

VOLUMEN II: DOCUMENTO DE ORDENACIÓN

ÍNDICE

I.	MEMORIA DE ORDENACIÓN	1
1	OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL.....	1
1.1	Objetivos generales	1
1.2	Objetivos concretos	1
1.3	Alternativa elegida	2
2	ORDENACIÓN ADOPTADA.....	3
2.1	Instrumentos de ordenación.....	3
2.1.1	Esquema Director	3
2.1.2	La calificación del suelo	5
2.1.3	Definición red de conexión terrestre, nodos y equipamientos	5
2.1.4	La normativa	6
2.2	Esquema Director	7
2.3	Calificación del suelo	10
2.3.1	Red de conexión terrestre, equipamientos y espacios libres.....	10
2.3.2	Normativa.....	11
2.3.3	Cumplimiento del PIO-GC y del PGO-LPGC	14
2.4	Otros condicionantes de la ordenación.....	19
2.5	Análisis Ambiental.....	19
II.	ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO	21
3	INVENTARIO DE ACTUACIONES	21
4	PROGRAMA DE ACTUACIÓN.....	23
4.1	Asignación de actuaciones	23
4.2	Programación de las actuaciones de la Autoridad Portuaria	24
5	EVALUACIÓN ECONÓMICA DE LAS ACTUACIONES PROGRAMADAS	25
III.	NORMAS URBANÍSTICAS	27
	TÍTULO PRELIMINAR: DISPOSICIONES GENERALES.....	27
	Capítulo Primero: Ámbito, objeto y efectos del Plan Especial	27
	Artículo 1. Objeto, contenido y ámbito	27
	Artículo 2. Vinculación con el planeamiento general	27
	Artículo 3. Vigencia del Plan Especial	27
	Artículo 4. Revisión del Plan Especial	28

Artículo 5. Modificaciones del Plan Especial	28
Artículo 6. Adecuación de las concesiones a las normas del Plan Especial	29
Artículo 7. Documentos constitutivos del Plan Especial	30
Capítulo Segundo: Instrumentos de desarrollo y ejecución	31
Artículo 8. Estudios de Detalle.....	31
Artículo 9. Proyectos de urbanización	31
Artículo 10. Proyectos de obras ordinarias.....	32
Artículo 11. Proyectos de edificación y construcción.....	32
Artículo 12. Obras a efectuar por la Autoridad Portuaria en la zona de servicio ..	32
Artículo 13. Obras a efectuar por los concesionarios en la zona de servicio	33
TÍTULO I: RÉGIMEN URBANÍSTICO GENERAL	33
Capítulo Primero: Ordenación del suelo	33
Artículo 14. Instrumentos de ordenación	33
Capítulo Segundo: Esquema Director	34
Artículo 15. El Esquema Director.....	34
Sección 1ª Áreas funcionales	34
Artículo 16. Áreas funcionales	34
Artículo 17. Tipos de áreas funcionales.....	34
Artículo 18. Área funcional COMPLEMENTARIO.....	35
Artículo 19. Área funcional COMERCIAL PORTUARIO	35
Artículo 20. Área funcional NÁUTICO-DEPORTIVA.....	35
Sección 2ª: Accesos y principales infraestructuras de transporte	35
Artículo 21. Accesos e infraestructuras de transporte	35
Sección 3ª: Recintos con regímenes administrativos singulares.....	36
Artículo 22. Recintos con regímenes administrativos singulares.....	36
Capítulo Tercero: Calificación del suelo	36
Artículo 23. Calificación del suelo.....	36
Artículo 24. Alineaciones	36
Artículo 25. Normativa ambiental.....	37
TÍTULO II: NORMAS PARTICULARES PARA CADA ÁREA NORMATIVA.....	37
Artículo 26. Normas particulares para cada área	37
Artículo 27. Usos pormenorizados y usos asociados	38
Artículo 28. Tipos de usos pormenorizados.....	38
Artículo 29. Usos pormenorizados del Plan General	39
Artículo 30. Uso pormenorizado Náutico - Deportivo.....	40
Artículo 31. Uso pormenorizado maniobra y manipulación de mercancías.....	41
Artículo 32. Uso pormenorizado logístico	41

Artículo 33. Uso pormenorizado de instalaciones técnicas portuarias	42
Artículo 34. Área de Normativa NTD: Náutico, Terciario y Dotacional.	43
Artículo 35.- Área de Normativa AN3-TO: Terciario y Oficinas.....	50
Artículo 36.- Área de Normativa AN7-P: Pasajeros	54
Artículo 37.- Normas Particulares de la Red de Conexiones Terrestres (RCT) ...	57
Artículo 38.- Normas Particulares para los equipamientos y espacios libres	60
IV. PLANOS DE ORDENACIÓN.....	63

I. MEMORIA DE ORDENACIÓN

1 OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL

1.1 Objetivos generales

De acuerdo con la problemática detectada y las potencialidades estimadas, el principal objetivo del Plan Especial es lograr compatibilizar dos metas básicas:

- Por un lado, dotar a la zona de servicio de una ordenación que optimice la explotación de los usos portuarios:
 - Suelo ordenado suficiente para cubrir las demandas a medio plazo y posibilitar su solución a largo plazo.
 - Adecuada distribución de actividades y funciones, con una parcelación adaptada a la gran diversidad de demandas.
 - Flexibilidad normativa que permita la adaptación del marco físico a las cambiantes demandas.
- Por otro, lograr la máxima integración puerto-ciudad, de forma a:
 - Resolver la interacción puerto-ciudad en lo relativo al tráfico terrestre.
 - Reducir los posibles impactos urbanos generados por la actividad portuaria (contaminación, accidentes, etc.).
 - Mejorar la integración visual del puerto, entendido éste como paisaje al que se asoma parte de la ciudad y como puerta de entrada de quienes llegan a ella por mar.
 - Prever la posible transformación del área más urbana hacia usos de Puerto-Ciudad.

1.2 Objetivos concretos

La compatibilización de esta serie de objetivos generales se traduce en los siguientes objetivos concretos:

Relativos a los accesos y estructura viaria interna y externa:

- Prever la incorporación de suelo de la Zona de Servicio al sistema viario externo para participar de posibles soluciones al tráfico interno y externo del puerto, estableciendo limitaciones en la zona de contacto que coadyuven para un potencial planteamiento futuro de mejora, remodelación o ampliación de la Autovía GC-1.
- Posibilitar distintos trazados del viario interno que sean capaces de acoger la demanda prevista por las nuevas actividades.

Relativos a la ordenación:

- Dotar de una ordenación general abierta a las múltiples posibilidades de desarrollo de la zona.

Relativos a la Normativa:

- Establecer una normativa diferenciada que tome en cuenta la función de cada área y su situación relativa respecto a la ciudad y al mar y su incidencia en el paisaje, mediante:
 - Una regulación de los usos que minimice los posibles impactos de las actividades.
 - Unas condiciones de edificación que hagan más transparente y de menor altura las construcciones en puntos sensibles visualmente.
- Dentro del marco anterior, permitir una gran flexibilidad en cuanto a ocupación del suelo y alturas, para dar cabida a las variadas demandas de ubicación de actividades que recibe el puerto.

Relativos a equipamientos y servicios:

- Crear una red de aparcamientos y regular las dotaciones mínimas en el interior de las concesiones.
- Flexibilizar la localización de las dotaciones, de forma que permita su traslado cuando ello fuera necesario para permitir una mejora en la operativa portuaria.

1.3 Alternativa elegida

Tal y como se ha expuesto en el apartado 8.2. del Volumen I de Información de este Plan Especial de Ordenación se ha seleccionado la “Alternativa 3” descrita en el apartado 8.1.4. del 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 SG-DEL (anterior OAS-06).

Así mismo, no se olvida que este Plan Especial desarrolla tan solo una parte del Ámbito SG-DEL, 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 de Ordenación de Gran Canaria.

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

2 ORDENACIÓN ADOPTADA

2.1 Instrumentos de ordenación

Se han adoptado como instrumentos básicos de ordenación de la zona de servicio: el Esquema Director y la Calificación del Suelo, que comprende, a su vez, la definición de la Red de Conexión Terrestre, los Equipamientos y la Normativa.

2.1.1 Esquema Director

Se entiende por Esquema Director el conjunto de elementos que definen la estructura funcional de la zona de servicio y sus conexiones con el exterior. Su explicitación pretende cumplir dos objetivos:

- Por un lado, contrastar y asegurar la coherencia funcional del conjunto de determinaciones concretas que el Plan Especial establece en cada área de la zona de servicio.
- Por otro, mostrar el encaje de la ordenación portuaria en el entorno territorial y urbano.

Dados sus objetivos, el Esquema Director debe reproducir, en gran parte, los contenidos del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Las Palmas, que incluye

el de Salinetas y Arinaga, y que fue aprobado por Orden Ministerial de 1 de agosto de 2001 y publicado en el BOE del 21 de agosto de 2001. Además debe ser compatible con el expediente de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, actualmente en tramitación.

Sin embargo, trata de ir más allá de una simple definición de usos globales, para configurar una ordenación de conjunto en la que puedan enmarcarse coherentemente las ordenaciones detalladas de cada una de las áreas que componen la zona de servicio.

En el Esquema Director, se utilizan como elementos principales de definición de la estructura física y funcional de la zona de servicio los siguientes:

- La delimitación de la zona de servicio terrestre adoptada en el Plan de Utilización de los espacios portuarios vigente que se encuentra incluida dentro del ámbito SG-DEL del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria.
- La identificación en el interior de la zona de servicio, de diversas áreas funcionales destinadas globalmente, cada una, a una labor portuaria específica y que son, por tanto, la expresión del destino al que se orientan el conjunto de las infraestructuras, edificios e instalaciones del área.
- Las áreas funcionales identificadas en el presente Plan Especial se corresponden, en líneas generales con los usos adoptados, tanto en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios aprobado en 2001, como en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios que se encuentra en la fase final de su tramitación; y su definición detallada se presenta en el capítulo de Normas Urbanísticas de este Plan Especial. Son las siguientes:
 - Área funcional COMPLEMENTARIO
 - Área funcional COMERCIAL - PORTUARIA
 - Área funcional NÁUTICO – DEPORTIVA
- Las zonas con regímenes administrativos singulares, que definen recintos de acceso controlado, con su delimitación y puntos de acceso y control, entendiéndose por tales aquellas áreas de la zona de servicio en las que, por motivos funcionales, de seguridad u otros, se limita el acceso de personas o vehículos a las mismas, mediante el establecimiento de diversas formas de control.
- La Red de CONEXIÓN TERRESTRE y ACCESOS entendida como las conexiones infraestructurales de la zona de servicio con el exterior y con los

nodos de distribución interior y los puntos de acceso a las distintas áreas funcionales.

El Esquema Director se presenta grafiado en el Plano nº O.01.

2.1.2 La calificación del suelo

La calificación del suelo se realiza en el presente Plan Especial a través de la definición de los espacios de servicio público, red de conexiones y equipamientos, y de la Normativa.

2.1.3 Definición red de conexión terrestre, nodos y equipamientos

Tiene por objeto precisar los nodos de distribución que deben permanecer conectados en el seno de la zona de servicio del puerto en cualquier caso. Su trazado es vinculante solo respecto a las conexiones exteriores y el viario principal, aunque sujeto éste a tolerancia en el ajuste de su alineación, por lo que definición definitiva estará sujeta al desarrollo de la zona en cada momento. En cualquier caso, no podrán ser ocupados por actividades privadas o institucionales permanentes.

Complementan al Esquema Director, estableciendo la estructura funcional del conjunto, que dará servicio y soportará a las actividades portuarias. No obstante, es conveniente señalar el distinto carácter que algunos elementos viarios, equipamientos y servicios tienen en los puertos en relación a lo que ocurre en las ciudades, debido a la diferente dinámica que tienen y a las distintas funciones que la planificación de estos elementos tiene en cada uno de estos ámbitos.

En efecto, en las ciudades, la mayoritaria propiedad privada del suelo hace que la cantidad y localización, tanto del viario, como de los equipamientos, sea condición indispensable para garantizar la dotación de servicios necesarios en parcelas y actividades privadas, por lo que se consideran una de las determinaciones de los planes con mayor importancia jurídica (propiedad pública), a las que se confiere una validez permanente en el tiempo.

En los puertos, la situación es bien diferente. Primero, porque 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. Segundo, porque 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.

De esta manera, mientras en las ciudades, la fijación y localización espacial de la red viaria y los equipamientos es una garantía de futuro, en los puertos puede convertirse en una hipoteca que impida su adaptación a las nuevas demandas que, en el contexto de incertidumbre que caracteriza el tráfico marítimo, han adquirido en los últimos años una gran volatilidad.

De ahí que, en la ordenación de los puertos deba combinarse 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.

En ese sentido, en el presente Plan Especial y tal como recoge la normativa, se ha optado por establecer dos tipos de elementos viarios, los principales y los secundarios. Los primeros, el viario principal, conforman una estructura viaria que asegura las conexiones terrestres básicas del puerto y que se estima deben permanecer a medio o largo plazo. Los segundos completan esta estructura proporcionando acceso a los muelles y al interior de algunas áreas específicas, pero son susceptibles de modificación a corto plazo, cuando las circunstancias así lo requieran.

