

MODIFICACIÓN DE LA DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS (DEUP) EN EL PUERTO DE LAS PALMAS, QUE INCLUYE SALINETAS Y ARINAGA



AUTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

ÁREA DE PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA Y ORDENACIÓN PORTUARIA

FECHA: MARZO DE 2015

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN.....	3
1.1.	DEFINICIÓN Y FINALIDAD DE LA DEUP	3
1.2.	MARCO JURÍDICO	4
1.3.	CUMPLIMIENTO DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA	7
2.	ANTECEDENTES Y TRAMITACIÓN	14
2.1.	ANTECEDENTES DEL EXPEDIENTE	14
2.2.	TRAMITACIÓN DEL EXPEDIENTE	17
2.2.1.	Formulación y propuesta inicial	17
2.2.2.	Información pública, consultas e informes recibidos	17
2.2.3.	Toma en consideración informes y alegaciones recibidas	20
3.	DELIMITACIÓN ACTUAL DE LA ZONA DE SERVICIO	25
3.1.	DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE	25
3.2.	DELIMITACIÓN DE LAS AGUAS DE LA ZONA DE SERVICIO	26
4.	ASIGNACIÓN ACTUAL DE USOS EN LA ZONA DE SERVICIO	27
4.1.	USOS BÁSICOS	27
4.2.	USOS AUTORIZABLES	28
5.	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE DELIMITACIÓN Y USOS	29
5.1.	MOTIVACIÓN	29
5.2.	METODOLOGÍA	30
5.3.	DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE LAS MODIFICACIONES PROPUESTAS	31
5.3.1.	Desafectación de aguas portuarias y borde litoral en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.....	31
5.3.2.	Desafectación de aguas portuarias al norte de la nueva dársena de La Esfinge, en zona de La Isleta	32
5.3.3.	Modificación de los límites de la zona de servicio terrestre en La Isleta. Exclusión de los terrenos solicitados por el Ministerio de Defensa.....	33
5.3.4.	Adecuación de Usos en la Explanada de Sanapú	35
5.3.5.	Afectación de aguas al uso portuario. Puerto de Las Palmas	37
5.3.6.	Afectación de aguas al uso portuario. Puerto de Arinaga	38
5.3.7.	Desafectación de aguas portuarias. Puerto de Arinaga	39

5.4.	JUSTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE PROPUESTA	40
5.4.1.	Zona de servicio terrestre en el puerto de Las Palmas	40
5.4.2.	Zona de servicio terrestre en el puerto de Salinetas	43
5.4.3.	Zona de servicio terrestre en el puerto de Arinaga	44
5.4.4.	Obras e infraestructuras portuarias en ejecución.....	46
5.5.	JUSTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DE AGUAS PROPUESTA	46
5.5.1.	Zona de aguas en el puerto de Las Palmas	47
5.5.2.	Zona de aguas en el puerto de Salinetas	47
5.5.3.	Zona de aguas en el puerto de Arinaga	48
5.6.	DESCRIPCIÓN DE LOS USOS PROPUESTOS	49
5.6.1.	Usos Básicos.....	49
5.6.2.	Usos Autorizables.....	52
5.6.3.	Espacios destinados a órganos o administraciones públicas	54
5.6.4.	Cuadro resumen de superficies y usos.....	56
6.	RELACIÓN DE AFECTACIONES Y DESAFECTACIONES/EXCLUSIONES.....	57
6.1.	PUERTO DE LAS PALMAS	57
6.1.1.	Zona de servicio terrestre	57
6.1.2.	Zona de servicio de aguas	60
6.2.	PUERTO DE SALINETAS	61
6.3.	PUERTO DE ARINAGA	62
6.3.1.	Zona de servicio terrestre	62
6.3.2.	Zona de servicio de aguas	62
7.	PLANOS.....	63
7.1.	PLANOS DE INFORMACIÓN	65
7.2.	PLANOS DE ORDENACIÓN	67

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Definición y finalidad de la DEUP

La Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (en adelante DEUP) es el instrumento de planificación portuaria mediante el cual se determina la zona de servicio del puerto, terrestre y marina, tal y como se describe en los apartados 1 y 2 del artículo 69 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TR-LPEyMM), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Y además se distribuye de forma razonada los usos portuarios (artículo 72 del texto refundido citado) en dichos espacios.

Supone el deslinde del dominio público portuario que se asigna a cada Autoridad Portuaria para el cumplimiento de sus funciones y objetivos y supone, en la práctica, una disgregación y especificación de usos. Es decir, es el resultado final de una reflexión sobre la asignación de usos portuarios a unas determinadas áreas, así como sobre las superficies terrestres y láminas de agua que resulten necesarias para ejercitar las competencias de explotación portuaria que la Ley atribuye a las Autoridades Portuarias. Así como para la delimitación de otros terrenos que se estime oportuno reservar para el crecimiento físico y desarrollo portuario.

Esto significa, en consecuencia, que la DEUP no es la señalización de una línea más o menos caprichosa del dominio público, sino el resultado final de un estudio y análisis de necesidades, demanda, tráfico y previsiones de optimización de la gestión portuaria, por lo que la Ley exige la justificación de la necesidad de las zonas y usos. Y ello debe ser subrayado por una doble razón:

- en primer lugar, porque define los terrenos que van a tener la cualidad del dominio público y, por tanto, un régimen jurídico peculiar: inalienabilidad, imprescriptibilidad e inembargabilidad; y
- en segundo lugar, porque pueden afectar a terrenos que hasta ese momento tienen la naturaleza jurídica de propiedad privada y, como consecuencia de su inclusión en la zona de servicio, habrán de ser transmitidos a titularidad demanial estatal, convirtiéndose así en dominio público portuario.

Justamente este efecto se reconoce en el art. 69.5 del TR-LPEyMM, cuando se establece que la aprobación de la DEUP llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada.

La Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP) del puerto de Las Palmas incluye además del puerto de Las Palmas a los puertos de Salinetas y de Arinaga. El conjunto de estos puertos ubicados en la isla de Gran Canaria son gestionados por la Autoridad Portuaria de Las Palmas, y tienen categoría de puertos de interés general del Estado, y por tanto son de competencia exclusiva de la Administración del Estado, estando sujetos a lo que dispone el TR-LPEyMM.

Todo ello sin perjuicio de la necesidad de desarrollar la ordenación territorial y urbanística correspondiente, de conformidad con el art. 56 de TR-LPEyMM, competencia reservada a los correspondientes instrumentos de planeamiento territorial y planes urbanísticos.

1.2. Marco jurídico

A través de diversos artículos (69, 70 y 72) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

El artículo 69 explica y define la DEUP, su contenido, procedimiento de tramitación y aprobación:

“Artículo 69. Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

1. El Ministerio de Fomento determinará en los puertos de titularidad estatal una zona de servicio que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios a que se refiere el art. 72.1 de esta ley, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad mencionados en dicho artículo. Esta determinación se efectuará a través de la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

2. El espacio de agua incluido en la zona de servicio comprenderá las áreas de agua y dársenas donde se realicen las operaciones portuarias de carga, descarga y trasbordo de mercancías y pesca, de embarque y desembarque de pasajeros, donde se presten los servicios técnico-náuticos y donde tenga lugar la construcción, reparación y desguace de buques a flote, así como las áreas de atraque, viro y maniobra de los buques y embarcaciones, los canales de acceso y navegación y las zonas de espera y de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima y para la protección ante acciones terroristas y antisociales. También comprenderá los espacios de reserva necesarios para la ampliación del puerto. El espacio de agua se subdividirá en dos zonas:

a) Zona I, o interior de las aguas portuarias, que abarcará los espacios de agua abrigados ya sea de forma natural o por el efecto de diques de abrigo.

b) Zona II, o exterior de las aguas portuarias, que comprenderá el resto de las aguas.

*3. La Autoridad Portuaria elaborará el expediente de propuesta de **Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios**, que incluirá la definición exterior e interior del dominio público portuario, los usos previstos para cada una de las diferentes áreas en las que se divida la zona de servicio del puerto a los que se refiere el artículo 94 de esta Ley, y la justificación de la necesidad o conveniencia de tales usos, según criterios transparentes, objetivos, no discriminatorios y de fomento de la competencia en la prestación de servicios.*

Asimismo, se incluirán los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones públicas puedan ejercer competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional, identificación y otras que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente en el puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 94.2 de esta ley.

El artículo 70 explica y describe el procedimiento para la modificación de la DEUP:

“Artículo 70. Modificación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

1. Las modificaciones de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que tengan carácter sustancial se someterán al mismo procedimiento de aprobación indicado en el artículo anterior (Art. 69).

La modificación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que no tenga carácter sustancial será aprobada por Puertos del Estado, a propuesta de la Autoridad Portuaria, previo informe de las Administraciones urbanísticas si afectara a sus competencias.

Antes de la remisión de la propuesta de la modificación no sustancial de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios a Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria abrirá el trámite de información pública, en la forma establecida en el artículo anterior, si bien el plazo de información pública de la propuesta de modificación será de 15 días.

2. Se entiende por modificación no sustancial aquella producida dentro de la zona de servicio del puerto, motivada por razones de explotación portuaria, que no suponga una alteración significativa de la delimitación interna de las zonas en que se divide el puerto a efectos de asignación de los usos a que se refiere el artículo 94 de esta Ley. También, tendrán el carácter de modificación no sustancial la incorporación al espacio de tierra de las ampliaciones de infraestructuras e instalaciones portuarias que sean complementarias de las ya existentes, así como las consecuencias que tenga dicha incorporación en el espacio de agua y en las zonas en las que se divide, siempre que se sitúen dentro de la zona de servicio del puerto. Asimismo tendrán el carácter de modificación no sustancial la alteración de la delimitación interna de la zona de servicio como consecuencia de la asignación de espacio o capacidad de infraestructura para que puedan operar prestadores de servicios portuarios que no dispongan de concesión o autorización. De estas modificaciones se dará cuenta al Ministro de Fomento y se publicarán en el "Boletín Oficial del Estado".

*A estos efectos, **tendrá la consideración de alteración significativa aquella que suponga una alteración individual o acumulada superior al 15 por 100 de la superficie asignada a un determinado uso**, salvo la que afecte a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, en cuyo caso tendrá el carácter de alteración significativa.*

*3. **La aprobación o la modificación de un plan director podrá determinar la modificación sustancial de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios con el objeto de incorporar al mismo en su caso, los terrenos o espacios de agua necesarios para su ejecución o desarrollo.***

El artículo 72 detalla los usos y las actividades que se pueden realizar en el dominio público portuario, y por tanto, los usos que se puede asignar a los distintos ámbitos que componen la zona de servicio del puerto:

"Artículo 72. Usos y actividades permitidas en el dominio público portuario.

