente, para el ámbito del presente Plan Especial, a través de la glorieta de Belén María, que da acceso a la Avenida Marítima.

La mencionada localización del puerto en fondo de saco, conjuntamente con el polígono de almacenes de El Cebadal, hace que el tráfico rodado generado por ambos deba utilizar la citada avenida para dirigirse a cualquier destino. A través de ésta, los vehículos procedentes del puerto, tanto ligeros, como pesados, se distribuyen hacia la red urbana o hacia el resto de la Isla.

El cuello de botella de este sistema de comunicaciones rodadas del puerto de La Luz es, en consecuencia, en primer lugar, la glorieta de Belén María e, inmediatamente, la propia Avenida Marítima. Ambos elementos reciben directamente el impacto de la práctica totalidad del tráfico terrestre atraído o generado por el puerto. Sobre ellos recae la necesidad de gestionar una afluencia, una carga puntual, de más de 1.000 vehículos a la hora, en las horas punta de la mañana o la tarde.

Hasta ahora, el punto de entrada, en la plaza de Belén María se ha gestionado mediante una glorieta, en la que termina el carácter prácticamente de autovía que tiene la Avenida Marítima, y donde todos los vehículos deben ceder el paso cuando se aproximan a la calzada anular.

Del conjunto de las retenciones que, habitualmente, se generan en la glorieta de Belén María, las colas más largas no se producen ni en el acceso desde el puerto, ni en el acceso desde el sentido norte de la Avenida Marítima a la glorieta. Se producen desde el acceso de El Cebadal.

En efecto, el acceso desde el puerto no produce, en general, colas extraordinarias, porque el control de salida del puerto ejerce un filtro en los vehículos, que traslada la cola al interior del puerto (Miguel Curbelo Espino e, incluso, Avenida de las Petrolíferas). Por su parte, el acceso desde el sentido norte de la Avenida Marítima, al no encontrar prácticamente tráfico sobre la calzada central de la glorieta en las horas punta de entrada (que sólo puede provenir de El Cebadal o de Las Canteras en dirección al puerto y que es muy reducido), no ve mermada su capacidad y no registra retenciones recurrentes. Sin embargo, el tráfico proveniente de El Cebadal, cuando trata de acceder a la glorieta, sobre todo por la tarde, se encuentra con un tráfico prácticamente continuo en la calzada central proveniente del recinto portuario. La prioridad de éste y su volumen provocan largas colas en la línea de Ceda el Paso de El Cebadal.

En cuanto a la salida por la Plaza Camilo Martínón Navarro, se producen retenciones puntuales localizadas en el cruce de intersección e incorporación a la Calle Luis Morote y a la Calle León y Castillo causadas específicamente por el tráfico portuario. Ésta en ocasiones puntuales se ve también colapsada por la combinación con el tráfico urbano generado en el área (automóviles que van centro comercial, autocares vinculados a la actividad cruceística y actividades lúdico-culturales realizadas en el Parque de Santa Catalina) que a su vez generan retenciones en las vías de acceso al Muelle de Santa Catalina y en la Avenida de los Consignatarios a la altura del centro comercial.

En cuanto a la Avenida Marítima, en ella no se producen retenciones causadas específicamente por el tráfico portuario, sino por la acumulación de diversos tráficos urbanos, entre ellos el portuario, cuya magnitud se ha señalado más arriba. De hecho, el tramo de la Avenida Marítima cuyo tráfico es mayoritariamente generado o atraído por el puerto (Belén María-Santa Catalina) no conoce retenciones relevantes en el contexto urbano.

Las retenciones en la Avenida Marítima se producen al sur de la Base Naval, allí donde confluyen los tráficos procedentes de las distintas partes de la ciudad y los generados por la relación de éstas con las áreas turísticas del sur de la Isla, el aeropuerto y las zonas industriales próximas. En ese conjunto, el tráfico portuario, con origen o destino en el puerto, constituye sin duda una fracción relevante, pero no decisiva, ya que no parece

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La Jefe de Oficina
General del Puerto

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

MEMORIA DE JUSTIFICACIÓN 156

que deba suponer más del 15% del total⁷, un porcentaje que no ha crecido en los últimos siete años.⁸

En definitiva, la mejora de las condiciones de la circulación en los tramos más congestionados de la Avenida Marítima no es responsabilidad exclusiva, ni principal del puerto, sino de la condición de fondo de saco que, también, en cierta medida, tiene la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria en relación a la Isla. Y, en ese contexto, la circunvalación a Las Palmas de Gran Canaria, parecen haber solucionado parcialmente las condiciones de circulación en el vial más importante de la ciudad y de la Isla.