En cuanto a los equipamientos y servicios, el Plan considera la existencia de dos categorías: los equipamientos y espacios libres públicos fijos y los equipamientos y espacios libres públicos de referencia. Su diferenciación dependerá de que su localización sea vinculante o no según el plano de ordenación nº O.02. Los Equipamientos y Espacios Libres fijos y los de referencia deben mantener el servicio que proporcionan, pero los de referencia podrán modificar su emplazamiento dentro del Área de Normativa en el que se localice, mediante los correspondientes proyectos de urbanización o los proyectos de concesiones.

La Red viaria y Equipamientos se presentan grafiados en el Plano nº O.02.

2.1.4 La normativa

Se entiende por normativa el conjunto de determinaciones que definen la ordenación detallada de la zona de servicio. Comprende tres tipos de determinaciones:

- La definición de las Áreas de Normativa, cuya función es delimitar espacialmente las áreas a las que se aplicará una misma normativa.
- Las Normas Particulares para cada área, que tienen por objeto completar la ordenación detallada de la zona de servicio mediante la asignación a cada área de normativa de una serie de condiciones urbanísticas. Entre éstas, se han seleccionado:
 - Las alineaciones y condiciones de parcelación
 - Las condiciones de edificación
 - Las condiciones de uso
 - Las condiciones de acceso y aparcamiento
 - Las condiciones de tramitación y desarrollo
- Las Normas Particulares para cada área se encuentran recogidas en el Título II de las Normas Urbanísticas.

2.2 Esquema Director

Los rasgos principales del Esquema Director propuesto para la zona de servicio del puerto de Las Palmas, y expuesto en el Plano nº O.01, son:

A. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

El Plan Especial reproduce la delimitación de la zona de servicio contenida en el Plan de Utilización aprobado en agosto de 2001 por el Ministerio de Fomento, en el ámbito del SG-DEL del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria. La Delimitación de Espacios y Usos Portuarios que se tramita en la actualidad no modifica esos límites.

B. ÁREAS FUNCIONALES

En cuanto a la disposición de las áreas funcionales, el Plan trata de reflejar las tareas más o menos especializadas que cumplen las distintas áreas, o la vocación de las mismas aunque en este momento no se lleven a cabo, de la zona de servicio en la organización de la actividad portuaria. Se diferencian así, las áreas asociadas directamente al movimiento de mercancías o pasajeros en los muelles, distinguiendo aquellas especializadas en algún tipo en particular, de las que, globalmente, se destinan a almacenaje o a tareas terciarias y administrativas.

Como se ha indicado, en general, las áreas funcionales del presente Plan Especial responden, tanto en su denominación, como en su asignación espacial, a lo previsto en el Plan de Utilización, con ligeras matizaciones. En conjunto se trata de organizar la zona de servicio en función de las características de las diferentes áreas (accesibilidad, instalaciones portuarias, entorno urbano, etc.), tratando de optimizar su eficiencia funcional y de minimizar sus afecciones al entorno.

En ese sentido, se califican:

- Como área funcional Comercial Portuaria, las áreas asociadas a los muelles Sanapú y Santa Catalina, donde se desarrollan tráficos ligados a los pasajeros y Ro-Ro. Estas áreas tenían asignado en el Plan de Utilización los mismos usos globales (Comercial Polivalente, en Sanapú; y Comercial Pasajeros, en Santa Catalina), por lo que no se modifican en absoluto sus determinaciones. No obstante, el Plan asume la posibilidad de transformación de parte de esta área, prevista en la modificación del Delimitación de Espacios y Usos Portuarios en tramitación, concretamente la que conforman los muelles Sanapú y Wilson, hacia usos portuarios más blandos y compatibles con los ciudadanos (tales como los náutico-deportivos, pasajeros, embarcaciones de servicios portuarios, etc...).
- Como área funcional Complementario, la zona de naves existente al oeste de la Avenida de Los Consignatarios. Una calificación prácticamente idéntica a la del Plan de Utilización (Complementario Almacenaje Logística). La DEUP en tramitación admitiría, además del uso complementario, otros vinculados a la interacción puerto ciudad. Además, se incluye en esta área funcional el ámbito definido por los edificios administrativos situados sobre el muelle de Wilson y el ámbito de la Plaza de Canarias donde se ubica el Intercambiador Modal de Transportes. El Plan de Utilización mantenía esta zona dentro del uso global Complementario - Terciario. Al igual que con la DEUP que autoriza usos vinculados a la interacción puerto ciudad.
- Como área funcional Náutico-Deportiva, superponiéndose con el Área Funcional Comercial Portuaria, se incorpora el ámbito constituido por el Muelle Sanapú y su explanada anexa. Esta zona, por causa de la evolución de las necesidades operativas puede perder su funcionalidad o idoneidad técnica para su actual actividad portuaria, lo que provocaría la transformación de la zona para acoger determinado tipo de embarcaciones, como pueden ser los yates de determinada envergadura, y las actividades relacionadas con las mismas.

C. ZONAS CON RÉGIMENES ADMINISTRATIVOS SINGULARES

Dados los problemas de seguridad, tanto para mercancías como para las personas, que el libre acceso de vehículos y peatones introduce en la zona de servicio, es voluntad de la Autoridad Portuaria y objetivo de este Plan prever una delimitación del acceso a las áreas comerciales del puerto que precisan algún tipo de control.

En la zona de servicio objeto del presente Plan Especial existen dos zonas con régimen administrativo singular, con respecto al exterior:

- En primer lugar, el conjunto del ámbito del propio Plan Especial, que constituye una zona aduanera, el traspaso de cuyos límites exige el cumplimiento de determinadas condiciones y procedimientos.
- En segundo lugar, el Muelle de Santa Catalina que, en su condición de lugar habitual de atraque de buques de crucero precisan de las condiciones de control y seguridad exigidas por el código PBIP (protección de los buques y las instalaciones portuarias) y de los planes de protección elaborados por la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

D. CONEXIONES INFRAESTRUCTURALES

Los principales elementos a nivel de estudio serían:

- La mejora de los accesos al puerto por Santa Catalina (Glorieta de Santa Catalina y C/. La Veloce) estudiando la posibilidad, incluso, de combinar los dos existentes y mejorar la funcionalidad.
- Estudiar la circulación interna, facilitando el tráfico y evitando aglomeraciones y retenciones en los accesos o salidas.
- Conexión de la zona inmersa en el ámbito del SG-DEL con el resto de la Zona de Servicio.
- La propuesta de una línea de transporte público interna a la zona de servicio que podrá ser la misma propuesta en los planes especiales de la OAS-04 y 05 (coincidente con el SG-P en el Plan General vigente), o bien, una prolongación de las líneas existentes que se introduzcan en el ámbito de este Plan especial.

2.3 Calificación del suelo

2.3.1 Red de conexión terrestre, equipamientos y espacios libres

Tal y como se ha indicado, la organización del viario en la zona de servicio se realiza estableciendo dos tipos de elementos, por un lado el viario principal, vinculante respecto a su existencia y funcionalidad y sujeto a cierta tolerancia respecto su trazado, y por otro lado los viarios secundarios, no vinculantes en su existencia, funcionalidad y trazado.

Los elementos principales de la red viaria están constituidos por los muelles y por los nodos principales de conexión y la red viaria entre ellos. El principal, lo constituyen únicamente los accesos a la zona de servicio y el vial principal interno constituido, en la actualidad, por la Avda. de los Consignatarios y el vial de acceso al Muelle de Santa Catalina, cuyo trazado y diseño puede ser modificado por la Autoridad Portuaria de Las Palmas mediante proyectos de urbanización para mejorar la funcionalidad del mismo, admitiéndose una variación de un 20% en su ejecución. Aseguran las conexiones con el exterior y garantizan la comunicación entre las distintas áreas de la zona de servicio y, por lo tanto, su existencia se considera vinculante, no así, como se ha dicho, su trazado y diseño.

El viario secundario y los accesos a muelles se consideran no vinculantes, tanto en su trazado como en su existencia, y son meramente elementos indicativos. El secundario, en la actualidad, está constituido básicamente por los viales que definen las manzanas de naves situadas en torno a la Avenida de los Consignatarios.

Se trata de viales cuya permanencia garantiza el mantenimiento de la actual disposición de las concesiones demaniales para almacenes y logística, pero cuya permanencia no es obligada y que podrían ir adaptándose a las futuras necesidades de organización del puerto mediante el otorgamiento de nuevas concesiones o a través de proyectos de obras ordinarias. En este nivel indicativo se incluyen, también, algunos accesos a muelles que, siempre necesarios, pueden sufrir variaciones en cuanto a su localización a medida que cambia la demanda de atraque y, con ella, los tramos de carga y descarga asociados.

La organización de los equipamientos y espacios libres se ha realizado mediante dos categorías, unos de carácter fijo y otros de referencia. Los de carácter fijo tendrán el emplazamiento indicado en el plano de ordenación O.02, mientras que los de referencia identifican o proponen una posible ubicación, a partir de los elementos estructurantes actualmente existentes, pero estableciendo la posibilidad de su traslado a otra ubicación

dentro del ámbito del Plan Especial, a partir de los proyectos de urbanización que redacte la Autoridad Portuaria de Las Palmas o bien a través de los proyectos de concesiones.

En cuanto a equipamientos y servicios, el Plan localiza los siguientes:

- Edificio desmontable de aparcamientos situado justo al norte del acceso por Santa Catalina.
- Estación Transformadora situada en la esquina de la Avda. de Los Consignatarios con la C/. La Veloce
- Estación de Bombeo situada en la esquina de la C/. Veloce con la Autovía Marítima
- Nueva playa de aparcamientos y espacios libres en la Explanada de Sanapú lindando con la C/. La Veloce cuya finalidad es atender la potencial demanda de aparcamiento ligado tanto a los usos terciarios en la explanada de Wilson como las nuevas actividades que pueden darse en la Explanada de Sanapú.
- Espacio destinado a aparcamientos y espacios libres situados junto a la actual parcela de la Naviera Armas
- Espacios libres situados en la cubierta del Intercambiador Modal de Transportes (Plaza de Canarias) donde se llevan a cabo múltiples actividades relacionadas con el esparcimiento ciudadano, ferias y muestras.

La Red de Conexión Terrestre, los Equipamientos y los Espacios Libres se presentan grafiados en el Plano nº O.02.

2.3.2 Normativa

La normativa del presente Plan Especial se organiza mediante la división de su ámbito en una serie de áreas sujetas a unas condiciones urbanísticas y de desarrollo homogéneas: las áreas de normativa.

Se establecen tres áreas de normativa propiamente dichas, es decir, con un ámbito espacial claramente definido en el plano nº O.03. Los criterios de diferenciación de estas áreas son propiamente urbanísticos y fundamentalmente referidos a las condiciones de edificación y usos que requieren.

A las anteriores áreas de normativa se añaden dos más, referidas una a la red de conexión terrestre y a los equipamientos plano O.02, y otro por el esquema director en el plano nº O.01.

Las condiciones de edificación se refieren fundamentalmente a la ocupación máxima de la parcela por la edificación, a la altura de ésta y a la edificabilidad. En los criterios utilizados para definir estos parámetros se han tratado de recoger tres exigencias básicas y una diferencia sustancial con las áreas urbanas. Las exigencias consideradas han sido:

- Las derivadas de la situación actual, en el sentido de proponer condiciones de edificación que no difieran en mucho de lo existente, para así garantizar la permanencia de las actividades y concesiones existentes.
- Las necesidades funcionales de las actividades a ubicarse en cada área.
- Las exigencias que plantea el entorno urbano, que se han interpretado a través del análisis, por una parte, del entorno inmediato del puerto y, por otra, de las áreas portuarias más visibles desde la ciudad.

En lo referente a la diferencia entre las áreas portuarias con las urbanas, se ha considerado el hecho de que, mientras en las urbanas, el agotamiento (y aún la superación) de la edificabilidad permitida es el objetivo perseguido por todos los promotores privados de edificación, porque el valor de ésta aumenta proporcionalmente a aquel, en los puertos, la edificabilidad proyectada responde exclusivamente a las necesidades funcionales de la actividad, ya que de construirse más de lo necesario se aumentan los costos y, además, se elevan también proporcionalmente, la cuantía de los cánones a pagar anualmente a la Autoridad Portuaria. De esta forma, mientras en las ciudades se debe ser muy estricto en edificabilidades o alturas, en los puertos una cierta holgura en las condiciones de edificación permite aumentar la variedad de demandas que pueden acogerse, sin que la cantidad global de edificación se aumente en proporción a la holgura.

En cuanto a usos permitidos en las diferentes áreas, se ha recurrido a utilizar la clasificación establecida por el vigente Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, adaptación plena al TR-LOTENC y las Directrices de Ordenación (ley 19/2003), aprobado por acuerdo de la COTMAC de 29 de octubre de 2012, excluyendo los residenciales, expresamente prohibidos por la legislación vigente, completada con algunos más específicamente portuarios. En lo referente a los criterios de aplicación de usos en cada área, se ha tratado únicamente de excluir aquellos claramente incompatibles con la localización y características de cada una, y permitir el resto, de manera a dar cabida a la máxima variedad de demandas.

Con estos criterios, las áreas de normativa adoptadas son las siguientes:

- El área de normativa AN3-TO.- Terciario Oficinas, localizada principalmente en la Explanada del Muelle de Wilson y se extiende hasta la parte sur de la Explanada del Muelle Sanapú, agrupando el edificio concesionado en la actualidad por la Fundación Puertos de Las Palmas y el Centro Comercial El Muelle.

Las condiciones de edificación y usos en esta área deben proporcionar el marco para el desarrollo de las actividades existentes y su adaptación a futuras demandas.