1. En el dominio público portuario sólo podrán llevarse a cabo actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios y de señalización marítima, de conformidad con lo establecido en esta Ley.

A tal efecto, tienen la consideración de usos portuarios los siguientes:

- ***Usos comerciales***, entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios básicos y otras actividades portuarias comerciales.
- ***Usos pesqueros.***
- ***Usos náutico-deportivos.***
- ***Usos complementarios o auxiliares*** de los anteriores, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los 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.

En aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio

*público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a **usos vinculados a la interacción puerto-ciudad**, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico. Las Autoridades Portuarias no podrán participar directa o indirectamente en la promoción, explotación o gestión de las instalaciones y actividades que se desarrollen en estos espacios, salvo las relativas a equipamientos culturales y exposiciones en el caso de que sean promovidas por alguna administración pública.*

En ningún caso se podrá autorizar la realización de rellenos en el dominio público portuario que no tengan como destino un uso portuario.

Con el objeto de preservar el patrimonio arquitectónico que constituyen los faros, en los espacios del dominio público portuario afectados al servicio de señalización marítima se podrán autorizar usos y actividades distintos de los de señalización marítima, de acuerdo con lo previsto en los párrafos anteriores, siempre que los mismos no condicionen o limiten la prestación del servicio que en cada momento sea el apropiado, teniendo en cuenta las necesidades del tráfico y de la tecnología, sin que en ningún caso sean indemnizables las modificaciones que se impongan por dicho motivo. Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado y de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras, así como albergues u hospedajes que pudieran favorecer el desarrollo de actividades culturales, o similares, de interés social, en espacios del dominio público portuario destinados al servicio de señalización marítima que se encuentren situados en la zona de 100 metros medidos desde el límite inferior de la ribera del mar o de 20 metros si los suelos tienen la clasificación de suelo urbano, siempre que no se realicen nuevas edificaciones y no se condicione o limite la prestación del servicio.

En el caso de que las instalaciones de señalización marítima, en las que se pretendan los citados usos, se ubiquen fuera de la zona de 100 metros medidos desde el límite interior de la ribera del mar, o de 20 metros, si los terrenos tienen la clasificación de suelo urbano, el Ministro de Fomento, previo informe de Puertos del Estado, podrá levantar la mencionada prohibición.

Las obras que supongan incremento de volumen sobre la edificación ya existente sólo podrán ubicarse fuera de la zona de 100 ó 20 metros respectivamente a que se ha hecho referencia.

*2. La ocupación de espacios de dominio público portuario destinados a usos portuarios por los **órganos o entidades de cualquier Administración pública**, para el cumplimiento de los fines de su competencia, sólo podrá autorizarse para usos o actividades que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente dentro de los mismos.*

*3. Están **prohibidas aquellas ocupaciones y utilidades del dominio público portuario que se destinen a edificaciones para residencia o habitación, al tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión y a la publicidad comercial a través de carteles o vallas, medios acústicos o audiovisuales situados en el exterior de las edificaciones**. A estos efectos, no se considera publicidad los carteles informativos y rótulos indicadores de los propios establecimientos o empresas titulares de una autorización o concesión administrativa de la Autoridad Portuaria.*

4. Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo

informe de Puertos del Estado, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras en espacios del dominio público portuario destinados a zonas de actividades logísticas y a usos no portuarios, debiendo tales usos hoteleros acomodarse al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o instrumento equivalente. Dichas instalaciones no podrán ubicarse en los primeros 20 metros medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar o del cantil del muelle.

El tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión podrá ser autorizado por el Ministro de Fomento cuando se aprecien circunstancias excepcionales y de utilidad pública.

La Autoridad Portuaria podrá autorizar la publicidad para actividades deportivas, sociales y culturales que ocasionalmente se desarrollen en el dominio público portuario."

1.3. Cumplimiento de la evaluación ambiental estratégica

De acuerdo con el informe de la Abogacía del Estado de septiembre de 2012 se concluye que la aprobación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios "no exige sometimiento previo de la misma a la evaluación ambiental de planes y programas, conocida como evaluación estratégica regulada en la Ley 9/2006 (...)". La evaluación ambiental estratégica se encuentra regulada actualmente en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, que ha unificado la legislación de evaluación de impacto ambiental de proyectos con la legislación sobre la evaluación de planes y programas.

Dicha conclusión se apoya en que la citada DEUP solo implica una definición del perímetro del Dominio Público Portuario y una zonificación genérica de los usos que establece el artículo 72.1 del Texto Refundido de la ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, sin que sean admisibles determinaciones más específicas.

Se reproduce el texto íntegro del mencionado informe firmado por la Abogada del Estado, Dña. Marta Silva de Lapuerta:

"La Abogacía General del Estado- Dirección de! Servicio Jurídico del Estado ha examinado a su instancia la solicitud de dictamen acerca de la preceptividad de someter a evaluación ambiental previa las Órdenes Ministeriales de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

En la solicitud se hace una amplia exposición acerca del objeto, contenido y naturaleza de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, poniendo en relación la misma, esencialmente, con la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de determinados planes y programas de medio ambiente, donde se sujetan a los procedimientos de evaluación ambiental los planes y programas que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, elaborados o aprobados por una Administración pública y exigidos por una disposición legal o reglamentaria o acuerdo del Consejo de Ministros o del Consejo de Gobierno de una Comunidad Autónoma, y que establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental.

A la vista de lo expuesto, este Centro Directivo informa lo siguiente:

-/-

La respuesta precisa a la cuestión suscitada hace necesario referirse, en primer lugar, con detalle, al objeto, contenido, naturaleza y trámites de aprobación de la llamada "Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios " (en adelante DEUP).

La DEUP, que tiene su antecedente más próximo en el Plan de Utilización de los espacios portuarios, regulado en el artículo 96 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de

interés general, viene regulada actualmente en los artículos 69 y siguientes del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, en virtud de la autorización concedida al Gobierno por la disposición final séptima de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, para que, en un plazo de seis meses a partir de la publicación de (a misma, plazo que fue prorrogado hasta el 31 de diciembre de 2011 por la disposición adicional novena de la Ley 43/2010, de 30 de diciembre, del servicio postal universal, de los derechos de los usuarios y del mercado postal, elaborase un texto refundido de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y prestación de servicios en los puertos de interés general, así como de la propia Ley 33/2010.

El primero de los preceptos del Texto Refundido relativo a la DEUP e integrado en la Sección 2a. Espacios y Usos Portuarios, del Capítulo Dominio Público portuario, del Título V de esa norma, que lleva por rúbrica "Dominio público portuario estatal", el artículo 69, fija con precisión el objeto y contenido de esa Delimitación, señalando que, "el Ministerio de Fomento determinará en los puertos de titularidad una zona de servicio que incluirá los espacios de tierra y agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios a que se refiere el artículo 72.1 de esta ley, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad mencionados en dicho artículo". Esta determinación se efectuará a través de la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios" (apartado 1), El apartado 2 de ese mismo artículo se dedica a precisar el espacio de agua incluido en la zona de servicio y las Zonas en las que se subdividirá dicho espacio.

El artículo 69.3 del mismo TRLPEMM atribuye a la Autoridad Portuaria la elaboración del expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, añadiendo, lo cual es de suma importancia, "...que incluirá la definición exterior e interior del dominio público portuario, los usos previstos para cada una de las diferentes áreas en las que se divida la zona de servicio del puerto a los que se refiere el artículo 72 de esta ley, y la justificación de la necesidad o conveniencia de tales usos, según criterios transparentes, objetivos, no discriminatorios y de fomento de la competencia en la prestación de servicios". Asimismo, - concluye -, incluirá los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones Públicas puedan ejercer sus competencias en determinados campos, que detalla.

En una primera aproximación a la naturaleza jurídica de este instrumento puede concluirse que se trata de un acto de delimitación de los espacios portuarios, de tierra y agua, necesarios para el desarrollo de los usos portuarios o, si se prefiere, como acertadamente se indica, por otro lado, en la solicitud de dictamen, de un acto de delimitación de los límites del dominio público portuario y de zonificación general de usos en el ámbito portuario.

Este instrumento, por tanto, de delimitación de los espacios y usos portuarios y, en definitiva, de fijación de los límites del dominio público portuario, cuyas pertenencias, por otro lado, se concretan en el artículo 67 del mismo Texto Refundido, estando, por tanto, integrados todos los preceptos relacionados con el Dominio público portuario estatal, como se ha dicho, en el Título V, es totalmente distinto del plan especial portuario, que es un instrumento de planificación urbanística, cuyo objeto fundamental es regular los usos urbanísticos comprendidos en la zona de servicio de los puertos estatales, una vez calificada esa zona así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima como sistema general portuario, a desarrollar a través del plan

especial o Instrumento equivalente (artículo 56 del TRLPEMM, integrante del Capítulo II -Consideración urbanística de los puertos -del Título III (Régimen de planificación y construcción de los puertos de interés general).

Los Tribunales, a lo largo de estos años, se han encargado de resaltar las diferencias entre el Plan de Utilización de los espacios portuarios (PUEP) y el Plan especial, pudiendo traerse a colación, entre otras, la Sentencia de la Audiencia Nacional de 27 de febrero de 1999(FD Cuarto), en la que, entre otras cosas, se señala que:

"A mayor abundamiento, conviene advertir que el plan de utilización no regula en sentido estricto los usos urbanísticos -el actor insiste en que la ampliación invade injustificadamente una zona urbana susceptible de aprovechamiento urbanístico-, ya que, como se indicó en Sentencia de esta Sala de 19 de junio de 1998, ello se realiza a través del Plan Especial que legisla el artículo 18 de la Ley 27/1992, y el plan se limita a servir de instrumento de delimitación del perímetro portuario, constituyendo sólo la previsión a grandes rasgos de los distintos usos pues no regula, en sentido estricto, repetimos, los usos urbanísticos del espacio comprendido en la zona de servicio del puerto, labor que, como enseguida veremos, se realiza a través del plan especial previsto en el artículo 18 (fundamento 34 de la Sentencia del Tribunal Constitucional de 19 de febrero de 1998, sobre el artículo 15.2 de la Ley 27/1992), y es que el Plan no hace más que trazar las grandes líneas de planificación, siempre con la exigencia legal de que se justifiquen, tal como se razonó en el ordinal precedente.