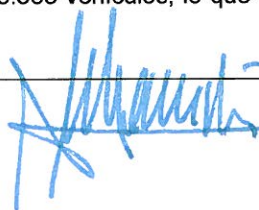
En cualquier caso, debe subrayarse que la morfología de Las Palmas de Gran Canaria y la estructura de su sistema viario, en gran medida dependiente del corredor costero, harán siempre muy difícil responder a la creciente demanda de movilidad rodada en la ciudad. La congestión será, probablemente, una condición permanente del funcionamiento del eje marítimo, a pesar de los provisionales alivios que le deparen las obras de aumento de su capacidad.

Esta situación, y su futuro agravamiento, no es sin embargo exclusiva de Las Palmas de Gran Canaria. Puede decirse que es general en todas las grandes y medianas ciudades de Europa. Su resolución, se sabe, no se alcanza intentando aumentar la capacidad de las vías para que circulen más automóviles, intento que cada vez resulta más difícil política y económicamente. Es imprescindible actuar sobre la demanda, es decir, reducir la presión de los automóviles promoviendo mejores medios de transporte colectivo o animando al desplazamiento a pie o en bicicleta.

Estas políticas de promoción de medios alternativos al uso del automóvil, en desarrollo en todo Europa, pueden ser útiles en Las Palmas de Gran Canaria para el transporte de personas, pero no son aplicables, sin embargo, al transporte de mercancías, para lo que sería necesario desarrollar un sistema ferroviario, en gran medida impropio en una geografía y un hinterland portuario como es el de Gran Canaria.

⁷ De acuerdo con los aforos realizados por la Autoridad Portuaria, en marzo de 2001, la suma de las entradas y salidas por Belén y María variaron a lo largo de una semana entre 9.000 y 26.000 vehículos diarios, mientras las de Santa Catalina lo hicieron entre 2 y 3.000, lo que podría situar la IMD del tráfico portuario entre 20.000 y 26.000 vehículos. Por su parte, la IMD en la Autovía Marítima (estación C-101, entre Juan XXIII y Torre Las Palmas) fue en 2001 de 160.073 vehículos. El porcentaje de la primera en la segunda se situaría por tanto entre el 12,5% y el 15 %.

⁸ Aunque no se dispone de datos concluyentes al respecto, los disponibles parecen indicar que, en efecto, el tráfico generado por el puerto no ha incrementado su importancia relativa en el conjunto del que circula por la Autovía Marítima. Este último, ha pasado de 119.679 vehículos diarios, en 1995, a 151.173, en 2001, entre Juan XXIII y Torre Las Palmas, lo que supone un incremento del 26,9 % . Por su parte, en 1994, año para el que se dispone de datos diarios durante el mes de julio, en el puerto, la semana de mayor tráfico se alcanzaron en el acceso de Belén María 118.215 vehículos, entre entradas y salidas, mientras, en la semana para la que se dispone de datos en 2001 (16-22 de marzo para las entradas y 30 de marzo-5 de abril para las salidas), la suma de entradas y salidas registró 125.363 vehículos, lo que supone un incremento de apenas un 6%.



25 SEP 2013

La/El Secretario/a

MEMORIA DE JUSTIFICACIÓN 157

En estas condiciones, aunque en Las Palmas de Gran Canaria pueda actuarse en el futuro para reducir el tráfico automóvil, como medio de reducción de la congestión y mejora de la calidad ambiental, esta reducción habrá de aplicarse fundamentalmente al tráfico ligero, para el que pueden crearse alternativas, pero no para el pesado que, en gran medida relacionado con el puerto, tendrá que seguir utilizando la red viaria urbana. Un tráfico, por otra parte, que con sus 2.000 vehículos diarios, sin apenas crecimiento en los siete últimos años, no constituye una serie amenaza para la capacidad actual de la Avenida Marítima.

Finalmente, algunas observaciones sobre la incidencia que las nuevas áreas de extensión del puerto, particularmente en el área de La Isleta y el entorno del dique de La Esfinge, puedan tener en el tráfico generado por el puerto y, consiguientemente, en la ciudad.

Sintéticamente podría decirse:

- En primer lugar que, en su conjunto, ambas actuaciones suponen la incorporación de nuevo suelo útil a la zona de servicio que, conjuntamente con las 33 Has. de ampliaciones posibles, en los muelles de Reina Sofía y León y Castillo, representa un 41 % del total actual del ámbito (313 Has.) y un 38% del total de la zona de servicio.
- En segundo lugar que la zona logística de Roque Ceniciento, en La Isleta, y en parte también los rellenos de La Esfinge, están dirigidas a recibir la implantación de empresas y actividades que tengan cabida en la Zona Especial Canaria y que no deberían generar un tráfico terrestre de mercancías intenso. Éstas entrarían y saldrían fundamentalmente por mar. De esta forma, el tráfico terrestre que produciría las nuevas extensiones logísticas sería únicamente el relacionado con los puestos de trabajo y con los servicios necesarios a las empresas presentes.
- En tercer lugar, el tipo de actividades logísticas a que están destinados no requiere una alta concentración de empleo, sino que, por tratarse de actividades de almacenamiento en grandes espacios, tendrá una reducida densidad de éste, lo que significa que el tráfico ligero asociado a los empleados también será relativamente reducido.