- El área de normativa NTD: Náutico-Terciario-Dotacional, localizada sobre dos espacios bien diferenciados, tanto por su localización como por su potencialidad frente a diversos usos portuarios y ciudadanos. Así, en el Área de Normativa se diferencian:

- la Plaza de Canarias, que da cabida al intercambiador modal de transporte y, en su cubierta, a múltiples actividades de ocio ciudadano y ferias; y,
- la amplia explanada que surge entre el Muelle de Sanapú y la Autovía Marítima, extendiéndose, por el borde de la Zona de servicio, hasta el acceso por Santa Catalina. Se prevé en un futuro no muy lejano, la localización de actividades náutico-deportivas y terciarias, en general, como consecuencia de los traslados de las actuales actividades portuarias y las transformaciones en marcha en la zona del Istmo y por su situación estratégica en una futura apertura del puerto hacia la ciudad. La normativa abre la puerta a esta transformación, aunque mantiene la vigencia de los actuales usos, en tanto no se produzcan iniciativas concretas de ordenación y construcción.

Las condiciones de edificación y usos en esta área deben proporcionar el marco para el desarrollo de las actividades existentes y su adaptación a futuras demandas, incluidas las que puedan surgir de la necesidad de un nuevo trazado viario interno o de posibles modificaciones en el viario territorial externo (GC-1).

- El área de normativa AN7.- Pasajeros, reservada para el Muelle de Santa Catalina y que acoge el tráfico de pasajeros, especialmente, el de cruceros y cuya normativa debe contemplar las exigencias de seguridad y servicios requeridos por este tipo de actividad. A diferencia que en el resto del ámbito de este Plan Especial en esta zona se pretende reservar para la exclusiva función de atención a pasajeros, tripulantes y actividades estrechamente relacionadas con el tráfico marítimo que se establezca en la zona, en especial, el de cruceros.

Estas áreas de normativa, cuya regulación precisa se recoge en el Título II de la Normativa, se completan como se ha indicado, con la regulación de la red de conexiones terrestres y de los equipamientos. En estas últimas se precisan los elementos principales y secundarios y las posibilidades de modificación o traslado de algunos elementos.

2.3.3 Cumplimiento del PIO-GC y del PGO-LPGC

De acuerdo a lo expuesto en el apartado 1.9.9. de la Memoria de Información, respecto el documento aprobado inicialmente se han corregido ciertas determinaciones urbanísticas y literaturas al objeto de adaptarlo al contenido del PGO de Las Palmas de Gran Canaria, aprobado por la COTMAC el 29 de octubre de 2012.

El presente Volumen II “Documento de Ordenación”, se ha adaptado completamente, en sus determinaciones y literaturas, al nuevo PGO de LPGC, de forma que la Memoria de Ordenación y su Normativa sean desarrollo inequívoco del mismo.

2.3.3.1 Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria

P. T. Parcial de Ordenación del Frente Portuario de Las Palmas de G. C.

El ámbito de este Plan Especial se ve afectado por el Plan Territorial Parcial de Ordenación del Frente Portuario de Las Palmas de Gran Canaria recogido en el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria.

El mencionado Plan Territorial ha previsto para todo su ámbito el desarrollo de una serie de usos que se pueden resumir en:

- Hotelero,
- Oficinas y Actividades económicas: oficinas, laboratorios, talleres, almacén.
- Comercial
- Recreativo/cultural/turístico/actividades al Aire Libre
- Aparcamiento
- Alojamiento Residencial
- Puntos de atraque en baja proporción

Sin embargo, de todos ellos, algunos no podrían llevarse acabo de ninguna manera en el Dominio Público Portuario, como el residencial; otros, como el hotelero, sólo podrían darse por razones de interés general y precisarían de

autorización expresa del Consejo de Ministros. Por su parte, cuando el Plan Insular se refiere a “puntos de atraque en baja proporción” lo debe hacer como recomendación dado que las competencias sobre la planificación, ordenación y gestión de la explotación portuaria están perfectamente definidas 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.

Con libertad de proporción bajo los criterios cualitativos definidos en el apartado anterior, el Plan Territorial de desarrollo de esta actuación establecerá las intensidades de cada uso, con la limitación de una edificabilidad total sobre rasante de 248.000 m². La superficie bajo rasante será destinada exclusivamente a aparcamiento e instalaciones de mantenimiento de los edificios y será libre.

2.3.3.2 Plan General de Las Palmas de Gran Canaria

Ámbito SG-DEL. Plan Especial del Sistema General de Dotaciones del Espacio Litoral.

Este Plan Especial se extiende por el litoral de levante de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria entre el Castillo de La Luz y el extremo sur de la Playa de La Laja, incluyendo parte de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas entre el Muelle del Refugio y el antiguo Muelle de Aviación, por un lado; y el extremo norte de la Playa de Las Alcaravaneras y el Castillo de San Cristóbal, por otro.

Determinaciones:

- Calificación: Dotacional
- Uso principal: Servicios Públicos, Servicios Portuarios
- Usos compatibles: Administración Pública, Espacio Libre
- Superficie del área ordenada: 819.496 m² (en el total del ámbito).
- Edificabilidad máxima, Ocupación máxima, Altura máxima: No se establecen.
- Superficie de Espacio Libre, Dotaciones, Viario: No se establecen

Al respecto del ámbito de este Plan Especial se incluyen como determinaciones específicas la potenciación del uso público-urbano del frente portuario histórico y la inclusión del uso intercambiador aéreo en el ámbito del muelle de Santa Catalina.

Entre los objetivos de este Plan Especial está “*la implantación de grandes espacios públicos destinados a equipamientos y dotaciones de uso social en el borde marítimo, con la finalidad de recuperar e integrar en la ciudad estas áreas en contacto con el mar y aquellas históricamente vinculadas a usos portuarios sin perjuicio de que en éstas se puedan seguir desarrollando actividades portuarias compatibles con la vida urbana de la Ciudad.*”

Con el objeto de establecer una diferenciación de actividades se han delimitado dos subsistemas: SG-DEL A -Castillo de la Luz hasta el Parque San Telmo- y SG-DEL B -Parque San Telmo hasta la Playa de la Laja-.

El subsistema delimitado como SG-DEL A, recoge toda la superficie destinada principalmente a usos portuarios pero en la cual se pretende incorporar otros usos que permitan crear un nuevo tipo de relación puerto-ciudad. Se propone, de acuerdo con el Plan Insular extender, sobre parte del actual recinto portuario, usos urbanos centrales, de actividad económica, manteniendo funciones portuarias compatibles con actividades urbanas de centralidad, y dotación de espacios multifuncionales que integren usos culturales, recreativos, deportivos y comerciales”.

Independientemente de los límites establecidos que determinan el área del Sistema General DEL, interiormente se podrán tramitar y aprobar de forma autónoma, diferentes Planes Especiales con el fin de agilizar la tramitación y desarrollo de los mismos en la forma que establece el RDL 2/2011 de 5 de septiembre de TR de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante.”

Área de Normativa	Superficie	Ocupación		Ocup. existente	Increment. (*)	Edificabilidad		Edificab. existente	Increment. (*)	Altura
	m ²	%	m ²		m,2	m ² /m ²	m ²		m2	
NTD-A (Pza. de Canarias)	20.461,85	9%	1.841,57	0,00	1.841,57	0,09	1.841,57	0,00	1.841,57	12
NTD-B (Expl. Sanapú)	66.057,17	50%	33.028,59	8.523,88	24.504,71	0,5	33.028,59	8.568,00	24.460,59	20
AN3-TO (Muelle de Wilson)	40.094,67	60%	24.056,80	14.574,86	9.481,94	1,2	48.113,60	34.268,00	13.845,60	50
AN7-P (Sta. Catalina)	20.794,63	50%	10.397,32	4.513,00	5.884,32	0,85	17.675,44	7.091,30	10.584,14	20
	147.408,32		69.324,27	27.611,74	41.712,53		100.659,19	49.927,30	50.731,89	

(*) Respecto a lo edificado en la actualidad

	Se ha tomado como edificabilidad del C.C. El Muelle, la computable según PGMO
	No se ha considerado para el cálculo de edificabilidad la superficie de las 3 plantas de aparcamientos existentes en la actualidad

2.4 Otros condicionantes de la ordenación

El trazado actual de la autovía GC-1, en sus tramos VI y VII, que lindan con el sub-área B del Área de Normativa NTD, se desarrolla sobre terrenos que pertenecían a la zona de servicio terrestre del puerto de La Luz y Las Palmas hasta el año 1987. En aquellos años, para la realización y ejecución de la GC-1 se precisó de una mutación demanial de los terrenos de la zona de servicio del puerto, y la acertada cooperación entre las distintas administraciones públicas y la ponderación adecuada del interés general hizo que dicho objetivo (la construcción de los tramos VI y VII) se cumpliera.

Tanto el Ayuntamiento como la Autoridad Portuaria son conscientes que una futura remodelación o mejora de la Autovía de la GC-1 sólo será posible con una adecuada cooperación institucional entre los organismos que gestionan los diferentes dominios públicos colindantes, el portuario y el viario, tal y como se realizó en la década de los ochenta. Además, una mejora de la calidad y capacidad de la Autovía GC-1 representará una mejora directa en las condiciones de accesibilidad y conexión con el transporte terrestre del puerto de Las Palmas.

Por tal motivo, y en el ánimo de coadyuvar con un potencial planteamiento futuro de mejora, remodelación o ampliación de la Autovía GC-1, se establece dentro de la sub-área B del Área de Normativa NTD un ámbito denominado "*Zona de exclusión de nuevas edificaciones*". Dicho ámbito se define en el correspondiente artículo de la Normativa y se refleja gráficamente en el plano de ordenación O.03 "*Ordenación de Áreas de Normativas*".

2.5 Análisis Ambiental

La legalidad vigente asegura la necesaria consideración de los factores del medio natural en la planificación territorial. Esta necesidad se fundamenta en la incidencia ambiental de la aplicación de las determinaciones de los instrumentos de ordenación, ya que definen las pautas para la utilización del suelo y la asignación de usos al territorio.

En este contexto, la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente (en adelante Ley 9/2006) viene a articular las determinaciones que, en materia de contenido ambiental, son de aplicación a la totalidad de los instrumentos de ordenación y a todas sus fases. En consecuencia, el Plan Especial de Ordenación debe contener las determinaciones de la Ley 9/2006, adaptadas al nivel exigido para la ordenación propuesta. El artículo 7.1. de la misma Ley viene a establecer las actuaciones de las que consta el proceso de evaluación ambiental,

el cual se inicia con la elaboración de un INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL (ISA) cuyo contenido se estipula en el artículo 8.2. de dicha Ley.

El Informe de Sostenibilidad Ambiental tiene por finalidad dar cumplimiento a lo establecido en la Ley 9/2006, a partir del contenido establecido por el Documento de Referencia para el contenido de los Informes de Sostenibilidad de los Instrumentos Urbanísticos de Desarrollo del Sistema de Planeamiento de Canarias, aprobado por Resolución de 28 de diciembre de 2006, redactándose el mismo con el objeto de ser sometido a los trámites de participación pública y de consulta. En el Volumen III del presente Plan Especial se ha desarrollado el INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL, de acuerdo con el Documento de Referencia descrito.

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

El Director de la Autoridad Portuaria

D. Esteban Del Nero Benítez

D. José Miguel Pintado Joga

II. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO

3 INVENTARIO DE ACTUACIONES

Debe precisarse de entrada que, a efectos de su inclusión en el Estudio Económico-Financiero del presente Plan Especial, únicamente se consideran aquellas obras y proyectos que se refieren específicamente al desarrollo de la ordenación y de la urbanización, en sus elementos de utilización pública. Es decir, las que derivan básicamente de la construcción de la red viaria, los equipamientos y los servicios, excluyéndose las tareas de mantenimiento, limpieza o control de la urbanización cuyos costos quedarán asignados a las partidas correspondientes del presupuesto ordinario.

No se contabilizan, por tanto, en este estudio, los proyectos y obras portuarias que sean necesarias para generar o proteger los terrenos cuya urbanización se propone, ni tampoco, los correspondientes a la construcción de edificios e instalaciones por los concesionarios.

De acuerdo con esos criterios, el desarrollo completo del Plan Especial comportaría la realización de las siguientes actuaciones:

- Nuevo cerramiento de la Zona de Servicio.

Se prevé un nuevo vallado perimetral en la zona sur, el diseño, geometría y distribución en planta se recogerá en el proyecto de construcción. Proponemos una valla similar a la actual consistente en pilares de 80*80 cm de hormigón armado revestidos de piedra natural de cantera, así como fábrica de bloques de entre pilares revestidos igualmente en piedra natural. El cierre entre pilares será de hierro forjado de 4.2 m por 1.85 m, unidos por siete puntos, dos a ambos lados de cada pilar y tres en la fábrica de bloques.

- Traslado de Estación Transformadora a lugar destinado por la Autoridad Portuaria.

Se propone trasladar la estación de transformadora ubicada actualmente en el antiguo edificio de Sovhispan a la nueva glorieta de la Avenida de Los Consignatarios próxima a la ubicación actual, debido a la complejidad de los trabajos y que esta estación está actualmente en funcionamiento. Las obras consistirán en realizar el edificio, instalaciones, redacción de proyecto y visados necesarios para dejar operativa la nueva estación, así como demoler y acondicionar la zona de la estación actual, aunque en el proyecto de construcción se recogerá el emplazamiento y dimensionamiento de la nueva estación transformadora.

- Nuevo vial de acceso Santa Catalina – Avda Consignatarios.