Posteriormente, y a través del Plan Especial previsto en el artículo 18, es cuando esas grandes líneas de actuación se decantan en determinaciones más concretas y detalladas, y por eso precisamente el repetido precepto establece un procedimiento coordinado de elaboración entre la Autoridad Portuaria y la Administración Urbanística que ha de tener presentes los fines que contempla la norma, cuando proclama que para articular la coordinación entre las Administraciones con competencias concurrentes en el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos de ordenación deberán calificar la zona de servicios como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria, lo que, en otras palabras, significa que existe subordinación a intereses superiores, lo que justifica que a falta de acuerdo decide el Consejo de Ministros, considerando el Tribunal Constitucional (Sentencia de 19 de febrero de 1998, fundamento 37), que ello es consecuencia de la competencia exclusiva del Estado sobre puertos de interés general, por lo que, en conclusión, la Sala es de criterio que procede desestimar el recurso jurisdiccional deducido por las razones expuestas".

En parecidos términos, la Sentencia de la misma Audiencia Nacional de 21 de septiembre de 1999, confirmada íntegramente por Sentencia del Tribunal Supremo de 15 de febrero de 2005 que, en su FD Octavo, señala textualmente que

"El Plan Especial recae, territorialmente, sobre dicho ámbito de la zona de servicios, y se instrumenta para permitir el ejercicio de las potestades urbanísticas en coordinación con las correspondientes al dominio público portuario de titularidad estatal. De ahí que el artículo 18 establezca que «para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria». Esto es, que el espacio portuario, en cuanto a su ámbito y usos, se reserva a la competencia del Estado, sin perjuicio de las competencias concurrentes en materia urbanística, que en modo alguno pueden desconocer o alterar las competencias en materia de puertos. De ahí que el apartado 2 del artículo 18 señale que «dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente...», de donde cabe inferir una cierta subordinación del Plan Especial al de Utilización, en tanto que éste acota el ámbito

espacial del Puerto y asigna usos sobre los que desplegar las competencias propias de la actividad portuaria, que no pueden ser menoscabadas por las Administraciones competentes en materia urbanística.

Esa misma línea es seguida, como no podía ser de otro modo, por la Sentencia del Tribunal Supremo de 25 de febrero de 2004 y más recientemente por la Sentencia del mismo Tribunal de 14 de diciembre de 2011.

De lo expuesto hasta ahora puede deducirse, con fundamento, que el PUEP (hoy DUEP) no es un plan urbanístico en sentido propio, de manera que en él no cabe sostener una completa delimitación a los efectos urbanísticos de los distintos usos del territorio afectos al puerto, sino una delimitación o distribución general de los espacios en función de los usos estrictamente portuarios, de tal forma que, no regulándose en absoluto en el Plan de Utilización el uso urbanístico de los espacios portuarios sino la distribución de los usos portuarios dentro del recinto del puerto, no se vacían en absoluto las competencias sobre ordenación del territorio y urbanismo de las Administraciones afectadas, ya que tales competencias, como señala el actual artículo 56 del TRLPEMM, se ejercitan a través del plan especial, instrumento específicamente diseñado para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario y que será en su momento aprobado por las Administraciones urbanísticas competentes.

Esta amplia exposición sirve para ratificar la clara naturaleza de la DUEP como un instrumento de delimitación exclusiva del perímetro portuario, de fijación de los límites del dominio público portuario y de zonificación de usos, y no como un instrumento de planificación o de planeamiento especial de los puertos, con la necesaria inclusión ya de los usos urbanísticos de los espacios previamente delimitados por la DUEP.

El cambio de denominación del antiguo instrumento, el PUEP, por el de DUEP, se lleva a efecto por la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y prestación de servicios en los puertos de interés general, cuyo preámbulo, a modo de explicación, señala que se produce porque "se ajusta más al contenido y naturaleza del documento, evitando posibles confusiones".

Efectivamente, como se ha expuesto, es así, ya que resulta indudable que la expresión "Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios" frente a la de "Plan de utilización de los espacios portuarios" da una idea mucho más precisa de la exacta naturaleza de ese instrumento que, sobre esa base, no puede considerarse como un "plan" en sentido propio técnico jurídico, sino como un instrumento delimitador del perímetro portuario, de definición interior o exterior del dominio público portuario y de asignación de usos a muy grandes rasgos, genérica y abstracta, que no permite identificar la actuación o actividad concreta que se va a desarrollar, estando su naturaleza jurídica más próxima, salvando las inevitables distancias, al deslinde del dominio público marítimo terrestre regulado en los artículos 11 y siguientes de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas y concordantes de su Reglamento, aprobado por Real Decreto 1471/1989 de 1 de diciembre, que al de un auténtico instrumento de planificación, regulador ya de usos urbanísticos y que sirve de base a proyecto de obras concretos

Por otro lado, debe resaltarse que artículo 69.4 del TRLPEMM, donde, de forma harto detallada, se recoge el procedimiento a seguir para la aprobación de la DUEP, no existe la más mínima referencia a la necesidad de someter [a misma al trámite de evaluación ambiental previa, lo que contrasta con la mención específica de un eventual trámite de evaluación ambiental estratégica en el Plan Director de Infraestructuras del Puerto, al que se refiere el artículo 54 del TRLPEMM.

El citado artículo 54 comienza diciendo que, la construcción de un nuevo puerto de titularidad estatal, la ampliación o realización de nuevas obras de infraestructuras de uno existente que supongan una modificación significativa de sus límites físicos exteriores en el lado marítimo, requerirá la previa aprobación de un Plan Director de Infraestructuras

del Puerto que contemple la nueva configuración, añadiendo que el proyecto de Plan Director será elaborado por la Autoridad Portuaria, incluyendo, entre otros extremos, "...una Memoria ambiental en el caso de que el plan deba ser sometido a evaluación ambiental estratégica...". Se da a entender, por tanto, que, aunque no siempre, el plan en cuestión, claro instrumento de planificación portuaria, puede ser sometido a evaluación ambiental estratégica (introducida en la legislación española por la Ley 9/2006, de 28 de abril, a la que luego se hará cumplida referencia) lo que no ocurre con la DUEP, simple instrumento de delimitación de los espacios portuarios, en los términos expuestos.

En este sentido son relevantes los planos remitidos con la solicitud de dictamen correspondientes al Plan de Utilización de los espacios portuarios y al Plan Director de Infraestructuras del puerto de Algeciras, en los que se advierten, con claridad las diferencias entre un instrumento de delimitación, que no necesita en absoluto, por su Indeterminación y fijación de usos genéricos y abstractos, ser sometido al trámite de evaluación previa, el PUEP, y un instrumento de planificación que necesitaría ser sometido a ese trámite para evaluar sus efectos significativos para el medio ambiente, el Plan Director de Infraestructuras.

-II-

Así llegamos a la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de efectos de determinados planes y programas de medio ambiente, por la que, como antes se ha dicho y recoge su exposición de motivos, se introduce en la legislación española la evaluación ambiental de planes y programas, también conocida como evaluación ambiental estratégica, como un instrumento de prevención que permita integrar los aspectos ambientales en la toma de decisiones de planes y programas públicos, basándose en la larga experiencia en la evaluación de

impacto ambiental de proyectos, tanto en el ámbito de la Administración General del Estado como en el ámbito autonómico, e incorpora a nuestro derecho interno la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. La entrada en vigor de esa Ley supondrá — sigue diciendo la exposición de motivos — la realización de un proceso de evaluación ambiental estratégica de los planes y programas que elaboren y aprueben las distintas Administraciones públicas. En este sentido, las Comunidades Autónomas, titulares de competencias para la ordenación del territorio y urbanismo, que implican una actividad planificadora tendrán un papel relevante en el adecuado cumplimiento de la citada directiva y de su norma de transposición.

Como reza el artículo 3 (Ámbito de aplicación) de la Ley, serán objeto de evaluación ambiental, de acuerdo con esta Ley, los planes y programas, así como sus modificaciones que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, elaborados o aprobados por una Administración pública y exigidos por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Ministros o del Consejo de Gobierno de una Comunidad Autónoma y que establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental, entre otras, en materia de transporte.

Por su parte, el artículo 2 a) señala que, "se entenderá por planes y programas: el conjunto de estrategias, directrices y propuestas que prevé una Administración pública para satisfacer necesidades sociales, no ejecutables directamente, sino a través de su desarrollo por medio de un conjunto de proyectos".

Pues bien, en opinión de este Centro Directivo, la "Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios", a que se refiere el artículo 69 del TRLPEMM, cuya naturaleza y contenido ha sido analizados en el apartado anterior no puede considerarse, en sentido propio, como un plan o programa de los definidos en el artículo 2 de la Ley 9/2006 a los efectos del sometimiento del mismo a evaluación ambiental! previa a su aprobación ya que no encaja

en la categoría propia de ese plan o programa como conjunto de estrategias, directrices y propuestas que prevé una Administración pública para satisfacer necesidades sociales, no ejecutables directamente, sino a través de su desarrollo mediante un conjunto de proyectos.

En efecto, como se ha indicado anteriormente, la DEUP es un acto de delimitación de los espacios portuarios, de tierra y agua, necesarios para el desarrollo de los usos portuarios o, lo que es lo mismo un acto de delimitación de los límites del dominio público portuario y de zonificación general de usos en el ámbito portuario, no asimilable, por tanto, a los planes y programas a los que se refiere la Ley 9/2006. No pudiendo considerarse, por tanto, un "plan o programa", faltaría el presupuesto base para la aplicación de la Ley citada y de su consecuencia inmediata, si se cumplen, lógicamente, los requisitos exigidos por el artículo 3.1, que no es otra, que la necesidad de ser objeto de evaluación ambiental previa.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, a través de un oficio de una de sus Subdirecciones, de fecha de 29 de mayo pasado, considera equivalente la DEUP al antiguo PUEP, entendiéndolo que "...esta tipología de planes conforma por sí mismo, marco para la aprobación de proyectos. Por otro lado, y considerando el carácter del plan de reducido ámbito territorial, se debe proceder con la determinación, caso a caso, de la existencia de impactos ambientales significativos, a través de la realización de unas consultas de preselección, de acuerdo con los artículos 4 y 17 de la Ley 9/2006, de 28 de abril sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente".