Excmo. Ayuntamiento

Aprobado definitivamente

Pleno Municipal Sesión de fecha

Finalmente, que la puesta en marcha de estas áreas está prevista a largo plazo y que su desarrollo se producirá a medida que la demanda lo vaya exigiendo, es decir, muy paulatinamente.

La J.ª Secretaria/o
Central del Pleno

En definitiva, el impacto que pueda tener el desarrollo de las nuevas áreas logísticas del puerto sobre la circulación urbana será reducido en cuanto a tráfico pesado y se irá notando de manera muy paulatina en el viario urbano.

En cuanto al tráfico ligero, el ligado al empleo es el que ofrece mayores posibilidades de reconducir a otros medios de transporte, en particular al autobús y, tal vez, la bicicleta o ambos combinados. En ese terreno, la Autoridad Portuaria debería realizar un serio esfuerzo para lograr dotar de cobertura en estos medios de transporte al conjunto del puerto, pero su empeño resultaría de eficacia muy limitada si no se enmarcara en una política municipal en este sentido. En cualquier caso, parece el único camino para reducir el impacto del tráfico portuario sobre la ciudad en el futuro, toda vez que no existen alternativas viables para el tráfico pesado.

En lo referente al transporte público, la Autoridad Portuaria encargó, en 1997, un "Estudio de una oferta de transporte en el puerto de La Luz y Las Palmas" que concluía, sorprendentemente, afirmando que la mayoría de los desplazamientos tienen carácter irregular", que "los desplazamientos de movilidad obligada típicos del transporte público de viajeros son mínimos en el área" y que "la única demanda manifiesta de magnitud suficiente para iniciar una operación de transporte regular está ligada a la problemática específica de los tripulantes de los buques atracados en el Reina Sofía".

Las conclusiones son sorprendentes, porque el propio Estudio informa de que el 44,4 % de los desplazamientos de personas en el puerto corresponden a la entradas y salidas del trabajo de los empleados de las empresas allí ubicadas, incluida la Autoridad portuaria (página 7), una demanda regular y perfectamente captable para el transporte público, mientras los desplazamientos de los tripulantes de embarcaciones en todos los muelles representan una reducida minoría en el total (3,3%) y constituyen una demanda claramente irregular, no sometida a un horario fijo.

Contrariamente a las conclusiones del citado Estudio, se estima que los desplazamientos de los empleados son regulares y susceptibles de resolverse en parte mediante transporte público.

Por otra parte, el cambio que a este respecto supone la reciente localización en el arranque del muelle de Santa Catalina de una importante estación de autobuses, constituye una oportunidad clarísima de intentar el desarrollo de una línea de autobús interna a la zona de servicio que asegure la conexión del intercambiador con las áreas de actividad del puerto. Por ello, se recomienda que la Autoridad Portuaria:

- Promueva una línea de autobús interior a la zona de servicio, que recorra el conjunto de su eje viario principal, hasta la península del Nido, de carácter

gratuito, con extensiones optativas al muelle de León y Castillo y al dique Reina Sofía,

- Establezca un sistema de tarificación del aparcamiento en las zonas más congestionadas del puerto, allí donde la concentración del empleo es mayor. El pago de las tarifas, que serviría para financiar el servicio de autobuses, podría implementarse de dos maneras:
- Mediante un incremento del canon de las concesiones a cambio de reservas de plazas en el viario público.
- Mediante la introducción de un sistema de cuotas mensuales, diarias u horarias en las playas de aparcamiento de ligeros o en los viales más congestionados.
- La combinación de estas dos medidas, autobús y tarificación del aparcamiento, podría incidir sensiblemente en la generación de tráfico ligero por el puerto, reduciendo el ligado al empleo.

6.2.1.1 Previsiones

En este contexto y para tratar de evaluar la generación de tráfico en el año horizonte, 2017, se ha partido de las siguientes hipótesis:

- El crecimiento del tráfico terrestre pesado seguirá, en líneas generales, al desarrollo del tráfico portuario de mercancías, aunque atemperado por el aumento del tráfico de transbordo. De acuerdo con este criterio, si las prognosis del Plan de Utilización significarían un crecimiento entre el 75 y el 125 %⁹ sobre el actual, podría estimarse entre un 50-100% su repercusión sobre el tráfico pesado terrestre.
- El crecimiento del tráfico de vehículos ligeros debería, también, atemperarse en el futuro con la puesta en marcha, por un lado, de un servicio de transporte público interno al puerto y, por otro, de un sistema de control del aparcamiento. Con ambos instrumentos en marcha, se estima que el crecimiento del tráfico de vehículos ligeros en el puerto podría mantenerse en torno a la mitad de ritmo que

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de 25 de Septiembre de 2013

25 SEP 2013

⁹ La previsión de incremento desde 1997 al 2017 de 14 a 21 M de Tm, en el tráfico total de mercancías, habría de reducirse en 3,4 M, por el aumento ya experimentado hasta el 2001 y dividirse por el tonelaje total movido en ese año, 13,95 M de Tm. El crecimiento desde el 2001 hasta el año horizonte se situaría, por tanto, entre el $(14-3,4) \times 100 / 13,95$, es decir, aproximadamente 75% y $(21-3,4) \times 100 / 13,95$, es decir, aproximadamente el 125%.

las mercancías previsto en el Plan de Utilización, por lo que puede suponerse que se incrementaría para el año horizonte, entre un 40 y un 60%.