Aunque las dimensiones y trazado se realizarán en el proyecto de construcción se propone un vial adicional que enlazará el muelle Santa Catalina con la Avda Consignatarios discurriendo por una franja entre el centro comercial El Muelle y unos rellenos que se ganarían al mar paralelo al muelle Wilson. La intersección con la Avda Consignatarios se realizaría mediante la construcción de una rotonda circular de diámetro 33 metros y calzada anular de 8 m con dos carriles que permite el giro a vehículos pesados. Este nuevo vial tiene una primera plataforma de 20 m de ancho formada por tres carriles dirección sur y un carril dirección norte de dimensión de 3.5 m y arcenes de 0.5 m. También se ha tenido en cuenta el acceso peatonal con un ancho de 2.5 m, por lado poniente mediante acera y por el naciente una zona peatonal señalizada con marcas viales. Esta primera plataforma parte de la rotonda hasta la entrada al parking del centro comercial El Muelle donde los carriles de la derecha se adentran en el parking permitiendo el acceso a los usuarios de la zona comercial. La segunda plataforma parte a la altura del parking a enlazar con el vial actual del Muelle Santa Catalina, esta plataforma tiene un ancho de 13 m formada por un carril de ida y otro de vuelta de 3.5 m de ancho y 0.5 m de arcén y continuando el acceso peatonal con el ancho de 2.5 m, la intersección se hará mediante una señalización de Stop.

Por la acera discurrirán las canalizaciones de electricidad y teléfonos necesarias que se recogerán en el proyecto de construcción así como todos báculos de iluminación.

Se propone un paquete de firme formado por 8 cm de AC-32 base G, 6 cm de AC-22 bin D y 6 cm de AC22 Surf S. Para salvar longitudinalmente la diferencia de cota y realizar la intersección con el vial actual de acceso al Muelle Santa Catalina en los últimos 30 m se sugiere colocar debajo de la capa asfáltica 25 cm de zahorra sobre 25 cm de suelo seleccionado, contenido por un muro perimetral de 70 cm de ancho y altura variable.

- Obra marítima (únicamente con efectos informativos, ya que no es objeto de ordenación ni previsión urbanística).

Aunque el dimensionamiento y la definición geométrica se recogerá en el proyecto de construcción, se propone ganar un ancho de 9 metros paralelo al muelle Wilson sobre el que se apoyará parte del vial de acceso y zona para aparcamientos, éste se realizaría con tipología de dique en talud coronado a la cota del muelle actual con sus pendientes correspondientes, este terreno ganado al mar estaría formado por una franja de relleno de 3.20 m de ancho en coronación, una capa de todo-uno de espesor 1.10 m, manto secundario de escollera de 100 Kg. de ancho 65 cm y manto de protección de escollera 1000kg con un espesor de 1.41 m.

- Traslado del edificio de la guardia civil.

Con la modificación del trazado de la Avda de Los Consignatarios se instalará un nuevo puesto de control de la guardia civil y aduanas desapareciendo el actual. Aunque la

ubicación, distribución y dimensiones se recogerá en el proyecto de construcción se propone un edificio similar al actual en la mediana del nuevo trazado de la avenida, que permita un control de entrada y salida al recinto portuario por el sur.

- Modificación del trazado Avda de Los Consignatarios.

El proyecto de construcción calculará y definirá su trazado aunque se plantea una variación en la geometría en una longitud de 500m, la calzada que se propone es similar a la actual 19m de ancho con 2 carriles de ida y 2 de vuelta y acera a ambos lados que permita el tránsito de peatones, en ella se tendrá en cuenta el dejar una mediana en la zona sur que permita instalar el edificio de la guardia civil. Se propone un paquete de firme formado por 8 cm de AC-32 base G, 6 cm de AC-22 bin D y 6 cm de AC22 Surf S. Las aceras que se sugiere en su parte más estrecha tendrá un ancho de 2.5 m y estará constituida por bordillos achaflanados de hormigón y loseta hidráulica gris, facilitando el acceso a minusválido, por ella discurrirán todos los servicios (electricidad, abastecimiento, telefonía, etc), además se contempla alcorques distribuido en todo su longitud.

4 PROGRAMA DE ACTUACIÓN

4.1 Asignación de actuaciones

El objetivo de este apartado es proceder a la asignación de las actuaciones previstas en el Plan Especial a los diversos agentes que pueden operar en el interior de la zona de servicio del puerto.

Lógicamente, la mayor parte de los proyectos previstos son responsabilidad exclusiva de la Autoridad Portuaria. No obstante, algunos de ellos pueden ser de financiación mixta, en los que, además de la Autoridad Portuaria, participen otros agentes, tanto institucionales como privados.

En principio, se ha adoptado el criterio de asignar a la Autoridad portuaria todas aquellas obras interiores al ámbito, cuya finalidad es mantener o mejorar el funcionamiento de la actividad portuaria y de proponer una financiación compartida para aquellas otras que:

- Se desarrollen, al menos parcialmente, en el exterior de la zona de servicio.
- Cumplan funciones de servicio al exterior
- Alberguen servicios de instituciones distintas de la Autoridad Portuaria
- Sean susceptibles de desarrollo por la iniciativa privada.

Con estos criterios y teniendo en cuenta los ámbitos y formas de funcionamiento habituales de cada uno de los posibles operadores, se ha procedido a la siguiente asignación de actuaciones:

A. Actuaciones asignadas directamente a la Autoridad Portuaria:

- Nuevo cerramiento de la Zona de Servicio.
- Traslado de Estación Transformadora a lugar destinado por la Autoridad Portuaria.
- Nuevo vial de acceso Santa Catalina – Avda Consignatarios.
- Obra marítima.
- Traslado del edificio de la guardia civil.
- Modificación del trazado de Avda de Los Consignatarios.

B. Actuaciones de participación mixta:

- Con el Ayuntamiento y la Comunidad Autónoma:
 - No se prevén.
- Con el Ayuntamiento, en caso de dar servicio a áreas exteriores:
 - No se prevén.
- Con otras administraciones y organismos e iniciativa privada:
 - No se prevén.

4.2 Programación de las actuaciones de la Autoridad Portuaria

Los Planes Especiales tienen vigencia indefinida, es decir, sus determinaciones no tienen un período de tiempo para llevarse a la práctica, tras el cual perderían su condición legal. Esta característica que los diferencia de los planes generales, hace que la ordenación contemplada en aquellos deba entenderse como una imagen final a la que tenderán las actuaciones de los agentes, pero cuya consecución no es preciso programar temporalmente. De hecho, un Plan Especial puede presentar una opción y un modelo de ordenación a largo plazo, del que la autoridad responsable apenas prevé la realización de una mínima parte en un medio plazo.

No obstante, con objeto de disponer de un posible calendario de desarrollo de los nuevos elementos que el Plan especial incorpora, se ha considerado conveniente programar de

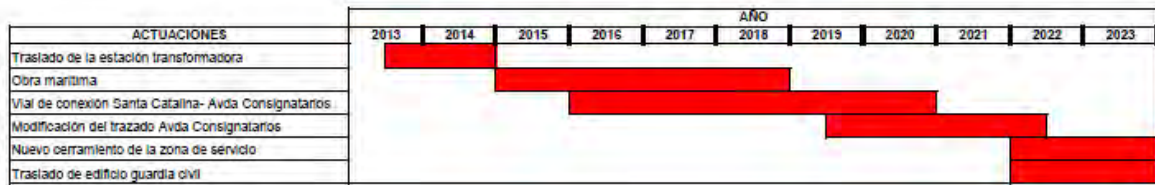
forma indicativa aquellas propuestas cuyo desarrollo se considera factible en un horizonte temporal de 10 años.

La distribución de las actuaciones en este período se ha realizado atendiendo, por un lado, a la urgencia de las actuaciones, por otro, a la secuencia lógica de su realización.

De esta manera se ha llegado a la siguiente programación:

AÑOS (2013-2023)

- Nuevo cerramiento de la Zona de Servicio.
- Traslado de Estación Transformadora a lugar destinado por la Autoridad Portuaria.
- Nuevo vial de acceso Santa Catalina – Avda Consignatarios.
- Obra marítima.
- Traslado del edificio de la guardia civil.
- Modificación del trazado de Avda de Los Consignatarios.



5 EVALUACIÓN ECONÓMICA DE LAS ACTUACIONES PROGRAMADAS

Utilizando precios medios habituales, en 2012, se ha procedido a estimar globalmente los costos de las actuaciones asignadas a la Autoridad Portuaria programadas en los dos quinquenios establecidos. El resultado obtenido ha sido el siguiente:

Años (2013-2023)

Obra marítima (efectos informativos)..... 420.000 €

Vial de conexión Santa Catalina – Avda Consignatarios... 866.000 €

Traslado edificio guardia civil..... 155.000 €

Modificación del trazado Avda. Consignatarios.....	1.150.000 €
Nuevo cerramiento de la zona de servicio.....	465.000 €
Traslado de estación transformadora.....	263.000 €

TOTAL COSTO PROGRAMA PLAN ESPECIAL:.....3.318.000 €

En total, el presupuesto necesario de la Autoridad Portuaria para desarrollar las determinaciones del Plan Especial será de **TRES MILLONES TRESCIENTOS DIECIOCHO MIL EUROS.**

El coste económico de la aplicación de las principales medidas ambientales protectoras, correctoras y compensatorias descritas en el punto 1.6.4 del Informe de Sostenibilidad Ambiental de este Plan Especial, y conforme con lo que se regula en el punto (g) del anexo I la ley 9/2006, es el siguiente,

EVALUACIÓN DEL COSTO DE LAS MEDIDAS CORRECTORAS PROGRAMADAS

Retirada de residuos.....	7.500,00 €
Señalización.....	252,86 €
Control de las emisiones de polvo.....	3.000,00 €

TOTAL COSTO PROGRAMA PLAN ESPECIAL:..... 10.752,86 €

El presupuesto de las Medidas Correctoras, Protectoras y compensatorias asciende a la cantidad de **DIEZ MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y DOS, CON OCHENTA Y SEIS CÉNTIMOS DE EURO (10.752,86 €).**

III. NORMAS URBANÍSTICAS

TÍTULO PRELIMINAR: DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo Primero: Ámbito, objeto y efectos del Plan Especial

Artículo 1. Objeto, contenido y ámbito

1 Constituye el objeto del presente Plan Especial la ordenación jurídica y urbanística de los terrenos de la zona de servicio terrestre del puerto de Las Palmas, incluidos en el ámbito SG-DEL del vigente Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, que tienen la naturaleza de sistema general portuario, de conformidad con lo establecido en el art. 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante (en adelante TR-LPEyMM), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

2 De igual forma, corresponde al Plan Especial establecer las determinaciones, medidas y previsiones necesarias que garanticen el desarrollo de este sistema general, así como su conexión con el resto de los sistemas generales de transportes, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 37.2.e) del Texto Refundido de las leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias (en adelante TR-LOTENC), aprobado por Decreto legislativo 1/2000, de 8 de mayo, y 56.3 del TR-LPEyMM.

Artículo 2. Vinculación con el planeamiento general

El presente Plan Especial se formula en desarrollo de las previsiones contenidas en el Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, en su adaptación plena al TR-LOTENC y las directrices de Ordenación (Ley 19/2003), aprobado definitivamente según acuerdo de la COTMAC de 29 de octubre de 2012, y en todo caso, en cumplimiento de lo dispuesto en el art. 56 del TR-LPEyMM.

Artículo 3. Vigencia del Plan Especial

Las determinaciones del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Las Palmas en el ámbito SG-DEL tendrán vigencia indefinida, sin perjuicio de su modificación y revisión.

Artículo 4. Revisión del Plan Especial

1. La Autoridad Portuaria de Las Palmas podrá iniciar el procedimiento de revisión del Plan Especial cuando lo considere conveniente para el interés general, debiendo ajustarse al procedimiento legalmente establecido para su aprobación.

2. En todo caso, deberá procederse a su revisión, cuando se dé alguno de los siguientes supuestos:
 1. Cuando circunstancias sobrevenidas alteren las hipótesis del Plan, en cuanto a magnitudes básicas, de forma que obliguen a modificar los criterios generales de la ordenación.

 2. Cuando se modifique el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios o, en su caso, la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, por cambio sustancial de los usos básicos, inadecuación para el cumplimiento de los objetivos estratégicos, aparición de nuevas demandas no recogidas que supongan una clara alteración del marco de sus previsiones, o por experimentar un incremento o disminución sustancial del volumen de tráfico de mercancías.

 3. Cuando aparezcan nuevas circunstancias de análoga importancia y naturaleza que afecten de forma determinante al carácter del sistema general portuario.

Artículo 5. Modificaciones del Plan Especial

1. Se entiende por modificación del Plan toda alteración de sus determinaciones o de los documentos legalmente exigibles para su aprobación, que no constituya un supuesto de revisión, de acuerdo con lo establecido en el artículo anterior y, en general, las que no afectan al esquema director o la globalidad del Plan, aunque incidan aislada y puntualmente sobre alguno de los elementos estructurantes del Plan.

2. Las modificaciones del Plan Especial deberán ajustarse a las normas de competencia y procedimiento de aprobación de aquel, si bien deberán incluir

entre su documentación la motivación de la alteración y la justificación de que no afecta a la globalidad del Plan o a su esquema director.