Esta Abogacía General del Estado, con los mayores respetos, discrepa de esa interpretación ya que, como se ha dicho, aunque, como es obvio, la DEUP establece el uso de zonas de reducido ámbito territorial, no puede considerarse como un plan o programa sino como un simple instrumento de delimitación de espacios portuarios, de fijación de los límites del dominio público portuario y de zonificación general de usos en el ámbito portuario. Basta, de nuevo, un simple examen de los planos que se acompaña con la solicitud de dictamen, correspondientes al PUEP dependiente de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras para ratificar esa conclusión y reparar en el hecho evidente de que se trata de una simple zonificación de espacios, teniendo en cuenta los distintos usos portuarios a los que se refería el antiguo artículo 94.1 de la Ley 48/2003, y actualmente el artículo 72.1 del TRLPEMM. Por otro lado, es muy difícil, por no decir imposible, precisar que esa delimitación de los espacios portuarios seguida de la asignación de los usos pertinentes pueda tener efecto significativo en el medio ambiente.

Como antes se ha indicado, eventualmente, en principio, solo el Plan Director de Infraestructuras, regulado en el artículo 54 del TRLPEMM, podría considerarse un plan de los definidos en el artículo 2 a) de la Ley 9/2006, como conjunto de directrices y propuestas de necesaria elaboración y aprobación, en los términos del artículo indicado, cuando se trate de la construcción de un nuevo puerto de titularidad estatal, de la ampliación o realización de nuevas obras de infraestructura de uno existente que supongan una modificación significativa de sus límites físicos exteriores en el lado marítimo. En este sentido, conviene recordar la mención que hace el artículo 54.1, entre los documentos que debe elaborar la Autoridad Portuaria para integrarlos en el proyecto de Plan Director de Infraestructuras, a la "...Memoria ambiental, en el caso de que el plan deba ser sometido a evaluación ambiental estratégica". Por su parte el apartado 2 de ese mismo artículo 54, añade que, "con carácter previo a su aprobación y una vez realizada por la Autoridad Portuaria la evaluación ambiental estratégica, en caso de que ésta haya sido necesaria...", dando claramente a entender la obligatoriedad de la evaluación ambiental estratégica, si bien deja claro que solo será exigible cuando esa evaluación sea necesaria, lo que obliga a tener presente e interpretar adecuadamente las previsiones al respecto de la Ley 9/2006.

Por último, no está de más hacer, de nuevo, una referencia al otro instrumento de planificación, en este caso urbanística, de los puertos, el plan especial, a que se refiere el artículo 56 del TRLPEMM, a través del cual se desarrolla el sistema general portuario, calificación correspondiente a la zona de servicio de los puertos estatales, así como al dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima. La formulación de ese Plan corresponde a las Autoridades Portuarias, siendo importante resaltar que, como reza el precepto (artículo 56.2.a), con carácter previo a la formulación del plan especial o instrumento equivalente que ordene la zona de servicio de un puerto, deberá encontrarse delimitada ésta mediante la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en dicho puerto, no pudiendo extenderse las determinaciones de aquel plan más allá de la zona de servicio así delimitada. La tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo (artículo 56.2.b).

Pues bien, aunque existe un trámite previo de alegaciones de las Autoridades Portuarias y de Puertos del Estado antes de la aprobación definitiva de dicho plan especial, con unas determinadas consecuencias si el traslado no se realiza o dichos entes se pronuncian en sentido negativo, la decisión acerca del sometimiento o no del plan especial al trámite de evaluación ambiental corresponderá, en todo caso, a la Administración competente en materia de urbanismo para su tramitación y aprobación, teniendo presente, en todo caso, las previsiones sobre el particular contenidas en la Ley 9/2006.

Como antes se ha dicho, el contenido del plan especial, que desarrolla el sistema general portuario es fijar los usos urbanísticos del espacio comprendido en la zona de servicio del puerto previamente delimitado por la DUEP, que se limita a trazar las grandes líneas o manchas de delimitación de los espacios portuarios de tierra y agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios a que se refiere el artículo 72.1 del TRLPEMM.

En todo caso, es importante hacerse eco de la doctrina jurisprudencial sobre el sometimiento o no de los planes urbanísticos a evaluación ambiental, pudiendo citarse en tal sentido la Sentencia del Tribunal Supremo de 30 de octubre de 2009, en la que, con cita de la doctrina jurisprudencial (sobre el particular (STS de 30 de octubre de 2003, 3 de marzo de 2004 y 15 de marzo de 2006), con la normativa anterior a la Ley 9/2006, se indica lo que sigue:

"La primera cuestión ha sido ya resuelta en jurisprudencia anterior y reiterada de esta Sala, de la que constituyen buena muestra nuestras sentencias de 30 de octubre de 2003 (casación 7460/2000), 3 de marzo de 2004 (casación 1123/2001) y 15 de marzo de 2006 (casación 8394/2002). Afirmamos entonces que los planes urbanísticos son equiparables a los proyectos de obras o actividades regulados en la citada Directiva comunitaria 85/337/CEE, de 27 de junio, sobre la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados en el medio ambiente (modificada luego por la Directiva 97/11/CE, de 3 de marzo, e incorporada al derecho español por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio), cuando en la ordenación detallada contenida en ellos se prevean y legitimen dichas obras o actividades. Precisamente porque es el plan urbanístico el que califica con precisión el suelo, con carácter vinculante sobre los proyectos de obras de naturaleza urbanística que luego se aprueben en ejecución del mismo (v.g. proyectos de urbanización). Es en la fase de planeamiento -y no en la posterior de aprobación del proyecto de obras o actividad- en la que se podrán discutir las posibles alternativas sobre su trazado, emplazamiento, uso, volumen, alturas, etc. Carece de sentido limitar la evaluación ambiental exclusivamente a la fase última del proceso urbanístico, de aprobación del proyecto técnico de la obra de urbanización, en la que por lo general ya no se pueden plantear más alternativas que la establecida en el Plan del que trae causa".

y añade:

"A lo anterior ha de añadirse, a efectos meramente ilustrativos, que a día de hoy, tras la

entrada en vigor de la Directiva 2001/42 / CE, de 27 de junio, del Parlamento Europeo y del Consejo, de evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente y su transposición y desarrollo mediante la Ley estatal 9/2006, de 28 de abril, y las correlativas autonómicas, se ha despejado toda duda al respecto, quedando claro que los planes urbanísticos deben someterse antes de su aprobación definitiva a un procedimiento específico de "evaluación ambiental estratégica", en los supuestos y forma previstos en esa legislación. Ello sin perjuicio de que, en una fase posterior, los proyectos de urbanización deban también en su caso someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en el actual Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, aprobatorio del Texto Refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos (que los incluye en su Anexo II, grupo 7 .b)".

Lo expuesto le sirve, además, en el caso suscitado (se impugnaba precisamente un plan especial) para señalar que, el Plan Especial impugnado, pese a su naturaleza estrictamente urbanística, pretende en realidad planificar y legitimar por sí una ampliación muy significativa del espacio portuario, sobre terrenos ganados al mar mediante la ejecución de rellenos y nuevos muelles, lo que determina su anulación por falta de la evaluación ambiental previa a su aprobación.

En virtud de todo lo expuesto, la Abogacía General del Estado- Dirección del Servicio Jurídico del Estado, formula la siguiente

CONCLUSIÓN

La aprobación por el Ministro de Fomento, a través de la oportuna Orden Ministerial, de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, a la que se refiere el artículo 69 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, no exige el sometimiento previo de la misma a la evaluación ambiental de planes y programas, conocida como evaluación ambiental estratégica, regulada en la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de efectos de determinados planes y programas de medio ambiente".

2. ANTECEDENTES Y TRAMITACIÓN

2.1. Antecedentes del expediente

Con fecha 13 de mayo de 2014 se publica en el Boletín Oficial del Estado número 112 la Orden FOM/769/2014, de 25 de abril, por la que se aprueba la *modificación sustancial de la delimitación de los espacios y usos portuarios (DEUP) de los puertos de Las Palmas en la isla de Gran Canaria.*

La tramitación del expediente se inició por Resolución del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas en sesión celebrada el 26 de enero de 2011. Durante el transcurso de la larga tramitación del expediente de la DEUP, más de 3 años, se produjeron diversos hechos y **nuevas demandas** cuya resolución quedó **postergada a un próximo o futuro expediente de Modificación de la DEUP.**

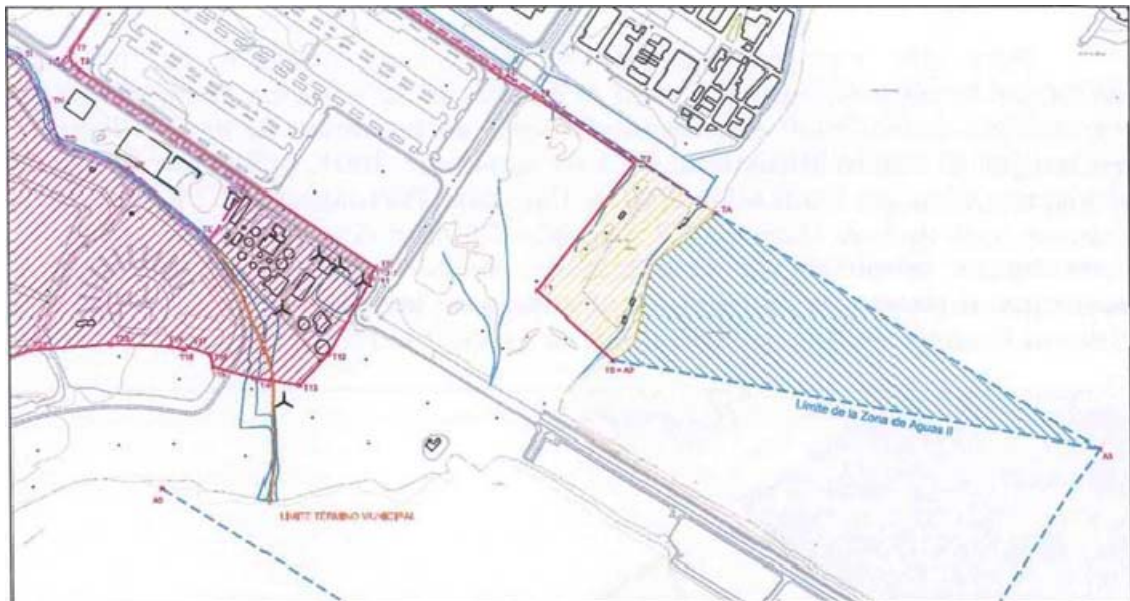
De acuerdo con lo previsto en el artículo 69 del TR-LPEyMM, Puertos del Estado convocó, en febrero de 2013, a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, y a la Autoridad Portuaria de Las Palmas a un periodo de consultas, a fin de contrastar sus posiciones y que por la Dirección General, a través del correspondiente informe, se formularan las observaciones y sugerencias finales que consideraran oportunas.