- Con esos criterios aplicados a la intensidad semanal, a la media de la intensidad en día laborable y a la intensidad en hora punta, detectadas en 2001, el tráfico generado por el ámbito portuario del presente Plan Especial, en el año horizonte de 2017, podrían hacerse las siguientes previsiones:

Previsiones de generación de tráfico terrestre.				
Intensidad		2001	2017	
			Mínima	Máxima
Semanal	Ligeros ¹⁰	100.291	140.407	160.465
	Pesados	25.072	37.608	50.144
	Total	125.363	178.015	210.609
Media día Laborable	Ligeros	17.371	24.319	27.793
	Pesados	4.343	6.514	8.686
	Total	21.714	30.833	36.479
Hora punta	Ligeros	875	1.225	1.400
	Pesados	250	375	500
	Total	1.125	1.600	1.900

▲ Fuente propia.

6.2.2 Objetivos y criterios respecto el patrimonio cultural y natural

Como se ha indicado en apartados anteriores dentro del ámbito territorial de este plan no existen elementos patrimoniales naturales a proteger, más allá de los ejemplares de palmera canaria plantados en diversos corredores peatonales o jardines localizados en estos terrenos.

Por otro lado, las edificaciones que conforme a este plan puedan levantarse no afectarán a la visión que sobre el patrimonio que representa el paisaje protegido de la Isleta, ya que están estarán reguladas por las limitaciones urbanísticas de este plan, y deberán, así

¹⁰ No se conoce el porcentaje concreto de ligeros o pesados en cada uno de los períodos considerados en este cuadro. Se ha utilizado en todos ellos, los correspondientes a la medición realizada el 15 de marzo del 2001, en el que el porcentaje de pesados sobre el total de los vehículos, excluidas bicicletas y motocicletas alcanzó el 19,97%.

mismo, ajustarse a la ordenanza establecida en el PGO de Las Palmas de Gran Canaria vigente.

Con respecto al patrimonio cultural, también se comentó en el apartado anterior que más allá de considerar el muelle Santa Catalina como tal, como patrimonio histórico, al igual que la Grúa Titán, no existen en el interior del ámbito a ordenar elementos catalogados con esta tipología y rango.

No obstante y desde esta consideración, los objetivos principales de este Plan Especial se orientan al desarrollo de una ordenación territorial que facilite la integración de forma adecuada, de cada una de las áreas funcionales del puerto en el entorno en el que se encuentra, ya que se tiene en cuenta su apreciación popular como valor patrimonial histórico.

Este procedimiento de integración se llevará a cabo mediante la adecuación de las actuales instalaciones portuarias, propiciando un mejor acondicionamiento de los muelles Sanapú y Wilson y explanadas, viales, accesos y paseos. Se pretende de la misma forma, potenciar el área de encuentro puerto y ciudad en el entorno del Muelle Santa Catalina y Plaza de Canarias mejorando este espacio mediante el tratamiento, dotaciones y mantenimiento adecuado. Con la finalidad de que en esta espacio puedan coexistir gratamente actividades de carácter urbano (lúdicas y recreativas) compatibles con los usos y actividades portuarias que se desarrollaran en toda esta zona. Actuaciones que además de reducir las actuales afecciones podrán contribuir a la mejora del paisaje y de las relaciones afectivas puerto y ciudad.

Siendo el principal objetivo la adaptación de la ordenación a las necesidades actuales de estas instalaciones y espacios portuarios, y conforme a las particularidades y criterios expresados se describen una serie de actuaciones a promover:

- Garantizar la protección y conservación de los valores ambientales y paisajísticos, elementos urbanísticos y piezas arquitectónicas significativas dentro del ámbito de estudio.
- Mantener y mejorar el acondicionamiento de aquellas áreas que por su carácter y uso presenten una mayor calidad ambiental y/o paisajística evitando afecciones o deterioro.
- Desarrollo de una ordenación adecuada intentando que la distribución de la edificación y las volumetrías propuestas para ella se distribuyan de forma que de su implantación resulte la menor afección posible sobre el paisaje.
- Promover la protección del entorno y la sensibilización medioambiental y de conocimiento, valoración y protección del patrimonio histórico portuario.
- Cumplir y exigir el cumplimiento de la normativa vigente medioambiental y de protección del patrimonio aplicable a las instalaciones, actividades y servicios.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente

Pleno Municipal sesión de 25 de Septiembre

25 SEP 2013

- Potenciación de los paseos y movilidad peatonal.
- Realización de un Plan de Etapas que permita su desarrollo.