3. No tendrán la consideración de modificaciones del Plan:

- a) Los cambios en las alineaciones del Plan Especial introducidos mediante Estudios de Detalle.
- b) La ejecución de infraestructuras portuarias que no supongan alteración de la delimitación de la zona de servicio, tales como la construcción y prolongación de muelles, obras de defensa, etc, salvo que afecten de forma notable a la explotación del puerto o al esquema director del Plan. A tales efectos, los terrenos emergidos en la Zona de Servicio del Puerto, producto de rellenos y obras de infraestructuras previstos adquirirán de forma inmediata, en el momento de su finalización, los usos y determinaciones (“*Condiciones de uso/Usos pormenorizados*” y “*Condiciones de Edificación*”) de los terrenos colindantes con igual destino, salvo que se indicara de forma contraria en el Plan Especial.
- c) Los ajustes de alineaciones que resulten de la realización de los proyectos de construcción de infraestructuras o de urbanización, por parte de la Autoridad Portuaria.

Artículo 6. Adecuación de las concesiones a las normas del Plan Especial

1. En los Pliegos reguladores de las concesiones de utilización privativa o exclusiva del dominio público portuario, deberán incluirse en todo caso las condiciones urbanísticas y los usos pormenorizados asignados al área en la que se localice la parcela objeto de concesión.
2. No podrán otorgarse concesiones para usos diferentes de los establecidos en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (o en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios) y en el Plan Especial para la correspondiente parcela.
3. Aquellos casos en que la normativa del Plan sea manifiestamente incompatible con el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios vigente en la actualidad,

estará condicionada a la aprobación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Las Palmas que se encuentra en tramitación.

4. Los interesados en obtener una concesión de dominio público portuario podrán solicitar a la Autoridad Portuaria información fehaciente sobre las condiciones urbanísticas y los usos del suelo, aplicables al terreno sobre el que se pretenda obtener la concesión.

Artículo 7. Documentos constitutivos del Plan Especial

1. El presente plan está constituido por los siguientes documentos:
 - Volumen I: Documento de Información
 - Memoria de Información
 - Planos de Información
 - Memoria de Justificación
 - Planos de Alternativas
 - Volumen II: Documento de Ordenación
 - Memoria de Ordenación
 - Estudio Económico-Financiero
 - Normas Urbanísticas
 - Planos de Ordenación
 - Volumen III: Informe de Sostenibilidad Ambiental
 - Volumen IV: Memoria Ambiental
2. Si bien el contenido normativo del presente plan queda definido por el conjunto de los documentos contenidos en el epígrafe 1 del presente artículo, son los Planos de Ordenación y las Normas Urbanísticas los que poseen un carácter específicamente normativo y de regulación de la actividad urbanística y, por tanto, ésta deberá ajustarse de forma obligada a sus determinaciones.
El resto de los documentos poseen un carácter fundamentalmente informativo o explicativo, por lo que, en caso de contradicción en su contenido con los citados anteriormente, serán aquellos los que prevalezcan.
3. Si se advirtiese discordancia respecto a una determinación urbanística concreta entre los planos de carácter normativo realizados a diferentes escalas, prevalecerá lo establecido en los planos redactados a una escala más amplia, en los que el nivel de detalle es mayor, salvo que la discrepancia responda a un manifiesto error material en el contenido de estos últimos.

Capítulo Segundo: Instrumentos de desarrollo y ejecución

Artículo 8. Estudios de Detalle

1. Podrán redactarse Estudios de Detalle que tendrán como objetivos el establecimiento definitivo de las alineaciones y rasantes, reajustar y completar los volúmenes previstos en la ordenación del Plan Especial.

De igual modo, podrán completar la red viaria de servicio del puerto, prevista en el Plan Especial sin que puedan, en ningún caso, establecer nuevas vías abiertas al uso público.

2. Si la ordenación prevista en el Plan Especial resultara obsoleta en relación a los cambios que puedan producirse en los tráficos marítimos y sus tecnologías asociados, podrán redactarse Estudios de Detalle que reajusten o complementen las determinaciones del Plan Especial, siempre que se respeten las condiciones urbanísticas y los usos pormenorizados previstos para el área en que se ubique la zona a reordenar y no vulnere lo establecido en el art. 38 del TR-LOTENC.
3. Una vez redactado el Estudio de Detalle por la Autoridad Portuaria, se elevará al Ayuntamiento para su tramitación y aprobación, sin perjuicio de que pueda encomendarse a la Autoridad Portuaria de Las Palmas la gestión de determinadas tareas y funciones en relación con el procedimiento de aprobación.

Artículo 9. Proyectos de urbanización

1. Para la realización integral de las obras de acondicionamiento urbanístico, en ejecución de lo establecido en el Plan Especial, se podrán tramitar y aprobar los correspondientes Proyectos de Urbanización.
2. El procedimiento de aprobación y los órganos competentes serán los previstos en la legislación urbanística autonómica aplicable.
3. Su contenido y documentación se ajustarán a lo dispuesto en el art. 41 del TR-LOTENC, y 69 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico.

Artículo 10. Proyectos de obras ordinarias

De acuerdo con lo establecido en el art. 145.1 del TR-LOTENC, la Autoridad Portuaria podrá redactar y aprobar Proyectos de obras públicas ordinarias, que tengan por objeto el desarrollo de algunas determinaciones del Plan Especial o la ejecución de obras de urbanización ordinarias.

Artículo 11. Proyectos de edificación y construcción

La ejecución de obras de edificación o construcción, así como las de restauración, conservación, acondicionamiento o reestructuración exigirá la previa redacción del correspondiente Proyecto de edificación o construcción, que se adecuará a lo establecido en la legislación vigente.

Durante la ejecución de cualquier tipo de obra por parte de la Autoridad Portuaria de Las Palmas o bien de un concesionario se deberá proceder de conformidad con el artículo 70 de la Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias, respecto el posible hallazgo casual de restos humanos, estructuras, restos arqueológicos o paleontológicos.

Artículo 12. Obras a efectuar por la Autoridad Portuaria en la zona de servicio

1. De conformidad con lo establecido en el art. 59 de la TR-LPEyMM, las obras que realicen las Autoridades Portuarias en el dominio público portuario terrestre deberán adaptarse al Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio. Para la constatación de este requisito, los proyectos de edificación, construcción y obras ordinarias aprobados por la Autoridad Portuaria deberán someterse a informe del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, que se entenderá emitido en sentido favorable si transcurre un mes desde la recepción de la documentación sin que se hubiera evacuado de forma expresa.
2. A fin de dar cumplimiento a lo establecido en el apartado anterior, la Autoridad Portuaria comunicará al Ayuntamiento, con la antelación necesaria, el inicio de las obras y acompañará el preceptivo Proyecto de obras y los documentos complementarios en su caso.
3. No será el caso anterior para las obras de ampliación o modificación de puertos. Para la ejecución de estas nuevas obras de infraestructura portuaria o de ampliación sobre espacios de agua de los puertos existentes (Art. 58.1 del

TR-LPEyMM) no será necesario que dichas obras estén contempladas en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, ni en el plan especial, siempre que se realicen dentro de la zona de servicio del puerto de que se trate, se hallen incluidas en el correspondiente Plan de Empresa y, cuando proceda, en el Plan Director de Infraestructuras. En estos casos, se deberá dar audiencia a la autoridad autonómica competente en materia de ordenación del territorio.

Artículo 13. Obras a efectuar por los concesionarios en la zona de servicio

1. La realización de las obras de edificación y construcción por los concesionarios de dominio público portuario estarán sujetos al deber de obtener licencia municipal.
2. La eficacia de las licencias obtenidas con anterioridad a la concesión quedará demorada al efectivo otorgamiento de ésta por la Autoridad Portuaria.
3. Previamente al otorgamiento de la concesión o, en su caso, en las bases de la convocatoria del concurso, la Autoridad Portuaria informará a los particulares de la normativa del Plan Especial que sea de aplicación a la parcela en cuestión.
4. En la solicitud de concesión, el concesionario incluirá los datos e informaciones necesarios para que pueda comprobarse el cumplimiento de la citada normativa, así como un epígrafe específico, en el que demostrará su cumplimiento.
5. El concesionario que solicite la oportuna licencia municipal de obras deberá acompañar a su petición y proyecto, el documento administrativo de otorgamiento de la concesión, en el que figuren los usos asignados por el Plan Especial a la parcela, así como las condiciones urbanísticas que le afecten.

TÍTULO I: RÉGIMEN URBANÍSTICO GENERAL

Capítulo Primero: Ordenación del suelo

Artículo 14. Instrumentos de ordenación

El Plan Especial de Ordenación define la ordenación de la zona de servicio del Puerto de Las Palmas incluido en el ámbito SG-DEL mediante dos instrumentos: a) el Esquema Director; b) la Calificación del Suelo.

Capítulo Segundo: Esquema Director

Artículo 15. El Esquema Director

1. El Esquema Director define la estructura funcional que se adopta para la zona de servicio.
2. El Esquema Director está constituido por:
 - a) Las áreas funcionales
 - b) Los accesos e infraestructuras de transporte
 - c) Los recintos con regímenes administrativos singulares
3. El Esquema Director se recoge en el Plano de Ordenación nº O.01.

Sección 1ª Áreas funcionales

Artículo 16. Áreas funcionales

A efectos del presente Plan Especial, se entiende por área funcional el ámbito de la zona de servicio que se destina genéricamente a una actividad específica. Constituye, por tanto, la expresión del objetivo funcional al que se orientan el conjunto de las infraestructuras, edificios e instalaciones del área.

Artículo 17. Tipos de áreas funcionales

Se establecen las siguientes áreas funcionales:

- Área funcional COMPLEMENTARIO
- Área funcional COMERCIAL PORTUARIO
- Área funcional NÁUTICO-DEPORTIVA

Artículo 18. Área funcional COMPLEMENTARIO

Se asigna a aquellas áreas portuarias dedicadas a actividades que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.

Se incluyen en esta las actividades logísticas y de almacenaje en la medida que sigan existiendo en la zona.

Artículo 19. Área funcional COMERCIAL PORTUARIO

Incluye aquellos espacios donde se desarrollan usos entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales.

Engloba el suelo en el que se desarrolla la actividad comercial del puerto sin una especialización precisa. Comprende las actividades de carga y descarga de buques de pasajeros, mercancías y pesca, las de maniobra y manipulación en los muelles, el almacenaje, ya sea cubierto o descubierto, lonjas, cámaras frigoríficas, fábricas de hielo, el avituallamiento o reparación de embarcaciones, las áreas o instalaciones al servicio del transporte de pasajeros, vehículos, mercancías y, en general, las que sean precisas para que la Autoridad Portuaria pueda desarrollar los objetivos y las funciones que le encomienda la legislación portuaria vigente.

Artículo 20. Área funcional NÁUTICO-DEPORTIVA

Se asigna a aquellas áreas portuarias dedicadas a actividades relacionadas con los servicios técnicos, administrativos, comerciales, de ocio, etc... demandados por las instalaciones náuticas – deportivas, ya sea para las embarcaciones como para los usuarios (navegantes o visitantes).

Sección 2ª: Accesos y principales infraestructuras de transporte

Artículo 21. Accesos e infraestructuras de transporte

En el Esquema Director se recogen los accesos y las infraestructuras de transporte que garantizan la funcionalidad del sistema general portuario.

Sección 3ª: Recintos con regímenes administrativos singulares

Artículo 22. Recintos con regímenes administrativos singulares

En el Esquema Director se identifican aquellas partes de la zona de servicio en las que, debido al régimen administrativo de sus actividades, se considera necesaria la existencia de un control permanente o esporádico de accesos, lo que las constituye en recintos específicos.

Capítulo Tercero: Calificación del suelo

Artículo 23. Calificación del suelo

- 1 Se entiende por calificación del suelo en el presente Plan Especial, al conjunto de determinaciones que definen la ordenación de la zona de servicio y le asignan usos.
- 2 La calificación del suelo se establece a través de:
 - La definición de la red de conexiones terrestres y los equipamientos.
 - La delimitación de las Áreas de Normativa.
 - Las Normas Particulares para cada Área de Normativa.
- 3 La calificación del suelo se define mediante el plano de Red de conexiones terrestres y Equipamientos (Plano nº O.02), en el que figuran los nodos principales y las vías necesarias para su interconexión y los equipamientos; el plano de Áreas de Normativa (Plano nº O.03), en el que se delimitan éstas; y el Título II de estas Normas.

Artículo 24. Alineaciones

Se definen como todas aquellas líneas contenidas en los planos que reflejan un hecho físico, un límite de uso (Áreas de Normativa o viarios) o de situación de la concesión administrativa en cada momento. Las alineaciones grafiadas en los planos responden a la realidad actual pero no son vinculantes al desarrollo futuro del ámbito y, por lo tanto, pueden ser modificadas para favorecer la explotación y operatividad portuaria.

Artículo 25. Normativa ambiental

Las actividades y usos a ejercitar en la zona de servicio se ajustarán a lo establecido en la legislación medioambiental que resulte de aplicación en cada momento, especialmente en lo referente a la legislación de evaluación de impacto ambiental de proyectos.

TÍTULO II: NORMAS PARTICULARES PARA CADA ÁREA NORMATIVA

Artículo 26. Normas particulares para cada área

1. Se denominan Normas Particulares al conjunto de determinaciones del Plan Especial que son de aplicación específica para cada una de las áreas de normativa delimitadas en el plano nº O.03, de Normativa.
2. El cumplimiento de las Normas Particulares del área correspondiente no garantiza la legalidad de una actuación, debiéndose, en cualquier caso, cumplir el conjunto de estas normas.
3. Las Normas Particulares se configuran mediante los siguientes instrumentos:
 - a) Las condiciones de parcelación, en las que pueden establecerse magnitudes o dimensiones mínimas de las parcelas susceptibles de concesión en el área.
 - b) Las condiciones de edificación, en las que pueden concretarse los valores o contenidos de los parámetros de edificabilidad, porcentajes de ocupación de suelo por la edificación, altura máxima, tipología y condiciones estéticas de la edificación permitida en el área.