Con fecha 28 de mayo de 2013, la **Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar** emitió informe favorable respecto el documento "*DEUP de los puertos de Las Palmas en la isla de Gran Canaria*", siempre que se cumplieran las siguientes **condiciones**:

- Que los terrenos del ámbito de las Salinas de Arinaga que se proponían desafectar se incorporasen al dominio público marítimo-terrestre, y que fueran gestionados por la Dirección General
- Que se modificara la Zona de Aguas II del puerto de Arinaga, colindante con los terrenos del ámbito de las salinas a desafectar, de forma que el límite norte A2-A3 varíe para hacer coincidir el vértice A2 con el vértice T0.
- Que se comprometiera la Autoridad Portuaria a iniciar un posterior expediente de modificación de la DEUP, que proponga desafectar el tramo de costa y agua que se considere innecesario para los usos y fines portuarios en el **borde litoral de la Avenida Marítima**, dentro de la zona de servicio terrestre del puerto de Las Palmas, al objeto de su disfrute y uso ciudadano.

La Autoridad Portuaria de Las Palmas consideró dichos condicionantes razonables, y se mostró conforme con ellos.

Por tanto, para dar cumplimiento al primer condicionante, en el documento de la DEUP en tramitación en aquellos momentos se incluyó, como propuesta, que los terrenos de las salinas a desafectar (superficie aproximada de 4,58 Ha) pasasen a formar parte del dominio público marítimo-terrestre.



Ámbito terrestre y de aguas de Las Salinas de Arinaga desafectadas por la Orden FOM/769/2014

Para dar cumplimiento al segundo condicionante era necesario modificar la zona de aguas II para el puerto de Arinaga en el expediente en tramitación de la DEUP, desafectando, así mismo, parte de la lámina de agua adscrita al mismo por la Orden Ministerial de 1 de agosto de 2001, por la que se aprobó el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Las Palmas, que incluye Salinetas y Arinaga. Tal modificación de las aguas II, y consecuente propuesta de desafectación de parte de las aguas portuarias adscritas al puerto de Arinaga, fue propuesto al Consejo de

Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas e incluido en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios vigente en la actualidad.

Sin embargo, para el cumplimiento del tercer condicionante, la Autoridad Portuaria de Las Palmas se comprometió a iniciar, una vez se aprobara el expediente de la DEUP en curso, un expediente de modificación de las aguas portuarias, en el que se propondría la desafectación del borde litoral de la Avenida Marítima de Las Palmas de Gran Canaria, así como las aguas portuarias del frente costero que no fueran estrictamente necesarias para garantizar la actual y futura explotación y operatividad del puerto de Las Palmas.

Por otra parte, durante el curso del mismo expediente, ya culminado, el **Ministerio de Defensa** solicitó una **redelimitación del ámbito portuario en la zona de expansión de la Isleta** (sobre los terrenos cuya titularidad continúe siendo del Ministerio), de cara a cubrir las necesidades operativas de sus unidades militares allí instaladas.

En efecto, en julio de 2013 la Autoridad Portuaria de Las Palmas recibía oficio de Puertos del Estado adjuntando informe desfavorable del Ministerio de Defensa, en relación con la propuesta de DEUP de los Puertos de Las Palmas en Gran Canaria entendiéndose que las determinaciones del documento propuesto pueden incidir negativamente sobre la instalación militar de La Isleta.

Tras diversos contactos entre la Autoridad Portuaria de Las Palmas, Puertos del Estado y el Ministerio de Defensa, el 27 de noviembre de 2013 se recibió en la Autoridad Portuaria escrito de Puertos del Estado, adjuntando informe favorable del Ministerio de Defensa, en relación con la propuesta de DEUP de los Puertos de Las Palmas en Gran Canaria. En dicho escrito se proponía a la Autoridad Portuaria que, a la vista del informe de Defensa, se realizaran una serie de modificaciones sobre la asignación de usos en los terrenos de La Isleta cuya titularidad aún no hubiese adquirido, y que se reflejara en el texto del documento que posteriormente se debería estudiar la exclusión de parte de ellos, en función de la necesidad para los intereses de la Defensa Nacional.

Así fue acordado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas celebrado el 20 de diciembre de 2013, llevándose a cabo mediante la inclusión en el texto del documento de DEUP de los Puertos de Las Palmas en Gran Canaria lo siguiente: *"sobre aquellos terrenos que el Ministerio de Defensa continúa ostentando la titularidad, en concreto aquellos que tienen la consideración de zona de reserva portuaria, este Ministerio ha manifestado que parte de ellos van a continuar siendo necesarios para los intereses de la Defensa Nacional a medio y largo plazo. Es por esto que, una vez determinada con exactitud su extensión, se procederá a tramitar su exclusión de la zona de servicio portuaria" y se mantiene el Uso de Reserva Portuaria "en la parte de La Isleta, descalificada del Paisaje Protegido por la Ley Territorial 11/1999, de 13 de mayo, de modificación puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias, cuya titularidad aún no ha sido adquirida por la Autoridad Portuaria de Las Palmas"*.

Estas dos circunstancias se han reflejado, incluso, en la propia Orden Ministerial de aprobación del expediente de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (OFOM 769/2014 de 25 de abril), en donde la Autoridad Portuaria -y por extensión, el sistema portuario estatal- ha adquirido el compromiso de promover una modificación de la

DEUP para atender los requerimientos del Ministerio de Defensa y la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar que den satisfacción al cumplimiento de sus respectivas funciones públicas al servicio del interés general.

2.2. Tramitación del expediente

2.2.1. Formulación y propuesta inicial

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en sesión celebrada el **21 de mayo de 2014**, acordaba lo siguiente:

1. *De acuerdo con el art. 69.3 y 69.4 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, la **formulación del expediente “Modificación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (Delimitación de Espacios y Usos Portuarios) en el Puerto de Las Palmas, que incluye Salinetas y Arinaga”.***
2. *La realización de todos aquellos actos necesarios para su tramitación administrativa, así como todos los actos de trámite para el impulso del expediente hasta la toma en consideración de la propuesta por este Consejo de Administración de cara a su elevación al Organismo Público Puertos del Estado y el Ministerio de Fomento.*

En cumplimiento de dicha Resolución y atendiendo a lo expuesto en los Antecedentes, la Autoridad Portuaria de Las Palmas elaboró un documento de Modificación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Las Palmas, que incluye Salinetas y Arinaga, en el cual se incluían las siguientes propuestas:

- a) La desafectación del borde litoral de Las Palmas de Gran Canaria y las aguas portuarias que no sean estrictamente necesarias para garantizar la actual y la futura explotación y operatividad del puerto de Las Palmas.
- b) Desafectación de aguas portuarias que son innecesarias para los usos portuarios al norte de la Dársena de La Esfinge
- c) La exclusión de terrenos en la zona de expansión de la Isleta (sobre los terrenos cuya titularidad continúa siendo del Ministerio de Defensa) redelimitando el ámbito portuario, de cara a cubrir las necesidades operativas de las unidades militares allí instaladas.
- d) La adecuación de los usos a la nueva realidad en la zona del muelle y explanada de Sanapú en el puerto de Las Palmas.
- e) La afectación de aguas II por razones funcionales, de seguridad y operatividad náutica en el puerto de Las Palmas.
- f) La afectación de aguas II por razones funcionales, de seguridad y operatividad náutica en el puerto de Arinaga.
- g) Desafectación de aguas portuarias que son innecesarias para los usos portuarios en el puerto de Arinaga.
- h) Modificación de la Zona de Aguas I en el puerto de Arinaga, para su adecuación a la Fase I del Plan Director de Infraestructuras de dicho puerto.

2.2.2. Información pública, consultas e informes recibidos

Elaborado el documento, se procedió a solicitar informe de las Administraciones urbanísticas, de la Administración con competencia en materia de costas, de pesca en aguas interiores, de ordenación del sector pesquero y deportes, así como en aquellos

otros ámbitos sectoriales sobre los que pueda incidir la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, a fin de que informaran en los aspectos relativos a sus propias competencias. Las Administraciones consultadas fueron las siguientes:

- Capitanía Marítima en Las Palmas. Dirección General de la Marina Mercante.
- Demarcación de Costas de Canarias. Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar.
- Cabildo Insular de Gran Canaria
- Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria
- Ayuntamiento de Agüimes
- Ayuntamiento de Santa Lucía de Tirajana
- Ayuntamiento de Telde
- Consejería de Presidencia, Justicia e igualdad. Gobierno de Canarias.
- Consejería de Cultura, Deportes, Políticas Sociales y Vivienda. Gobierno de Canarias.
- Consejería de Sanidad. Gobierno de Canarias.
- Consejería de Obras públicas, Transporte y Política Territorial. Gobierno de Canarias.
- Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Aguas. Gobierno de Canarias.
- Consejería de Empleo, Industria y Comercio. Gobierno de Canarias.
- Consejería de Economía, Hacienda y Seguridad. Gobierno de Canarias.
- Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad. Gobierno de Canarias.

Además de lo anterior, se solicitó a Puertos del Estado informe acerca del contenido del documento de la Modificación de la DEUP, así como el traslado del expediente para su consulta al Ministerio de Defensa, como titular de parte de los terrenos afectados por la Modificación de la DEUP.

Simultáneamente a la solicitud de informes a las Administraciones, la Autoridad Portuaria sometió a información pública el documento de Modificación de la DEUP elaborado, mediante anuncio publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas, número 20, de 11 de julio de 2014, por un plazo de 45 días, durante el cual los interesados podrían formular alegaciones.

Durante el trámite y procedimiento de información pública y consultas a las Administraciones y Organismos afectados, se recibieron las siguientes alegaciones e informes:

Dirección General de Infraestructura. Ministerio de Defensa.

Con fecha 9 de julio de 2014 (R.E.: 2014/4266) se recibe escrito remitido por el Ministerio de Defensa, en el marco de las conversaciones mantenidas en relación con la Modificación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Las Palmas, que incluye Salinetas y Arinaga.