6.2.3 Diagnóstico ambiental del ámbito ordenado según el ISA.

El ámbito a ordenar, como se ha expuesto en numerosos apartados en los tres documentos que conforma este Plana se constituye por un espacio antropizado donde las superficies a ordenar se han conformado desde mediados del siglo XX mediante terrenos ganados al mar.

De otra parte, como queda expresado en el Informe de Sostenibilidad Ambiental, se establece la sensibilidad ambiental del sector a ordenar, en función del potencial de afectación que pueda sufrir o generar un área determinada como resultado de la alteración de sus procesos físicos bióticos y socioeconómicos que los caracterizan, debido a la ordenación que se prevé. Es importante mencionar que la sensibilidad implica el grado de vulnerabilidad del medio en relación con el agente perturbador (en este caso la ordenación prevista).

De modo general, se considera, como así concluye el ISA, que la totalidad del ámbito presenta una **baja sensibilidad ambiental**, puesto que el mismo tolera el desarrollo de la actuación sin problemas. Sin la necesidad de desarrollar medidas específicas o con la aplicación de alguna medida relativamente sencilla.

De los datos expuestos en este Documento de información y conforme a las conclusiones del Informe de Sostenibilidad Ambiental, se puede extraer la conclusión que la **Capacidad de Acogida** por el territorio de la ordenación propuesta es Alta, debido a que la ordenación se desarrolla sobre terrenos intervenidos y ganados al mar. En cualquier caso no se constata la existencia de elementos de cierta significancia dentro del ámbito definido para el Plan Especial, que deberán ser conservados y que no presentan impedimento alguno para el desarrollo de las determinaciones establecidas por este instrumento de ordenación. Con la salvedad que en el ámbito aparecen ejemplares de palmera canaria (*Phoenix canariensis*) elementos vegetales que debido a su consideración como especies protegidas, aún siendo su origen la ornamentación del

área, hace que sobre los mismos se deba tener especial cuidado en el desarrollo de la ordenación prevista.

La ordenación proyectada implica una serie de actuaciones que no suponen un cambio significativo sobre los parámetros ambientales de la zona de estudio. No obstante, el desarrollo de este Plan Especial implica una mejora en los parámetros paisajísticos del entorno y una mejor integración de la zona de encuentro entre el área urbana y el propio puerto.

Estas actuaciones se reflejarán en el desarrollo de las acciones orientadas a mejorar la ordenación de las explanadas y parcelas; del viario interior, accesos y paseos peatonales que generará una menor concentración de tráfico. Y de otra parte en la ordenación específica para la zona de interrelación puerto-ciudad donde se contempla la instalación de usos relacionados con el comercio portuario, administración, actividades terciarias, y otras actividades y usos complementarios. Definiendo dotaciones y equipamientos y unas condiciones concretas para la edificación a desarrollar, que dará lugar a una adecuada integración de las mismas en el ámbito.

Como conclusión, emanada del conjunto de información de este Plan (Documentos de Ordenación, Informe de Sostenibilidad Ambiental y el presente documento de Información) se puede decir que la situación ambiental actual y la futura en el medio no diferirán demasiado, pues no se van a incluir usos divergentes de los actuales, así como tampoco se van a producir afecciones importantes sobre el medio, pues únicamente se ordenarán los usos de forma que respondan de modo más adecuado a las necesidades actuales de la zona de servicio del puerto.

En cualquier caso la situación futura mejorará la actual situación de la Zona de Servicio del Puerto puesto que los usos que actualmente se desarrollan se ordenarán adecuadamente evitando conflictos futuros.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal

Evaluación de las repercusiones ambientales de las determinaciones del plan

25 SEP 2013

Este apartado se desarrolla de forma más amplia en el punto 2.5, de este documento y en el 1.6 del Informe de Sostenibilidad Ambiental.

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

MEMORIA DE JUSTIFICACIÓN 164

El espacio geográfico al que afecta este Plan Especial corresponde a la zona de servicio terrestre del puerto incluida en el Ámbito del OAS-06.

Los planes especiales no son el instrumento mediante el cual se proponen o ejecutan nuevas estructuras portuarias, sean estas dársenas, muelles, rellenos, espigón, etc. De acuerdo con la legislación vigente, el desarrollo de proyectos portuarios debe preverse y planificarse en el Plan Director del Puerto (PDI) para el caso de obras exteriores, o bien en proyectos de construcción para las obras interiores. El Plan Especial, por tanto, no puede hacer sino recoger, en su caso, las propuestas contenidas en el correspondiente Plan Director y ordenar pormenorizadamente y según los usos establecidos en el plan de utilización vigente (o en su caso, en el Documento de los Espacios y Usos Portuarios) la superficie terrestre resultante.