Si como resultado de obras de ampliación o modificación de muelles o puertos se aumentara la superficie de determinada Área de Normativa, los parámetros de edificabilidad y porcentajes de ocupación se aplicarán sobre la totalidad de la superficie resultante que forme parte del Área de Normativa.
 - c) Las condiciones de uso, en las que se detallan los usos pormenorizados permitidos en cada área.
 - d) Las condiciones de acceso y estacionamiento, en las que se establecen las dotaciones mínimas de plazas de estacionamiento

obligadas en edificios, parcelas o el conjunto del área y se dan indicaciones sobre la red viaria.

- e) Condiciones de tramitación y desarrollo, en las que se precisan los procedimientos a seguir para el desarrollo de las actuaciones previstas en un área o, en su caso, la forma de modificar la ordenación propuesta.

Artículo 27. Usos pormenorizados y usos asociados

Se define como uso pormenorizado cada uno de los usos concretos a los que se asignan como principal para una determinada área o parcela en que la ordenación descompone la zona de servicio del puerto.

Se consideran funcional y jurídicamente como usos asociados al cualificado, aquellos otros de carácter accesorio que resulten necesarios para la correcta operatividad del uso principal, por venir impuestos desde normativas sectoriales o porque su propia naturaleza lo justifique plenamente, debiendo cumplir las condiciones particulares de su uso.

Artículo 28. Tipos de usos pormenorizados

Se adoptan como usos pormenorizados dos tipos:

- Las categorías y clases de uso definidos en el *“Título 2 Normas Relativas al Uso en Suelo Urbano y Suelo Urbanizable”* de la Adaptación Plena al TR-LOTENC del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, aprobada definitivamente según acuerdo de la COTMAC de 29 de octubre de 2012. Y, en concreto, los incluidos en el *“Artículo 2.2.2 Clasificación de los usos según su naturaleza”*.
- Otros usos pormenorizados específicos relativos al sector portuario definidos en la presente normativa.

Además de los usos pormenorizados expuestos anteriormente se podrán autorizar, en cada caso, usos compatibles a los principales.

Son usos compatibles todos aquellos que, dependiendo de su grado de implantación en un área o parcela, pueden coexistir en armonía con el uso cualificado, e incluso, sustituirlo en determinadas circunstancias sin provocar distorsiones.

Entre los usos compatibles, en este Plan Especial destacan los

Usos complementarios.

Son aquellos no obligatorios que, sin desplazar al uso principal, pueden coexistir con él, aportando diversidad y riqueza funcional al área o edificio donde se implanten. En ningún caso podrán adquirir la condición de uso principal.

Estarán autorizadas para todas las Áreas de Normativa de este Plan Especial, las denominadas “Actuaciones Provisionales”, entendiéndose por tales las que se acometan o establezcan por tiempo limitado o en precario, y particularmente las siguientes:

- a) Vallados de obras y solares
- b) Sondeos de terrenos
- c) Apertura de zanjas y calas.
- d) Instalación de maquinaria, andamiajes y apeos.
- e) Ocupación de terrenos por feriales, espectáculos u otros actos comunitarios al aire libre o apoyadas en instalaciones ligeras y/o desmontables.
- f) Las Autorizaciones Temporales otorgadas por la Autoridad Portuaria de Las Palmas para cualquier uso, de acuerdo al TR-LPEyMM para lo cual será imprescindible la emisión de los informes favorables de, al menos, los departamentos de seguridad, explotación y operaciones portuarias.

Artículo 29. Usos pormenorizados del Plan General

En particular, el presente Plan Especial adopta, como pormenorizados, los siguientes usos, clases y categorías de uso de los establecidos en la normativa del vigente Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria:

Uso Dotacional y Equipamiento

Clases:

1. Clase Servicios Comunitarios
2. Clase Servicios Públicos
3. Clase Terciarios
4. Clase Transporte y Comunicaciones
5. Clase Red Viaria

Y dentro de estas las siguientes categorías y subcategorías:

1. En la clase “servicios comunitarios”, todas sus categorías: educativo, sanitario, de servicios sociales, deportivo, cultural y religioso
2. En la clase de “servicios públicos” (incluidos los denominados Servicios Portuarios de acuerdo con el TR-LPEy MM), las categorías de “administración pública” “seguridad y protección”, “mantenimiento y limpieza”, “abastecimiento alimentario”, “infraestructura y sus subtegorías” y “transporte público”.
3. En la clase terciario la categoría “Alojamiento turístico” en la subcategoría “hotel” para los casos en que se cumplan los requisitos exigidos por el TR-LPEyMM; la categoría “comercial”, en las subcategorías de “pequeño comercio”, “local comercial” y “grandes superficies”; la categoría oficinas, en la subcategoría de “local de oficinas”; la categoría “recreativo-ocio”, las subcategorías de “establecimientos para consumo de bebidas y comidas”, “salas de reunión” y “salas de espectáculo”.
4. En la clase “transporte y comunicaciones”, todas las categorías: “transporte marítimo” de personas y mercancías incluyendo las Estaciones Marítimas, “intercambiador”, “garaje-aparcamiento” y “estación de servicios”. Se añade el “intercambiador aéreo” de acuerdo a la ficha del Área Diferenciada SG-DEL del P.G.O. vigente.
5. En la clase “red viaria”.

Uso Espacio Libre

6. En las categorías I a III.

Uso Red Viaria

7. En todas las clases

Artículo 30. Uso pormenorizado Náutico - Deportivo

Se refiere a todas aquellas actividades relacionadas con los servicios técnicos, administrativos, comerciales, de ocio, etc... demandados por las instalaciones náutico-deportivas, ya sea para las embarcaciones como para los usuarios. Incluidos los correspondientes a instalaciones para taller, reparación o custodia de embarcaciones tales como varaderos, marinas secas, etc...

Artículo 31. Uso pormenorizado maniobra y manipulación de mercancías

1. Se refiere al trasvase de mercancías o personas entre modos terrestres y marítimos. Incluye, por tanto, las áreas terrestres destinadas a la carga, descarga y manipulación de mercancías, así como las destinadas a embarque y desembarque de pasajeros, situadas junto al cantil de los muelles. Respecto a la manipulación de carga se limita el uso a la modalidad Ro-Ro (Roll On – Roll Off).
2. Se consideran elementos y actividades asimilables o compatibles con este uso:
 - a) Las infraestructuras portuarias de carga y descarga de mercancías y pasaje y, en general, todas las ligadas al tráfico marítimo que, por su naturaleza, precisen o resulte conveniente que se desarrollen en las inmediaciones de las líneas de atraque.
 - b) El almacenaje provisional de las mercancías, según disponga la Autoridad Portuaria.
 - c) Las concesiones relacionadas con las actividades anteriores, así como pequeños módulos de servicio a tripulaciones, incluidos aseos y quioscos para el despacho de bebidas y otros bienes que puedan necesitarse en áreas alejadas de zonas donde existan este tipo de servicios.
 - d) Excepcionalmente, el almacenaje permanente en silos o depósitos, que por sus especiales instalaciones requieran localizarse junto al cantil del muelle.
3. Las áreas reservadas para el uso pormenorizado de maniobra y manipulación de mercancías están grafiadas en el plano nº O.02 de Red de Conexiones Terrestres y Equipamientos.

Artículo 32. Uso pormenorizado logístico

1. Se aplica a las parcelas de la zona de servicio en las que se desarrollan actividades logísticas, de apoyo a las actividades portuarias y de transporte,

agrupadas en zonas específicamente ordenadas y diseñadas para operadores logísticos.

2. Se consideran elementos y actividades asimilables o compatibles con este uso:

- Actividades destinadas específicamente a operadores logísticos: transporte, almacenaje y distribución, montaje, empaquetado, caracterización, limpieza, finalización, grupaje, etc.
- Servicios ligados al transporte o a los operadores del mismo, tales como la restauración, hospedaje, administrativos, estaciones de servicio, etc.
- Aparcamiento de vehículos pesados o ligeros

Artículo 33. Uso pormenorizado de instalaciones técnicas portuarias

Este uso pormenorizado se refiere a aquellas instalaciones portuarias que sin ocupar una porción de suelo relevante tienen gran importancia en la organización técnica del puerto, por lo que deben poder realizarse en todas las áreas de normativa y poder disponerse en todos los suelos gestionados por la Autoridad Portuaria.

Entre las instalaciones técnicas portuarias se incluyen las tuberías y conducciones, de todo tipo y localización, las bombas y otros elementos de impulsión de líquidos, los transformadores, armarios telefónicos, sistemas de detección y alarma de incidencias, instalaciones para la ubicación de sistemas de medición e instrumentación, y en general, cualquier instalación fija o móvil que sea necesaria para el funcionamiento, mantenimiento y seguridad de las actividades portuarias y no se halle incluida explícitamente en cualquiera de los usos pormenorizados establecidos.

Artículo 34. Área de Normativa NTD: Náutico, Terciario y Dotacional.

Ámbito y superficie

Se reserva este uso para los terrenos constituidos por las siguientes sub-áreas:

- NTD-A. La Plaza de Canarias; Superficie (A): 20.461,85 m²
- NTD-B. La Explanada del Muelle Sanapú que se extiende entre el propio muelle de Sanapú y el límite de la Zona de Servicio con la Autovía, entre la perpendicular con la C/. Gordillo y la Pza. de Camilo Martínón Navarro, a la entrada al puerto por Santa Catalina: Superficie (B): 66.057,17 m²

Superficie total: 86.519,02 m²

Alineaciones y condiciones de parcelación

Delimitación: La parcela coincide con la delimitación del Área de Normativa y estará delimitada por las alineaciones exteriores y por las divisiones internas que establezca la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en proyectos de construcción y concesiones. La parcelación reflejada en los planos se corresponde con la existente en el momento de la tramitación del presente Plan Especial y es puramente indicativa.

En la delimitación de las parcelas destinadas al desarrollo de nuevas concesiones administrativas se tendrá en cuenta lo expuesto en el apartado "Condiciones especiales en la *Zona de exclusión de nuevas edificaciones*", del presente artículo.

Divisiones internas: 500 m² mínima. Excepcionalmente la Autoridad Portuaria de Las Palmas podrá autorizar parcelas inferiores para ubicar servicios o instalaciones específicas.

Condiciones de edificación:

- Ocupación máxima de la parcela:
 - A) 9 % s/rasante – 100 % b/rasante

B) 50 % (excluyendo los cálculos de ocupación de los espacios ocupados por viales principales, es decir, aplicada sobre la sub-área susceptible de ser ocupada por la edificación)

▪ **Altura máxima:**

- B) 12 m.
- C) 20 m.

Podrá superarse la altura máxima establecida:

- En instalaciones técnicas que así lo requieran, tales como dispositivos de carga y descarga, o manipulación y/o reparación de embarcaciones, etc., en todas las subáreas.
- En edificios administrativos con funciones representativas, en los que la altura máxima podrá elevarse a 25 metros.
- En edificios destinados al almacenaje de mercancías, dotados de sistemas de manipulación mecánica para el almacenaje a gran altura.

▪ **Edificabilidad máxima:**

- A) 0,09 m²/m²
- B) 0,5 m²/m²

- En el ámbito de la sub-área B del Área Normativa NTD se establece una “Zona de exclusión de nuevas edificaciones”. En dicho ámbito las edificaciones que se desarrollen en nuevas concesiones administrativas tendrán que ajustarse, además de lo dispuesto anteriormente con carácter general, a lo indicado en el apartado “Condiciones especiales en la Zona de exclusión de nuevas edificaciones”, del presente artículo.

Calidad de la edificación: Los paramentos de los edificios que conformen, a juicio de la Autoridad Portuaria, la visión de éstos desde la ciudad o desde los buques de pasajeros entrantes, deberán tratarse como fachadas. La Autoridad Portuaria podrá exigir a los concesionarios cambios en el diseño, materiales y color de dichos paramentos para adecuarlos a la calidad requerida por su emplazamiento.

Condiciones de Usos/Usos pormenorizados

En toda el área:

USO	CLASE	CATEGORÍA	Subcategoría	
Dotacional y Equipamientos	Terciario	Comercial	Pequeño Comercio	
			Local Comercial	
			Grandes superficies	
		Oficinas	Local de oficina	
	Recreativo / Ocio	Todas las subcategorías		
	Servicios Públicos	Seguridad y protección		
		Administración Pública		
		Infraestructuras	Todas las subcategorías	
		Instalaciones Técnico Portuarias		
		Recinto Ferial (Temporal o Permanente)		
		Transporte Público		
	Transportes y Comunicaciones	Transporte marítimo		
		Garaje - Aparcamientos		
		Estación de servicio		
		Intercambiador		
	Servicios Comunitarios	Todas		
	Espacios Libres		I a III	
	Red Viaria	Todas		

En el sub-área B, además de los anteriores:

USO	CLASE	CATEGORÍA
Náutico Deportivo		
Maniobra y manipulación de mercancías		
Logístico		
Inst. Técn. Portuarias		

Los usos y actividades existentes en la actualidad, que no se encuentren incluidos entre los pormenorizados, permanecerán en la zona en tanto en cuanto el objeto y plazo de sus concesiones administrativas continúe vigente.