En el mencionado escrito, el Ministerio de Defensa se muestra conforme con la utilización para fines portuarios de la Zona de Expansión Logística (Zona de Transición B del Paisaje Protegido de La Isleta) propuesta por la Modificación de la DEUP. Así mismo, considera que, además de los terrenos ya propuestos para su exclusión de la zona de servicio terrestre del puerto, se debe conservar afectado a las actividades de instrucción y adiestramiento de las diferentes UCO's ubicadas en Canarias el tramo de

Costa entre Los Chirlos y Punta del Roque, perteneciente a la Zona de Transición A.

Capitanía Marítima en Las Palmas. Dirección General de la Marina Mercante.

Con fecha 11 de julio de 2014 (R.E.: 2014/4327) se recibe escrito remitido por la Capitanía Marítima de Las Palmas, en el que se pronunciaba favorablemente respecto las Modificaciones de la DEUP, siempre que las mismas fueran compatibles con la preservación del medio ambiente marino, y realizando, además, una serie de observaciones:

- Respecto el puerto de Las Palmas propone ampliar aún más la zona de aguas II, para lo cual adjunta plano como anexo.
- Respecto el puerto de Salinetas advierte de una serie de errores en las coordenadas de delimitación de las aguas, y además propone ampliar aún más la zona de aguas II, sin especificar dimensiones o concretar gráficamente.
- Respecto el puerto de Arinaga, propone ampliar aún más la zona de aguas II, sin especificar dimensiones o concretar gráficamente.

Viceconsejería de Pesca y Aguas. Gobierno de Canarias.

Con fecha 5 de agosto de 2014 (R.E.: 2014/4796) se recibe informe, exponiendo una serie de consideraciones respecto la actividad de acuicultura, de acuerdo con los documentos previos del Plan Regional de Acuicultura de Canarias y la cercanía de varias Zonas de Interés Acuícola con respecto al puerto de Arinaga.

Destaca que se considera de interés que se contemple dicha actividad de acuicultura específicamente dentro de esta modificación de la DEUP, teniendo en cuenta las necesidades portuarias futuras que se van a plantear por este sector y actividad en las inmediaciones del puerto de Arinaga. Para ello, solicita: 1) reservar espacio suficiente para la ubicación de almacenes para esta actividad, 2) para zona de manipulación para montaje de jaulas y otros servicios; y 3) zona para atraque y descarga de embarcaciones acuícolas teniendo en cuenta que suelen tener un tamaño medio de 16,00m x 5,00m.

Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

Con fecha 14 de agosto de 2014 (R.E.: 2014/4956) se recibe informe municipal, emitido por el Área de Ordenación del Territorio, Urbanismo, Vivienda y Aguas, con carácter favorable, sobre la propuesta de documento de Modificación de la DEUP.

Ayuntamiento de la Villa de Agüimes.

Con fecha 1 de septiembre de 2014 (R.E.: 2014/5205) se recibe informe municipal, oponiéndose a la Modificación de la DEUP, ya que la misma no está justificada, ni motivada y ni responde a ninguna exigencia de otras administraciones. Además muestra su disconformidad con la decisión de no someter la aprobación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, a la evaluación ambiental estratégica regulada en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

2.2.3. Toma en consideración informes y alegaciones recibidas

Dirección General de Infraestructura. Ministerio de Defensa.

Se acepta la propuesta de la Dirección General de Infraestructura, y se aumenta en el documento de Modificación de la DEUP los terrenos a excluir de la zona de servicio del puerto, incorporando a la propuesta de exclusión el tramo del litoral entre Los Chirlos y Punta del Roque (cerca de 5 Ha. de superficie), perteneciente a la Zona de Transición A de la Zona Periférica de Protección del Paisaje Protegido de La Isleta. En conjunto, de la zona de servicio terrestre del puerto de Las Palmas en el ámbito de La Isleta se propone excluir 36,55 Ha.

Consecuentemente, al excluir de la zona de servicio del puerto un tramo del litoral, se propone desafectar del dominio público portuario las aguas adyacentes con el tramo del litoral a excluir, para garantizar una eficiente gestión de la costa y las aguas adyacentes por un mismo organismo. Las aguas portuarias propuestas a desafectar al norte de la nueva dársena de La Esfinge, pasan a ser aproximadamente 191 Ha.

Capitanía Marítima en Las Palmas. Dirección General de la Marina Mercante.

La propuesta de ampliar, aún más de lo propuesto inicialmente, las aguas portuarias **no puede ser aceptada**. Tal y como establece el propio informe de Capitanía Marítima, cualquier ampliación de aguas portuarias que se proponga debe ser compatible con la preservación del medio ambiente marino, y por tal motivo, alguna de las ampliaciones de aguas portuarias solicitadas no podrán ser llevadas a cabo en la tramitación del presente expediente. Es el caso de la propuesta de Capitanía de ampliar, aún más de lo propuesto en la Modificación de la DEUP, las aguas portuarias II del puerto de Las Palmas.

Por parte de la Autoridad Portuaria se tenía previsto, inicialmente, proponer una ampliación mayor de la que finalmente ha resultado, pero durante su estudio y análisis tuvieron que ser tenidas en cuenta dos consideraciones importantes: una de ellas es la zona de resguardo de los cables submarinos existentes (limitando la ampliación hacia el sur) y la otra es la existencia de la Zona de Especial Conservación (ZEC – ES7010016) "*Área Marina de La Isleta*" (hacia el este de las aguas portuarias), espacio protegido perteneciente a la Red Ecológica Europea Red Natura 2000.

Tal y como exponía la Resolución del Consejo de Administración del 21 de mayo, para la ampliación de las aguas II del puerto de Las Palmas se decía lo siguiente: "*(...) La completa y total definición del ámbito de aguas a afectar para el uso portuario estarán condicionados al resultado que se obtenga de los estudios ecocartográficos que se tiene previsto realizar en la zona de ampliación de las aguas, así como del mencionado certificado de no afección a la Red Natura 2000 que emita la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar.*".

Siguiendo dicha Resolución, por parte de la Autoridad Portuaria se ha mantenido contactos y reuniones con la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, para establecer criterios y determinaciones técnicas acerca de los trabajos de caracterización de una parte de la ZEC "*Área Marina de La Isleta*", y su posible afección a la zona de Aguas II del puerto de Las Palmas. Después de ello, y con el asesoramiento técnico de la Viceconsejería, se han contratado los trabajos específicos

requeridos, consistentes en prospecciones, sondeos, análisis y realización de documentos, para posteriormente realizar la consulta al órgano de gestión de la ZEC Marina acerca de los nuevos usos y actividades (fondeos) que se pretende implantar sobre parte del espacio marino protegido. Actualmente, dichos estudios no han culminado, y por tanto tampoco se ha realizado la consulta oficial a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, órgano gestor de la ZEC Marina.

El pronunciamiento específico del órgano gestor de la ZEC Marina sobre la introducción de nuevos usos y actividades, previo a la propuesta de ampliación de las aguas portuarias en superficies declaradas dentro de la Red Ecológica Europea Red Natura 2000, se considera imprescindible para iniciar el expediente y para la consecución del objetivo, y más teniendo en cuenta que la Ley 41/2010, del 29 de diciembre, de protección del medio marino, cataloga la actividad de fondeo dentro de la lista de presiones e impactos (daños físicos del lecho marino por abrasión) a tener en cuenta a la hora de evaluar el estado ambiental de la correspondiente demarcación marina.

La valoración conjunta y objetiva de los datos anteriores, ha conllevado que por parte de la Autoridad Portuaria se haya omitido plantear en la propuesta de Modificación de la DEUP una ampliación de las aguas portuarias II del puerto de Las Palmas sobre superficie de la ZEC Marina, hasta que no se certifique y verifique por el órgano gestor de dicha ZEC Marina que la actividad de fondeo no afecta a los valores naturales del medio marino, y por tanto, que es compatible tal propuesta con la preservación del medio ambiente marino, tal y como se manifiesta en el propio informe de la Capitanía Marítima.

Por tanto, en la propuesta de Modificación de la DEUP se mantendrá la ampliación de las aguas portuarias II en el puerto de Las Palmas en 710 Ha., posponiendo para un posterior expediente las 985 Ha. adicionales que propone ampliar Capitanía Marítima, y cuya superficie se encuentra en su totalidad dentro de la ZEC "*Área Marina de La Isleta*".

Respecto la ampliación de las aguas portuarias de Arinaga, decir que dicha ampliación se ha realizado contando con el asesoramiento y los informes internos de Operaciones Portuarias de la presente Autoridad Portuaria, los cuales han determinado la superficie estrictamente necesaria para garantizar las maniobras de los buques, albergar zona de fondeo y garantizar el desarrollo del puerto de Arinaga. Cualquier sugerencia sobre la conveniencia de una mayor ampliación es necesaria documentarla, concretarla y justificarla, ya que otras administraciones consultadas en el expediente (p.e. el Ayuntamiento de Agüimes) son contrarias a la ampliación de dichas aguas portuarias, así como otras Administraciones, como la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, suelen ser (genéricamente y por sus objetivos como órgano directivo) reacias a la ampliación de los usos portuarios sobre el medio marino y la costa, a no ser que se encuentren debidamente justificados. Lo anterior sirve igualmente para una ampliación de las aguas portuarias adscritas a Salinetas, siendo necesario justificar y concretar el alcance las mismas.

Respecto los errores detectados en el puerto de Salinetas, una vez realizado las comprobaciones oportunas, hemos detectado un error referente al sistema de coordenadas o la proyección utilizada, resultando que el valor numérico de las coordenadas que delimitan la zona de servicio terrestre y de aguas del puerto de Salinetas tienen un desplazamiento con respecto al sistema cartográfico normalmente

utilizado en las Islas Canarias, los cuales serán corregidos en la presente Modificación de la DEUP. Se trata exclusivamente de la **corrección de los valores numéricos de estas coordenadas**, por lo que **no suponen ningún cambio en la forma o superficie ocupada por la Zona de Servicio** propuesta ni en los límites grafiados en los planos anteriores.

Viceconsejería de Pesca y Aguas. Gobierno de Canarias.

La propuesta de la Viceconsejería de Pesca y Aguas del Gobierno de Canarias, tal y como se solicita, **no puede ser aceptada en los términos estrictos en que se plantea** (reserva de espacios y previsión de atraques necesarios en el futuro para la acuicultura). Si bien es necesario aclarar que **la DEUP propuesta permitiría, en su caso, el ejercicio de la actividad acuícola** y la ejecución de sus instalaciones en la medida en que resultasen compatibles las mismas con las actividades y operativas estrictamente comerciales (portuarias).