En definitiva, la responsabilidad ambiental de los planes especiales de ordenación de puertos se limita a la incidencia sobre el medioambiente que pueda tener la urbanización o las normas urbanísticas que proponen para su zona de servicio y plataformas portuarias previamente definidas por el Plan de Utilización y Plan Director, cuyo desarrollo se someten al correspondiente procedimiento de evaluación ambiental.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno

7 ALTERNATIVAS

7.1 Alternativas de ordenación

Este punto se redacta en conjunto con el Documento de Ordenación (volumen II) y el Informe de Sostenibilidad Ambiental (volumen III)

7.1.1 Alternativa 0.- No tramitar el Plan Especial

El PGOM vigente dejó si efectos las determinaciones del Plan Especial de la zona de Servicio del Puerto de Las Palmas para los terrenos excluidos de la OAS-04 que se incluían en el ámbito del OAS-06.

Sin embargo, la ausencia de determinaciones urbanísticas no significa que la Autoridad Portuaria no pueda ejercer sus competencias en materia de explotación portuaria.

Así, ante la ausencia de Plan Especial, el art. 81.2 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, para el otorgamiento de concesiones administrativas, nos remite al Plan de Utilización o Delimitación de Espacios y Usos Portuarios según el caso.

La no tramitación del Plan Especial nos mantendría en la situación actual en que la ausencia de determinaciones urbanísticas supone una indefinición que limita no solo el desarrollo portuario de este ámbito sino que tampoco permite el desarrollo de las expectativas que se han puesto de manifiesto tanto por parte del Gobierno Insular, a través del PIO, como el Municipal a través del Plan General.

Los usos permitidos serían, por lo tanto:

- el Comercial Portuario Polivalente para la Explanada del Muelle Sanapú;
- el Complementario terciario para la Explanada del Muelle de Wilson y la Plaza de Canarias;
- el Comercial Pasajeros y Ro-Ro en el Muelle de Santa Catalina; y,
- el Complementario Almacenaje Logístico para la franja situada entre la Avda. de los Consignatarios y la Autovía Marítima.

Estos usos deben ser entendidos desde la definición contenida en el propio documento del PUEPO, en su caso, 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.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretaria/o
General del Pleno

7.1.2 Alternativa 1.- Determinaciones del anterior Plan Especial.

Esta alternativa recupera las determinaciones del Plan Especial de la zona de Servicio del Puerto de La Luz y Las Palmas que el PGOM vigente dejó sin efecto para los terrenos excluidos de la OAS-04 que se incluían en el ámbito del OAS-06.

De esta manera, los usos y determinaciones serían, por lo tanto:

- el Comercial (Almacenamiento. Tinglados y almacenes) para la Explanada del Muelle Sanapú con una ocupación del 60 %, una edificabilidad de 1,2 m²/m² y altura máxima de 15 m.
- el Administrativo-Comercial (Oficinas y usos Complementarios) para la Explanada del Muelle de Wilson y la Plaza de Canarias; con una ocupación del 50 %, una edificabilidad de 1,26 m²/m² y altura máxima de 120 m
- el Administrativo-Comercial (Comercial, Recreativos y usos complementarios) para el espacio ocupado por la Plaza de canarias; con una ocupación del 9 % sobre rasante y el 100 % bajo rasante, una edificabilidad de 0,09 m²/m² y altura máxima de 12 m
- el Administrativo-Comercial (Instalaciones varias y aparcamientos) para el espacio ocupado por el parking desmontable; con una ocupación del 4 %, una edificabilidad de 0,04 m²/m² y altura máxima de 6 m
- el de Pasajeros (Estaciones marítimas) en el Muelle de Santa Catalina; con una ocupación del 27 %, una edificabilidad de 0,60 m²/m² y altura máxima de 12 m
- el Comercial (Pertrechos y Almacenamiento. Naves) para la franja situada entre la Avda. de los Consignatarios y la Autovía Marítima, con una ocupación del 60 %, una edificabilidad de 1,0 m²/m² y altura máxima de 10 m.

Estas determinaciones y usos podrían dar respuesta a determinadas actividades portuarias actuales, sin embargo, no responden a las expectativas de explotación portuaria como tampoco lo hacen a las demandas descritas desde los instrumentos de ordenación de orden jerárquico superior al Plan Especial.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Ayuntamiento

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

7.1.3 Alternativa 2.- Incorporación de actividades compatibles con el uso ciudadano

Esta alternativa parte de la Alternativa 1 e incorpora una serie de usos que acercan la Zona de Servicio a la ciudad compatibilizando usos portuarios con otros de interacción Puerto Ciudad.