En el ámbito denominado “Zona de exclusión de nuevas edificaciones”, de la sub-área B, los usos pormenorizados permitidos deberá cumplir lo dispuesto en el apartado “Condiciones especiales en la Zona de exclusión de nuevas edificaciones”, del presente artículo.

Condiciones de acceso y aparcamiento

En nuevas concesiones, siempre que puedan disponer de acceso desde vías secundarias o internas, no se permitirá la construcción de ningún acceso directo desde el viario principal.

En el proyecto se incluirá un plano de planta en el que se definirá el acceso o accesos al interior de la parcela, desde la vía a que de frente, y se indicarán, en su caso, las plazas de estacionamiento que resulten en el frente de la parcela, como consecuencia de la aplicación de la sección tipo prevista en el plan para la vía en que se ubique.

Los accesos rodados a parcelas tendrán una anchura máxima de 5 metros, salvo autorización especial motivada y, en general, los proyectos procurarán racionalizar los accesos de forma a maximizar el número de plazas de estacionamiento que queden en la calle.

En el interior de la parcela, deberán preverse las plazas de estacionamiento de pesados necesarias para alojar a los vehículos propiedad de la empresa concesionaria y a los que deban estacionarse en ella habitualmente. En su caso, en el interior de las parcelas, se preverán las plazas de estacionamiento de ligeros necesarias para que, conjuntamente con las resultantes en el tramo de calle a que de frente la parcela, alcancen un estándar mínimo de 1 plaza por cada 150 m². de edificación.

En construcciones en que se dispongan más de 50 m² de oficinas, el estándar anterior se incrementará en 1 plaza por cada 50 m². suplementarios destinados a este uso.

En construcciones en que se dispongan más de 50 m² de oficinas, el estándar anterior se incrementará en 1 plaza por cada 50 m². suplementarios destinados a este uso.

De forma particular, este criterio básico 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.

Esto se justifica en que, a medida que crecen las instalaciones logísticas y de almacenaje, la automatización y mecanización de medios de manipulación de mercancías disminuyen la necesidad de personal operario por metro cuadrado de superficie de almacenamiento por lo que la previsión de plazas de aparcamiento también disminuye.

En el caso concreto de aquellas edificaciones con uso genérico de terciario y oficinas, se garantizará una plaza de estacionamiento por cada 25 m² de superficie edificada, que podrán localizarse en superficie, en edificio o en subterráneo. La superficie edificada se entenderá tal y como se describe en el Art. 3.5.5. de la Norma de Ordenación Pormenorizada del PGO de Las Palmas de Gran Canaria, en su Adaptación Plena al TR-LOTCECNC y a las Directrices de Ordenación.

Para el caso de edificaciones uso exclusivo de oficinas, computarán a efectos de estos cálculos solo aquellos espacios destinados efectivamente a esos usos excluyendo los destinados a servicios complementarios tales como salas de juntas, salón de actos, biblioteca, comedor, etc....

Condiciones de tramitación y desarrollo

El desarrollo del Área de Normativa NTD podrá realizarse mediante dos procedimientos:

- A. Directamente, a partir de las concesiones y del conjunto de los viales pertenecientes a la Red de Conexiones Terrestres actualmente existentes o que

se encuentren reflejados en el plano nº O.02, de Red de Conexiones Terrestres y Equipamientos.

- B. Mediante la creación de nuevos elementos viarios y equipamientos, o la modificación de los existentes, de forma parcial o global, pertenecientes a la Red de Conexiones Terrestres que se definan en los correspondientes proyectos de obras ordinarias de urbanización por la Autoridad Portuaria, y que sirvan de referencia para la parcelación y/o el otorgamiento de concesiones.

Condiciones de los proyectos de urbanización

Los proyectos de urbanización que desarrollen la zona deberán tener en cuenta, valorados en perspectiva global, la no ocupación con edificaciones de elementos lineales transversales al mar y coincidentes con las calles más significativas del tejido urbano, de manera que se garantice la permeabilidad visual entre el mar y la ciudad, en virtud de los objetivos estipulados por el Plan Insular, el Plan Territorial Parcial de Ordenación del Frente Portuario de Las Palmas de Gran Canaria y aquellos documentos redactados al respecto.

Además, los nuevos proyectos de urbanización que desarrollen el sub-área NTD-B deberán tener en cuenta los objetivos y determinaciones del apartado "Condiciones especiales en la *Zona de exclusión de nuevas edificaciones*", del presente artículo.

Condiciones especiales en la "*Zona de exclusión de nuevas edificaciones*"

Se establece dentro de la sub-área B del Área de Normativa NTD un ámbito denominado "*Zona de exclusión de nuevas edificaciones*". Dicho ámbito estará constituido por la franja comprendida entre el deslinde del dominio público portuario vigente (coincidente con el muro de separación del puerto con la autovía) y una línea paralela a la anterior a 30 metros aproximadamente. El ámbito se refleja gráficamente en el plano de ordenación O.03 "*Ordenación de Áreas de Normativas*".

En dicha "*Zona de exclusión de nuevas edificaciones*", se contemplan las siguientes determinaciones adicionales:

- a) En dicho ámbito queda prohibida la ejecución de nuevas edificaciones con destino principal a usos distintos de los portuarios, según la definición establecida para los mismos por el Artículo 72.1 del TR-LPEyMM.

- b) Las edificaciones, estructuras e instalaciones relacionadas con los usos y actividades portuarias, según la definición del artículo mencionado, se podrán ejecutar en el ámbito, si bien con carácter preferente la Autoridad Portuaria intentará su ejecución en otra zona, siempre que las necesidades de explotación y gestión del dominio público portuario lo permita.

- c) Las edificaciones y usos preexistentes podrán continuar ejerciendo su actividad, permitiendo que sobre las mismas se puedan realizar todas aquellas obras, reformas o ampliaciones que resulten necesarias para el cumplimiento de todas las condiciones normativas que le sean de aplicación, singularmente las relacionadas con medidas de protección, seguridad, y condiciones de habitabilidad, salubridad e higiene.

- d) Los proyectos de urbanización, proyectos de obras ordinarias de urbanización, o proyectos de construcción de concesiones que se realicen en el sub-area B del Área de Normativa NTD, tendrán como objetivo preferente la ubicación en la superficie del ámbito “Zona de exclusión de nuevas edificaciones” de las instalaciones dedicadas a los usos, clases y categorías de espacios libres, red viaria, aparcamientos y transporte y comunicaciones.

Artículo 35.- Área de Normativa AN3-TO: Terciario y Oficinas

Ámbito y superficie

Se reserva este uso para los terrenos situados entre el Muelle de Wilson (al este), el Área de Normativa NTD-B (al norte y oeste) y el acceso al muelle de Santa Catalina (al sur).

Superficie: 40.094,67 m².

Alineaciones y condiciones de parcelación

Delimitación: La parcela coincide con la delimitación del Área de Normativa y estará delimitada por las alineaciones exteriores y por las divisiones internas que establezca la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en proyectos de construcción y concesiones.

La parcelación reflejada en los planos se corresponde con la existente en el momento de la tramitación del presente Plan Especial y es puramente indicativa.

Divisiones internas: 1000 m². mínima.

Excepcionalmente la Autoridad Portuaria de Las Palmas podrá autorizar parcelas inferiores para ubicar servicios o instalaciones específicas.

Condiciones de edificación:

Ocupación máxima de la parcela:

60 %.

Altura máxima:

20 m. para nuevas edificaciones distintas de las existentes en el momento de la redacción de este Plan o reformas/rehabilitación de las existentes.

Excepción: Se admitirá una altura máxima de 50 mts. dentro de la denominada "área de movimiento para edificación de hasta 50m. de altura", siempre y cuando se cumplan las condiciones de volumen y forma para este tipo de edificación."

Edificabilidad máxima:

1,2 m²/m².

La edificabilidad extra con respecto a la actual resultante de la aplicación de estas determinaciones no podrá utilizarse en el actual edificio del Centro Comercial El Muelle, donde se contempla la edificabilidad como agotada.

Los nuevos aprovechamientos, por lo tanto, se destinarán a nuevas edificaciones que surjan en el Área AN3-TO, o bien, a ampliaciones o modificaciones del edificio otorgado, en estos momentos, en concesión administrativa a la Fundación Puertos de Las Palmas.

Calidad de la edificación: Los paramentos de los edificios que conformen, a juicio de la Autoridad Portuaria, la visión de estos desde la ciudad o desde los buques de pasajeros entrantes, deberán tratarse como fachadas.

La Autoridad Portuaria podrá exigir a los concesionarios cambios en el diseño, materiales y color de dichos paramentos para adecuarlos a la calidad requerida por su emplazamiento.

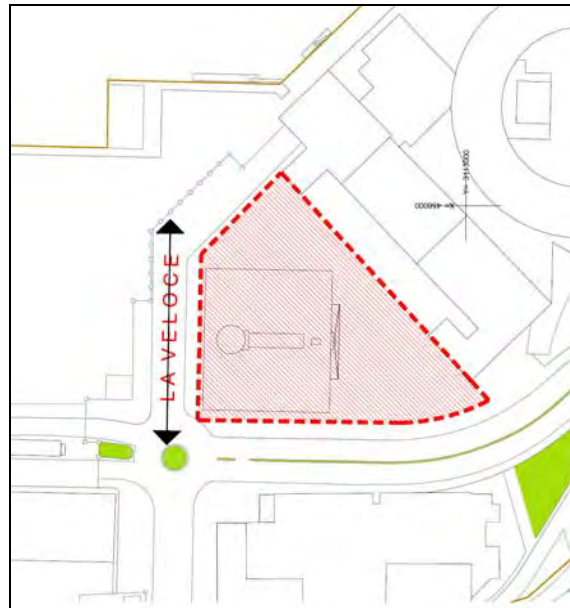
Condiciones de Volumen y Forma para edificaciones de hasta 50m de altura:

Estas condiciones de volumen y forma son de aplicación a aquellas edificaciones que se encuentran dentro del “área de movimiento para edificación de hasta 50m. de altura” y cuya altura máxima este comprendida entre 20 y 50m.

Estas condiciones son el resultado de la aplicación de los parámetros de ocupación, altura y edificabilidad correspondientes al Área Normativa AN3-TO.

Se prevé un modelo tipológico edificatorio de media/baja densidad en altura para liberar espacio y diversificar la propuesta. Buscando un resultado que garantice la integración con el lugar, la calidad estética y la permeabilidad visual se propone:

- $\geq 50\%$ del suelo será destinado a edificaciones de altura máxima de 20m.
- $\leq 50\%$ del suelo podrá ser destinado a edificaciones de altura máxima comprendida entre 20 y 50m.
- Se garantizará la existencia de un volumen edificatorio en altura que oculte el plano de fachada noroeste existente del centro comercial o equivalente;
- Se garantizará la permeabilidad visual en planta baja en al menos un 50% de la misma y una conexión transversal física en planta baja en prolongación de la calle La Veloce;
- Se evitarán los volúmenes seriados de mas de 20 m de altura;
- De lo anteriormente mencionado se deduce el siguiente esquema:



Área de movimiento para edificación de hasta 50m. de altura.

Condiciones de Usos/Usos pormenorizados

USO	CLASE	CATEGORÍA
Dotacional y Equipamientos.	Terciario	En todas las categorías, según art. 29 de este documento
	Servicios Comunitarios	En todas sus categorías
	Servicios Públicos	En todas sus categorías
	Transporte y comunicaciones:	Garaje-Aparcamiento
Espacios Libres		I a III
Red Viaria	Todas	
Inst. Técn. Portuarias		

Condiciones de acceso y aparcamiento

Se garantizará una plaza de estacionamiento por cada 25 m² de superficie edificada, que podrán localizarse en superficie, en edificio o en subterráneo. La superficie edificada se entenderá tal y como se describe en el Art. 2.6.7.b) "Clase Terciario", del Título II: Normas relativas al uso en el Suelo Urbano y Urbanizable de las Normas Urbanísticas del PGO de Las Palmas de Gran Canaria, en su Adaptación Plena al TR-LOTCEC y a las Directrices de Ordenación.

Este criterio básico de 1 plaza de aparcamiento por cada 25 m² de edificación se entenderá solo aplicable a aquellas edificaciones con uso genérico de terciario y oficinas.

Para el caso de edificaciones uso exclusivo de oficinas, computarán a efectos de estos cálculos solo aquellos espacios destinados efectivamente a esos usos excluyendo, por tanto, los destinados a servicios complementarios tales como salas de juntas, salón de actos, biblioteca, comedores, etc...

Condiciones de tramitación y desarrollo

El desarrollo del Área de Normativa AN3-TO podrá realizarse mediante dos procedimientos:

- A. Directamente, a partir de las concesiones y del conjunto de los viales pertenecientes a la Red de Conexiones Terrestres actualmente existentes o que se encuentren reflejados en el plano nº O.02, de Red de Conexiones Terrestres y Equipamientos.
- B. Mediante la creación de nuevos elementos viarios y equipamientos, o la modificación de los existentes, de forma parcial o global, pertenecientes a la Red de Conexiones Terrestres que se definan en los correspondientes proyectos de obras ordinarias de urbanización por la Autoridad Portuaria, y que sirvan de referencia para la parcelación y/o el otorgamiento de concesiones.

Artículo 36.- Área de Normativa AN7-P: Pasajeros

Ámbito y superficie.

Se reserva este uso para los terrenos situados en el Muelle de Santa Catalina.