Solicita la Viceconsejería una "*reserva de espacio*" suficiente para: 1) Zona para la ubicación de almacenes para esta actividad ; 2) zona de manipulación para montaje de jaulas y otros servicios; y 3) atraque y descarga de embarcaciones acuícolas teniendo en cuenta que suelen tener un tamaño medio de 16,00m x 5,00m". Sobre ello, hay que decir, en primer lugar que la previsión de las dotaciones de infraestructuras portuarias para la actividad de acuicultura le corresponde a la propia Comunidad Autónoma de acuerdo con el despliegue de competencias que establece la Constitución y el Estatuto de Canarias. Ello no implica que no puedan ubicarse en los recintos portuarios estatales, sino que el primer obligado para satisfacer esta necesidad y proveer las instalaciones para la misma es la Comunidad Autónoma, que dispone de su propia red de puertos para ello. La presencia de estas actividades en los puertos de interés general resulta secundaria, posible; pero en todo caso subordinada siempre a su posible compatibilidad con las instalaciones, servicios y operativas vinculadas por el transporte marítimo comercial. Y por ello, no es viable en modo alguno realizar reserva de ningún tipo a su favor, ya que su posible ubicación estará condicionada en todo caso a dicha compatibilidad, no correspondiendo al sistema portuario estatal la obligación de procurar satisfacer las necesidades propias de esta actividad (la acuicultura). Por otro lado, no debe perderse de vista que la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) no es un instrumento con funciones y objetivos destinados al establecimiento y localización exacta de las instalaciones y actividades portuarias que se pueden ejercer en la zona de servicio de un puerto de interés general. Y mucho menos establecer una disposición o "reserva" sobre terrenos del dominio público portuario para ejercer una concreta actividad. La DEUP debe limitarse a determinar, como objetivo prioritario, la Zona de Servicio del Puerto necesaria para llevar a cabo sus funciones y, como objetivo secundario y necesario para la obtención del prioritario, a establecer unos usos portuarios generales atendiendo a lo establecido en el art. 72 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. De acuerdo con este artículo los usos portuarios definidos por la DEUP solo pueden ser los comerciales, pesqueros, náutico-deportivos y complementarios.

Es por ello que no pueden establecerse ni reservarse, como se solicita, espacios destinados específicamente a unas instalaciones para una actividad (en este caso acuícola) que ya de por sí se encuentra incluida dentro de alguno de los usos

permitidos por el TR-LPEyMM y por la DEUP vigente. Para la utilización y ocupación de la zona de servicio del puerto por unas concretas instalaciones y actividades se debe seguir el procedimiento legalmente establecido por el TR-LPEyMM, a través de la correspondiente autorización o concesión de ocupación del dominio público portuario, requiriendo para ello una solicitud, la iniciación de un procedimiento y un otorgamiento por parte de la Autoridad Portuaria. Es decir, que **las construcciones, instalaciones y actividades que plantea la Viceconsejería de Pesca y Aguas podrían llevarse a cabo en el puerto de Arinaga**, conforme a los usos portuarios establecidos en la DEUP vigente en la medida en que resultasen compatibles las mismas con las actividades y operativas estrictamente comerciales (portuarias) desde el enfoque que para las mismas establece la legislación portuaria estatal (TRLPEMM).

Consecuentemente con lo expuesto, no puede aceptarse la alteración de la presente propuesta de Modificación de la DEUP en los términos solicitados por la Viceconsejería de Pesca y Aguas del Gobierno de Canarias.

Ayuntamiento de la Villa de Agüimes.

El Ilustre Ayuntamiento de la Villa de Agüimes, se opone a la modificación propuesta, ya que considera que la misma no está justificada, ni motivada y no responde a ninguna exigencia de otras administraciones. A este respecto, resulta oportuno recordar que en el apartado 5.1 del documento expuesto a información pública se recoge que la delimitación de los espacios y usos portuarios (DEUP) puede verse modificada mediante la alteración de los límites de la zona de servicio del puerto (terrestre o aguas), tanto por el incremento de nuevos espacios o por la innecesariedad de otros que se pretendan desafectar, y que la ampliación o reducción de la zona de servicio de un puerto de interés general, como es el caso del puerto de Arinaga, debe estar justificada en las necesidades de explotación del puerto al servicio de las competencias y funciones dispuestas en los artículos 25 y 26 del TR-LPEyMM.

Se justifica en el apartado 2 de dicho documento, la propuesta de modificación del DEUP en trámite exponiendo, en concreto y respecto a las modificaciones en el puerto de Arinaga, lo siguiente:

“Con fecha 28 de mayo de 2013, la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar emitió informe favorable respecto el documento “DEUP de los puertos de Las Palmas en la isla de Gran Canaria”, siempre que se cumplieran las siguientes condiciones:

- Que los terrenos del ámbito de las Salinas de Arinaga que se proponían desafectar se incorporasen al dominio público marítimo-terrestre, y que fueran gestionados por la Dirección General*
- Que se modificara la Zona de Aguas II del puerto de Arinaga, colindante con los terrenos del ámbito de las salinas a desafectar, de forma que el límite norte A2-A3 varíe para hacer coincidir el vértice A2 con el vértice T0”.*

Además de adaptar la DEUP a las condiciones formuladas por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, se ha propuesto otras modificaciones por razones de seguridad y operatividad náutica, así como por cuestiones que se justifican en la adecuación a la Fase I del Plan Director de Infraestructuras vigente para dicho puerto (aprobado en julio de 2.006), así como la reciente Declaración de Impacto Ambiental para su ampliación emitida por la Secretaría de Estado de Medio Ambiente del

MAGRAMA (marzo de 2013). Concretándose tales modificaciones de la forma siguiente:

- La afectación de aguas II por razones funcionales, de seguridad y operatividad náutica en el puerto de Arinaga.
- Desafectación de aguas portuarias que son innecesarias para los usos portuarios en el puerto de Arinaga.
- Modificación de la Zona de Aguas I en el puerto de Arinaga, para su adecuación a la Fase I del Plan Director de Infraestructuras de dicho puerto.

En cuanto a las objeciones del Il. Ayto. de Agüimes acerca de estas modificaciones por razones de seguridad y operatividad náutica, es necesario destacar que todas ellas se refieren a la Zona de Aguas y que la solicitud de informes a las distintas administraciones se limita a "*los aspectos relativos a sus propias competencias*" (art. 69.4.a) del TR-LPEyMM). Referente a las competencias sobre la determinación de la necesidad o no de ampliar las aguas portuarias en el puerto de Arinaga, es ilustrativo recordar la recomendación de la Capitanía Marítima de Las Palmas sobre esta misma Modificación, en su informe del 11 de julio comentado anteriormente, en el cual propone aumentar aún más la Zona de Aguas II en todos los puertos y que para el caso particular del Puerto de Arinaga afirma que "*en principio, podría admitir una Zona de Aguas II mucho más amplia*". En este sentido, conviene recordar también la sostenida doctrina jurisprudencial sobre la no extensión al mar de las competencias municipales.

Por su parte, la propuesta de desafectación de aguas II al norte del Muelle de Arinaga es totalmente congruente y complementaria con la solicitud de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar en este mismo ámbito, como ya se ha expuesto anteriormente.

En cuanto a las dudas que pueda plantear al Ayuntamiento de Agüimes el escaso tiempo transcurrido entre la aprobación definitiva de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Las Palmas y esta propuesta de modificación, la motivación viene explicada extensamente en el "Apartado 2.- Antecedentes" del documento. Así se explica que entre el momento de inicio del expediente y la aprobación definitiva de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios vigente transcurrieron prácticamente tres años y medio, periodo en el que "*se produjeron diversos hechos y nuevas demandas*" que afectan a la Zona de Servicio portuaria, entre ellas la correspondiente a la DIA del proyecto de la Fase I del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Arinaga.

Respecto a la "*...disconformidad con la decisión de no someter la aprobación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, a la evaluación ambiental estratégica regulada en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental*" el documento incluye un amplio apartado (Apdtdo. 1.3.- Cumplimiento de la evaluación ambiental estratégica) que expone los argumentos basados en un informe de la Abogacía General del Estado que justifica esta decisión para el conjunto de los instrumentos de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del sistema portuario estatal.

Por todo ello, **las alegaciones y propuestas del Ayuntamiento de la Villa de la Agüimes** sobre el documento de Modificación de la DEUP **no pueden ser tomadas en consideración**; manteniendo en consecuencia la Autoridad Portuaria de Las Palmas su parecer respecto el contenido y determinaciones de la Modificación.

3. DELIMITACIÓN ACTUAL DE LA ZONA DE SERVICIO

La zona de servicio vigente en la actualidad fue aprobada por la Orden FOM/769/2014, de 25 de abril, y su descripción literal se encuentra publicada en el Boletín Oficial del Estado de 13 de mayo de 2014.

3.1. Delimitación de la zona de servicio terrestre

La descripción actual del límite exterior de la zona de servicio terrestre del puerto de Las Palmas, que incluye Salinetas y Arinaga, se encuentra representada gráficamente en los planos de información del presente documento, siendo la delimitación textual, para cada uno de los ámbitos, la que se detalla a continuación.

Puerto de Las Palmas

En el puerto de Las Palmas arranca por el Norte incluyendo los terrenos de Roque Ceniciento, situados en la Isleta, al Norte de la Península del Nido y al Oeste de aquella, se incluye una pequeña franja de superficie junto al polígono industrial de El Cebadal bordeando las dos rotondas existentes. La línea del límite de la zona de servicio coincide con el límite de los terrenos incluidos en el Paisaje Protegido de la Isleta, tal y como está definido en la Ley Territorial 11/1999, de 13 de mayo, de modificación puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre de Espacios Naturales de Canarias.

Desde la rotonda de acceso a la Península del Nido la delimitación continúa por el borde que supone el talud natural del Paseo Hermanos Reina Lorenzo al Noroeste, el Vial I y el borde exterior de la autovía Marítima en el tramo que discurre, desde la Plaza Belén María de acceso al puerto a la altura del Muelle Grande, hasta el acceso al Puerto por el Muelle de Santa Catalina. La zona de servicio en este tramo está definida por la propia valla de cerramiento del puerto.