De esta manera, los usos y determinaciones serían, por lo tanto:

- En la Explanada del Muelle de Sanapú se mantiene su tramo norte para los usos actuales de tráfico interinsular y Ro Ro admitiéndose, exclusivamente, los usos de almacenamiento descubierto, maniobra y manipulación de mercancías. En el tramo central se admiten usos terciarios y dotacionales, así como, Náutico Deportivos. Mientras que el tramo sur se incorpora, a todos los efectos, a la Explanada del Muelle de Wilson. Las determinaciones propuestas serán: una ocupación del 60 %, una edificabilidad de 1,2 m²/m² y altura máxima de 15 m
- En la Explanada del Muelle de Wilson que se extiende hasta la explanada del Muelle de Sanapú, el uso propuesto es el de Terciario-Oficinas; con una ocupación del 50 %, una edificabilidad de 1,26 m²/m² y altura máxima de 120 m
- el uso terciario-dotacionales para el espacio ocupado por la Plaza de Canarias; con una ocupación del 9 % sobre rasante y el 100 % bajo rasante, una edificabilidad de 0,09 m²/m² y altura máxima de 12 m
- el de Pasajeros (Estaciones marítimas) en el Muelle de Santa Catalina; con una ocupación del 27 %, una edificabilidad de 0,60 m²/m² y altura máxima de 12 m
- el Comercial (Pertrechos y Almacenamiento. Naves. Equipamientos) para la franja situada entre la Avda. de los Consignatarios y la Autovía Marítima, con una ocupación del 60 %, una edificabilidad de 1,0 m²/m² y altura máxima de 10 m.

Al igual que en la Alternativa 1, se mantienen las determinaciones que en su momento estableció el Plan Especial de la Zona de Servicio del Puerto de La Luz y Las Palmas y los usos podrían dar respuesta a determinadas actividades portuarias actuales y responden a las nuevas expectativas de explotación portuaria. Sin embargo, no permitiría el desarrollo de las expectativas para el Frente Portuario tal y como las plantean los planes insulares y locales vigentes.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013

La/El Secretaria/o
General del Pleno

7.1.4 Alternativa 3.- Desarrollo del Frente Portuario de Las Palmas

Esta alternativa parte de la Alternativa 1 y desarrolla la Alternativa 2 para responder fielmente al objetivo del Plan Especial establecido por el Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria.

Se pretende, por lo tanto, con esta ordenación "conseguir una buena integración entre el Puerto y la Ciudad, permitiendo la penetración de la trama urbana en las áreas operativas del Puerto, sin perjuicio de que en éstas se puedan seguir desarrollando actividades portuarias compatibles con la vida urbana de la Ciudad".

Así mismo, no se olvida que este Plan Especial desarrolla tan solo una parte del Ámbito OAS-06, del Plan General, y que debe responder también a las bases establecidas para el desarrollo del Plan Territorial Parcial de Ordenación del Frente Portuario de Las Palmas de Gran Canaria, del Plan Insular.

En efecto, el Plan Insular de Ordenación "establece para este área, en función de su posición, una operación estratégica cuyo objetivo es la introducción de modernas actividades empresariales y de reserva, dándole carácter vinculante por la importancia que tiene para el futuro desarrollo de la ciudad y de la isla".

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

Así mismo, se han ajustado las determinaciones urbanísticas a parámetros que respondan al desarrollo deseado consumiendo menos del 50 % de los aprovechamientos que establece el Plan General de Ordenación para todo el ámbito. Por tanto, también desde el punto de vista medioambiental, es la de menor impacto.

De esta manera, los usos y determinaciones propuestos son:

- A la Explanada del Muelle de Sanapú se le asignan los usos Terciario y Dotacional, del Plan General, y Náutico-Deportivo, maniobra y manipulación de mercancías, Logístico e Instalaciones Técnicas Portuarias que han sido definidos en el propio documento del Plan Especial. Las determinaciones propuestas serán: una ocupación del 50 %, una edificabilidad de 0,5 m²/m² y altura máxima de 20 m. en la intención de mantener esta zona como un lugar permeable con abundancia de espacios abiertos.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretarí/a/o
General del Pleno

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

- Al espacio anterior se le incorpora (con mismos usos y determinaciones) la franja situada entre la Avda. de los Consignatarios y la Autovía Marítima, con la finalidad de atender los usos actuales y permitir futuras soluciones al Frente Portuario.
- Los usos Terciario y Dotacional del Plan General son los propuestos para el espacio ocupado por la Plaza de Canarias., si bien, este espacio se une a los dos anterior con los que coincide en su finalidad y vocación. Las determinaciones propuestas serán: una ocupación del 9 % sobre rasante (100 % bajo rasante), una edificabilidad de 0,09 m²/m² y altura máxima de 12 m.
- El tramo sur de la Explanada del Sanapú se incorpora, a todos los efectos, a la Explanada del Muelle de Wilson. En este espacio son el de Terciario, Dotacional, del Plan General e Instalaciones Técnicas Portuarias que han sido definidos en el propio documento del Plan Especial. Las determinaciones propuestas serán: una ocupación del 60 %, una edificabilidad de 1,2 m²/m² y altura máxima de 50 m
- Para atender la actividad de Pasajeros y Cruceros, se proponen para el Muelle de Santa Catalina el uso Dotacional del Plan General a los que se añaden los de Náutico Deportivo, Maniobra y Manipulación de mercancías e Instalaciones Técnico Portuarias. Las determinaciones propuestas serán: una ocupación del 50 %, una edificabilidad de 0,85 m²/m² y altura máxima de 20 m.