Superficie: 20.794,63 m².

Alineaciones y condiciones de parcelación

Delimitación: La parcela coincide con la delimitación del Área de Normativa y estará delimitada por las alineaciones exteriores y por las divisiones internas que establezca la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en proyectos de construcción y concesiones. La parcelación reflejada en los planos se corresponde con la existente en el momento de la tramitación del presente Plan Especial y es puramente indicativa.

Divisiones internas: 1.000 m². mínima.

Excepcionalmente la Autoridad Portuaria de Las Palmas podrá autorizar parcelas inferiores para ubicar servicios o instalaciones específicas.

Condiciones de edificación:

- Ocupación máxima de la parcela: 50 %.
- Altura máxima: 20 m.
- Edificabilidad máxima: 0,85 m²/m².

No se computará como superficie edificada, con independencia de su ubicación sobre o bajo rasante, la destinada a aparcamientos ligados a la Terminal de Pasajeros.

Calidad de la edificación: Los paramentos de los edificios que conformen, a juicio de la Autoridad Portuaria, la visión de estos desde la ciudad o desde los buques de pasajeros entrantes, deberán tratarse como fachadas.

La Autoridad Portuaria podrá exigir a los concesionarios cambios en el diseño, materiales y color de dichos paramentos para adecuarlos a la calidad requerida por su emplazamiento.

A estos efectos, siempre que sea posible, los incrementos de edificabilidad y ocupación se realizarán incorporándose al edificio existente mediante un proyecto único para la estación marítima.

Condiciones de Usos/Usos pormenorizados

USO	CLASE	CATEGORÍA
Dotacional y Equipamientos	Transporte y comunicaciones:	Transporte marítimo
		Garaje - Aparcamientos
		Intercambiador (aéreo)
Espacios libres		I a III
Red Viaria	Todas	
Maniobra y manipulación de mercancías		
Inst. Técn. Portuarias		

Usos Complementarios:

USO	CLASE	CATEGORÍA	SUBCATEGORÍA
Dotacional y Equipamientos	Terciario	Comercial	Pequeño Comercio
		Oficinas	Local de oficina
		Recreativo/Ocio	Bebidas/Comidas
			Salas de Reunión
	Servicios Comunitarios	En todas sus categorías	Salas de Espectáculo
Servicios Públicos	En todas sus categorías		

La distribución de los usos descritos respetará la siguiente proporción en cuanto a superficie edificada dentro del Área de Normativa:

- 80 % Usos pormenorizados: instalaciones propias de atención al transporte marítimo - tráfico de cruceros (como actividad principal), sus pasajeros, equipajes y demás usos asociados al principal.
- 20 % Usos Complementarios: resto de usos autorizados compatibles con el principal.

Así mismo, la instalación de actividades y la autorización de usos, precisará, en cada momento, de informe vinculante de los Departamentos de Seguridad, Explotación y Operaciones Portuarias de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, a fin de salvaguardar el destino principal de esta zona, Tráfico de Cruceros, y sus exigencias y características específicas.

Condiciones de acceso y aparcamiento

Para el acceso a esta área de Normativa, en cada momento, se estará a las indicaciones de la Autoridad Portuaria de Las Palmas en cumplimiento de sus protocolos de seguridad y protección.

Se garantizará una plaza de estacionamiento por cada 25 m² de superficie edificada, que podrán localizarse en superficie, en edificio o en subterráneo. La superficie edificada se entenderá tal y como se describe en el Art. 2.6.7.b) "Clase Terciario", del Título II: Normas relativas al uso en el Suelo Urbano y Urbanizable de las Normas Urbanísticas del PGO de Las Palmas de Gran Canaria, en su Adaptación Plena al TR-LOTCENC y a las Directrices de Ordenación.

Este criterio básico de 1 plaza de aparcamiento por cada 25 m² de edificación se entenderá solo aplicable a aquellas edificaciones con uso genérico de terciario y oficinas.

Para el caso de edificaciones uso exclusivo de oficinas, computarán a efectos de estos cálculos solo aquellos espacios destinados efectivamente a esos usos excluyendo, por tanto, los destinados a servicios complementarios tales como salas de juntas, salón de actos, biblioteca, comedores, etc...

Condiciones de tramitación y desarrollo

La Autoridad Portuaria, como consecuencia del eminente carácter portuario y de prestación de servicios a buques cruceros que tiene el área de normativa, podrá reordenar y modificar los viarios, accesos a muelles y zonas de estacionamiento conforme a proyectos de obras ordinarias de urbanización.

Los proyectos de edificación que supongan un aumento de la edificabilidad y la ocupación se realizarán incorporándose o adosándose al edificio existente mediante un proyecto único para la estación marítima.

Artículo 37.- Normas Particulares de la Red de Conexiones Terrestres (RCT)

Ámbito y carácter

Ámbito: El conjunto de los viales incluidos en el plano nº O.02, de Red Viaria y Equipamientos.

Los elementos principales de la red de conexiones terrestres están constituidos por los muelles y por los nodos principales de conexión y la red viaria entre ellos. El principal, lo constituyen únicamente los accesos a la zona de servicio y el vial principal interno constituido, en la actualidad, por la Avda. de los Consignatarios y el vial que enlaza con el Muelle de Santa Catalina. Estos elementos principales aseguran las conexiones con el exterior y garantizan la comunicación entre las distintas áreas de la zona de servicio y por lo tanto su existencia se considera vinculante, no así su diseño. En este sentido, el trazado de los viales principales se considera vinculante, pero con cierto margen de movimiento o flexibilidad, ya que su ejecución podrá tener una variación de un 20%.

El viario secundario y los accesos a muelles se consideran no vinculantes, tanto en su trazado como en su existencia, y son meramente elementos indicativos. El secundario, en la actualidad, está constituido básicamente por los viales que definen las manzanas de naves situadas en torno a la Avenida de los Consignatarios.

En este segundo caso, se trata de viales cuya permanencia garantiza el mantenimiento de la actual disposición de las concesiones demaniales para almacenes y logística, pero cuya permanencia no es obligada y que podrían ir adaptándose a las futuras necesidades de organización del puerto mediante el otorgamiento de nuevas concesiones o a través de proyectos de obras ordinarias. En este nivel indicativo se incluyen, también, algunas nuevas conexiones entre nodos y los accesos a muelles que, siempre necesarios, pueden sufrir variaciones en cuanto a su localización a medida que cambia la demanda de atraque y, con ella, los tramos de carga y descarga asociados.

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

- La distribución de la sección de todo el viario.
- El 20% del trazado y delimitación del viario principal.
- El trazado y delimitación del viario secundario.
- El trazado y delimitación de los accesos a muelles.

- La localización de las plazas de aparcamiento, que podrán desplazarse dentro del Área de Normativa en que se ubican.
- La localización y delimitación de los servicios anejos al viario.

Se considera indicativo, pero su modificación implica la necesaria búsqueda de alternativa equivalente, el trazado del Viario de Servicio situado entre la Plaza de Canarias y la escollera.

Condiciones de parcelación y edificación

Los terrenos comprendidos en los ámbitos constituidos por los viales principales no podrán ser objeto de parcelación o edificación y se destinarán permanentemente para el uso de circulación y, en los espacios señalizados, aparcamiento.

Con independencia de lo anterior, la Autoridad Portuaria podrá autorizar la construcción de edificios en estos ámbitos para albergar servicios asociados a las infraestructuras, que no podrán exceder de 3 metros de anchura y 10 m² de superficie, por un período máximo de 3 años.

Los terrenos comprendidos en los ámbitos de carácter secundario podrán parcelarse, darse en concesión y edificarse, en los términos que señale la normativa que les sea de aplicación, en el momento en que la Autoridad Portuaria acuerde su cambio de destino.

En el suelo calificado como Muelles, serán de aplicación las determinaciones contenidas en el artículo 31 de estas normas para el uso pormenorizado de Maniobra y manipulación de mercancías.

Condiciones de uso.

Usos pormenorizados permitidos:

- Red viaria, en todas sus clases.
- Garaje-aparcamiento y estación de servicio.
- Instalaciones técnicas portuarias

Condiciones técnicas.

Dimensiones:

- Los carriles de circulación tendrán una anchura mínima de 3,5 m.
- Las aceras tendrán una anchura mínima de 2 metros.

Los proyectos y construcción de elementos de la red viaria se realizarán por tramos completos, en los que se defina y construya simultáneamente la calzada, las aceras, las bandas de aparcamiento y, en su caso, la jardinería de los espacios libres anejos al viario.

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 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.

Esto se justifica en que, a medida que crecen las instalaciones logísticas y de almacenaje, la automatización y mecanización de medios de manipulación de mercancías disminuyen la necesidad de personal operario por metro cuadrado de superficie de almacenamiento por lo que la previsión de plazas de aparcamiento también disminuye.

b) Así mismo, en las Áreas de Normativa (AN3-TO) de Terciario y Oficinas; el criterio básico de 1 plaza de aparcamiento por cada 25 m² de edificación se entenderá solo aplicable a aquellas edificaciones con uso genérico de terciario y oficinas.

Sin embargo, en estas áreas de normativa se admiten usos logísticos y de instalaciones técnicas portuarias, en cuyo caso particular, el criterio a aplicar es el expuesto en el apartado a) de este Punto 5. Así mismo, para el caso de oficinas, computarán a efectos de estos cálculos solo aquellos espacios destinados efectivamente a esos usos excluyendo, por tanto, los destinados a servicios complementarios tales como salas de juntas, salón de actos, biblioteca, comedores, etc.

Artículo 38.- Normas Particulares para los equipamientos y espacios libres

Ámbito y carácter

Ámbito: El conjunto de los equipamientos y espacios públicos incluidos en el plano nº O.02, de Red Viaria y Equipamientos.

Se definen de la siguiente forma:

- Equipamiento: construcción o instalación de índole colectiva o general, de uso abierto al público y de utilidad comunitaria, que proporciona la prestación de servicios y actividades a los usuarios y que hagan posible el desarrollo integral del ámbito de ordenación, proporcionando servicios propios de la vida urbana.
- Espacio libre: Se considera como aquel que se destina al recreo y esparcimiento al aire libre de los usuarios del ámbito de ordenación, con vocación de uso público transitable, mejorando las condiciones ambientales de los espacios destinados a las actividades de interacción puerto-ciudad.

Carácter: De conformidad con el plano nº O.02, de Red Viaria y Equipamientos, el Plan Especial considera la existencia de dos categorías: los equipamientos y espacios libres públicos fijos y los equipamientos y espacios libres públicos de referencia. Tanto los espacios fijos y los de referencia deben mantener el servicio y la prestación que proporcionan, pero los de referencia podrán modificar su emplazamiento dentro del Ámbito del Plan Especial, mediante los correspondientes proyectos de urbanización o los proyectos de concesiones.

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

- El emplazamiento y ubicación de los equipamientos y los espacios libres de referencia.
- La distribución de los equipamientos y los espacios libres de referencia en las Áreas de Normativas y el Ámbito del Plan Especial.

Se consideran vinculantes:

- El emplazamiento y ubicación de los equipamientos y los espacios libres fijos.

- La superficie total que se debe destinar en el ámbito de ordenación a los equipamientos y los espacios libres.
- El emplazamiento del espacio libre de edificación al norte del acceso por Santa Catalina

Condiciones de parcelación y edificación

Serán de aplicación las condiciones de delimitación, edificación, y de calidad establecidas en cada una de las Áreas de Normativa en la cual se ejecute o se integre el equipamiento o el espacio libre.

Condiciones de uso.

Los usos pormenorizados permitidos serán los de equipamientos y espacios libres, en las clases y categorías que queden establecidas en la correspondiente Área de Normativa en la cual se ejecute o se integre.

Condiciones de acceso y aparcamiento

Serán de aplicación las condiciones de acceso y aparcamientos establecidos en cada una de las Áreas de Normativa en la cual se ejecute o se integre el equipamiento o el espacio libre.

Condiciones de tramitación y desarrollo

El desarrollo de las parcelas destinadas a Equipamientos y Espacios Libres podrá realizarse mediante dos procedimientos:

- A. Directamente, a partir de concesiones o proyectos de obras de los Equipamientos y Espacios Libres de referencia o fijos que se encuentren reflejados en el plano nº 0.02, de Red Viaria y Equipamientos.
- B. Mediante la redistribución del emplazamiento en el ámbito del Plan Especial de las superficies destinadas a equipamientos y espacios libres de referencia, mediante

creación de nuevos elementos o la modificación de los existentes, de forma parcial o global, que se definan en los correspondientes proyectos de obras ordinarias de urbanización por la Autoridad Portuaria, y que sirvan de referencia para la parcelación y/o el otorgamiento de concesiones.

Los proyectos de urbanización y de obras ordinarias de urbanización que desarrollen dichos equipamientos y espacios libres deberán tener en cuenta, valorados en perspectiva global, la no ocupación con edificaciones de elementos lineales transversales al mar y coincidentes con las calles más significativas del tejido urbano, de manera que se garantice la permeabilidad visual entre el mar y la ciudad, en virtud de los objetivos estipulados por el Plan Insular, el Plan Territorial Parcial de Ordenación del Frente Portuario de Las Palmas de Gran Canaria y aquellos documentos redactados al respecto.

IV. PLANOS DE ORDENACIÓN.

Índice de Planos Ordenación.

O.01.- ESQUEMA DIRECTOR.

O.02.- RED VIARIA Y EQUIPAMIENTOS.

O.03.- ORDENACIÓN DE ÁREAS NORMATIVAS.