Una característica importante de esta alternativa respecto a las anteriores es el tratamiento que se le da a los viales.

En este caso, los viarios principales y los nodos de conexión serán vinculantes pero sólo en su existencia, a fin de asegurar la funcionalidad del conjunto. No lo serán desde el punto de vista del trazado y diseño.

Esta decisión tiene su base en la naturaleza de Dominio Público que tienen todos los espacios de la Zona de Servicio Portuaria tal y como se explicará más extensamente en el apartado 2.1.3. de la memoria de Ordenación.

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

Se pretende con esta ordenación combinar el establecimiento de una estructura urbanística básica, que permita poner en carga el conjunto de la zona de servicio, con la posibilidad de modificar la localización o características precisas de muchos de sus elementos, de cara a permitir ese proceso de adaptación a la demanda que exige su actividad.

La experiencia de la propia Autoridad Portuaria de Las Palmas aconseja la conveniencia de esta solución teniendo en cuenta que, si bien el Plan Especial de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas aprobado en 1993 se manifestó enormemente efectivo para atender las exigencias de explotación portuaria, las únicas modificaciones puntuales que se precisaron estaban referidas a la modificación del trazado de los viarios que se consideraban vinculantes, precisamente para permitir el proceso de adaptación al que se hace referencia en el párrafo anterior.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

El Secretario/a
del Pleno

7.2 Alternativa seleccionada

Se ha seleccionado la "Alternativa 3" descrita en este mismo volumen. Como ya se expuso, esta alternativa responde fielmente al objetivo del Plan Especial establecido por el Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria para el ámbito del OAS-06.

Así mismo, no se olvida que este Plan Especial desarrolla tan solo una parte del Ámbito OAS-06, del Plan General, y que, a su vez, debe responder también a las bases establecidas para el desarrollo del Plan Territorial Parcial de Ordenación del Frente Portuario de Las Palmas de Gran Canaria, del Plan Insular.

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

Conforme a lo expresado en las conclusiones que sobre este apartado hace el Informe de Sostenibilidad Ambiental, la elección de la alternativa final (alternativa 3) deriva de un largo proceso de adaptación a los distintos planes y proyectos que se han ido desarrollando en el sector. De modo que la alternativa 3 (desarrollada en este Plan Especial) recoge todas las determinaciones definidas previamente, y por tanto resulta ser la más adecuada tanto ambiental como urbanísticamente.

En cualquier caso es importante recordar en lo referido a los valores ambientales que la ordenación propuesta no modifica (no empeora ambientalmente) la situación actual sino que con la adopción de las determinaciones previstas logrará una mejora sustancial del ámbito, especialmente en lo referido a la ordenación y aspectos paisajísticos y a la interacción entre el puerto y la ciudad, ya que en la zona se definen superficies destinada a la compatibilidad e integración de los usos haciendo del puerto un valor importante para la ciudad. Refuerza este objetivo que en el entorno Muelle Santa Catalina - Plaza de Canarias se definen superficies de muelle, de espacios libres y de ocio, lográndose de este modo, que la zona de interrelación suponga una zona de interés tanto para la población residente como visitante.

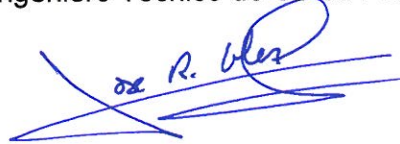
Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013



La/El Secretario/a
General del Pleno

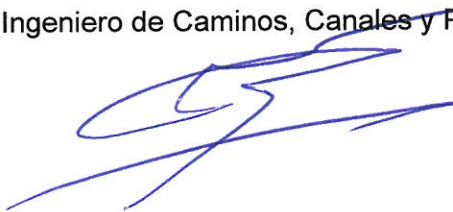
En Las Palmas de Gran Canaria, a junio de 2013

El Ingeniero Técnico de Obras Públicas



D. José Ramón González Morales

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos



D. Esteban Del Nero Benéitez

El Director de la Autoridad Portuaria

D. José Miguel Pintado Joga

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013



La/El Secretario/a
General del Pleno

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

IV. PLANOS DE ALTERNATIVAS.

8 Índice de planos de alternativas.

A.01.- ALTERNATIVA CERO. PUEP LAS PALMAS.

A.02.- ALTERNATIVA 1.

A.03.- ALTERNATIVA 2.

A.04.- ALTERNATIVA 3.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



La/El Secretario/o
General del Pleno