A partir de aquí, en dirección sur el límite exterior de la zona de servicio bordea el intercambiador modal de Santa Catalina que queda dentro de la zona de servicio, continuando por el borde exterior del tramo V de la Autovía Marítima hasta el borde Norte del antiguo muelle de Aviación.

En este punto, la zona de servicio se interrumpe para continuar en el límite Sur de la Base Naval que, por lo tanto, queda excluida.

Hasta la intersección de la línea imaginaria que pasa por el eje del Castillo de San Cristóbal, perpendicular a la Avenida Marítima, la Zona de Servicio limita al norte con la Base Naval, y se prolonga hacia el sur bordeando, por su cantil de naciente, el paseo de la Avenida Marítima, que se mantiene fuera de la Zona de Servicio en su totalidad, a excepción de la parte que constituye las cubiertas de los locales situados en la Dársena de Embarcaciones Menores y que se encuentran adosados a la mencionada Avenida Marítima. La línea del límite de la zona de servicio se quiebra en su extremo sur para dejar fuera de la zona de servicio las edificaciones y paseos del Barrio de San Cristóbal.

Puerto de Salinetas

El límite exterior de la zona de servicio terrestre del puerto, en el ámbito del Puerto de Salinetas proviene del deslinde de la zona marítimo terrestre aprobada mediante Orden Ministerial de 4 de noviembre de 1959.

Puerto de Arinaga

El límite exterior de la zona de servicio terrestre del puerto, en el ámbito del puerto de Arinaga, queda definida del siguiente modo:

Al norte del muelle de Arinaga, la zona de servicio terrestre comienza al norte del arranque del dique de Arinaga, siguiendo hacia el norte por el entorno de protección del Bien de Interés Cultural «Salinas de Arinaga», que quedan fuera de la Zona de Servicio, hasta llegar al cruce con la calle Canal, paralela al cauce canalizado del Barranco de Balos.

El límite de la zona de servicio continúa paralelo al Barranco de Balos/Calle Canal, bordeando e incluyendo la urbanización de la zona Franca, siguiendo por la calle Los Olivos y siguiendo el trazado del muro de cerramiento de la urbanización por los por la calle Los Cactus.

A partir de aquí, el límite de la zona de servicio cruza la calle de los Cactus, en sentido sur y excluyendo de la zona de servicio el ámbito en el que se ubica la planta de tratamiento de aguas residuales.

Continúa el límite de la zona de servicio perpendicular al cauce del barranco que separa los términos municipales de Agüimes y Santa Lucía, para continuar en dirección sur formando una línea sensiblemente paralela a la de costa, a una distancia aproximada de la misma de 200 metros.

Esta línea imaginaria finalmente gira 90° hacia la costa formando una poligonal cerrada con la línea de costa.

3.2. Delimitación de las aguas de la zona de servicio

La descripción actual de las aguas de la zona de servicio del puerto de Las Palmas, que incluye Salinetas y Arinaga, se encuentra representada gráficamente en los planos de información del presente documento, siendo la delimitación textual, para cada uno de los ámbitos, el que se detalla a continuación.

Puerto de Las Palmas

La Zona I, o interior, de las aguas del puerto de Las Palmas será flexible y se adaptará en cada momento a la evolución de las obras en los diques de Reina Sofía y La Esfinge, comprende la lámina de agua dentro del perímetro definido por una línea recta, que parte desde el extremo Sur del dique de La Esfinge hasta el extremo Sur del dique Reina Sofía y continúa hasta el punto en que la prolongación imaginaria del eje de la C/ Carvajal intercepta el mar en la Avda. Marítima, y la línea sinuosa de la costa.

La Zona II, o exterior, de las aguas del puerto de Las Palmas, comprende el área

definida por los paralelos que pasan por el Roque Ceniciento, en La Isleta, y por el eje del Castillo de San Cristóbal, el meridiano situado a 1.040 metros del quiebro del arranque del dique de La Esfinge y la línea sinuosa de costa, exceptuado la Zona de Aguas I anteriormente definida.

Puerto de Salinetas

La Zona I, o interior, de las aguas del puerto de Salinetas, se encuentra definida por la línea recta que une el extremo del muelle con la Punta de la Hullera y la línea sinuosa de la costa.

La Zona II, o exterior, de las aguas del puerto de Salinetas, es la comprendida entre los paralelos que pasan por la parte más occidental de la Punta de La Salineta y por la Punta de Barranco Hondo, el meridiano de longitud $L = 15^{\circ}22'$ y la línea sinuosa de la costa, exceptuando la Zona de Aguas I anteriormente definida.

Puerto de Arinaga

La Zona I, o interior, de las aguas del Puerto de Arinaga, se encuentra definida por la línea imaginaria que une el extremo del dique y el punto A0 de la costa.

La Zona II, o exterior, de las aguas del Puerto de Arinaga, es la comprendida entre la línea imaginaria oblicua al dique de arranque, una paralela al dique de cierre y otra perpendicular a ésta pasando por el límite sur de la Zona Terrestre de la Zona de Servicio, el límite de la zona de aguas I, el propio muelle y la línea sinuosa de la costa.

4. ASIGNACIÓN ACTUAL DE USOS EN LA ZONA DE SERVICIO

La asignación de usos vigente se recoge, igualmente, en la Orden FOM/769/2014, de 25 de abril. Los usos establecidos se clasifican en usos básicos o usos autorizables, dependiendo de la intensidad de los mismos.

4.1. Usos Básicos

Como Usos Básicos se establecen:

- Las zonas o áreas de la zona de servicio portuaria a las que se les asignan el **uso portuario comercial**, son:
 - las zonas de maniobras y explanadas anexas de los muelles de Santa Catalina, Naciente y Poniente;
 - la zona de maniobras y explanada anexa del muelle de Sanapú; los muelles y explanadas anexas al muelle de Fransari;
 - el muelle Grande;
 - el muelle de Primo de Rivera;
 - las zonas de maniobras y superficies que conforman el entorno de los muelles de León y Castillo, por su lado naciente y poniente, de Los Cambulloneros, Elder, Virgen del Pino y Gran Canaria;
 - las superficies anexas a los muelles de Astican y de Reparaciones Navales; el dique del Reina Sofía en su totalidad;
 - el nuevo muelle y las futuras superficies que constituirán el dique de La Esfinge y el entorno de su dársena;

- la zona de servicio del puerto de Salinetas, en su totalidad, y;
- el muelle y el dique del puerto Industrial de Arinaga.
- Tienen asignado un **uso portuario pesquero**:
 - el muelle pesquero de Las Palmas en su totalidad, incluida la parcela situada en la prolongación hacia el norte del mencionado muelle y la zona de maniobra y explanada anexa al muelle de Refugio.
- El **uso portuario náutico-deportivo** se asigna en:
 - el entorno situado al sur de la Base Naval y hasta el segundo espigón al sur de la Dársena de Embarcaciones Menores, salvo la superficie ocupada por la Playa de las Alcaravaneras. Se incluirán en este uso los terrenos surgidos de los proyectos de la ampliación de la Dársena de Embarcaciones Menores.
- Se asigna el **uso portuario complementario** a:
 - la superficie comprendida entre el límite de la zona de servicio con la ciudad y la zona propuesta para el uso portuario comercial, a lo largo de la zona portuaria situada al norte de la Base Naval, incluyendo parte de los terrenos de La Isleta desclasificados del Paisaje Protegido por la Ley Territorial 11/1999, de 13 de mayo, de modificación puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias;
 - en el puerto de Arinaga, la urbanización de la zona Franca, el ámbito de los terrenos aledaños a las Salinas de Arinaga y la zona de entrada o acceso al muelle, hasta llegar en dirección sur al límite del término municipal de Agüimes.
- Se consideran **Áreas de Reserva Portuaria** para el desarrollo a corto o medio plazo de la zona de servicio del puerto, los siguientes ámbitos terrestres:
 - en el puerto de Las Palmas, los terrenos de La Isleta cuyo titular continúa siendo el Ministerio de Defensa. De estos terrenos, una vez delimitada con exactitud su extensión, se tramitará la exclusión de la zona de servicio portuaria de aquella superficie que el Ministerio de Defensa considere que aún serán necesarios para los intereses de la Defensa Nacional, a medio y largo plazo;
 - la playa de las Alcaravaneras y la escollera situada al sur de los espigones que forman parte de la Dársena de Embarcaciones Menores y hasta el Castillo de San Cristóbal;
 - en el Puerto Industrial de Arinaga, la totalidad de la superficie terrestre de la zona de servicio del puerto que pertenece al término municipal de Santa Lucía.

4.2. Usos Autorizables

Asimismo, se establecen una serie de Usos Autorizables de los admitidos por el TR-LPEyMM. Estos usos autorizables deben ser compatibles con los usos básicos asignados para cada zona.

- De este modo, se considera uso autorizable el **uso complementario portuario** en:
 - la explanada en ejecución situada en la Dársena de La Esfinge, y;
 - en el entorno de los muelles de Sanapú, Refugio y Pesquero, todos ellos en el puerto de Las Palmas.

Este uso autorizable deberá ser compatible con el Uso Comercial Portuario en el muelle de Sanapú y en el entorno de la Dársena de La Esfinge, y con el uso portuario pesquero en los muelles del Refugio y Pesquero.

- Se considera uso autorizable el **uso portuario náutico-deportivo** en:
 - el entorno de los muelles de Sanapú, Refugio y Pesquero, del Puerto de Las Palmas.

Este uso autorizable deberá ser compatible con el uso portuario comercial en el muelle Sanapú y con el uso portuario pesquero en los muelles del Refugio y Pesquero.

- Se consideran usos autorizables los **usos vinculados a la interacción puerto-ciudad** en:
 - la franja, en contacto con la ciudad, delimitada por el límite exterior de la zona de servicio y las áreas propuestas para el uso portuario comercial, entre la entrada por la plaza de Belén María y el Antiguo Muelle de Aviación, incluido el muelle de Santa Catalina Norte y Sur y la Estación Marítima.

Este uso autorizable deberá ser compatible con el uso portuario complementario en toda su extensión, y con el uso portuario pesquero en la proyección del muelle Pesquero que conforma la franja de contacto más directo con el entorno urbano en continuidad con el uso portuario complementario anterior.

5. PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE DELIMITACIÓN Y USOS

5.1. Motivación

La delimitación de los espacios y usos portuarios (DEUP) puede verse modificada mediante la alteración de los límites de la zona de servicio del puerto (terrestre o aguas), tanto por el incremento de nuevos espacios o por la innecesidad de otros que se pretendan desafectar. Las propuestas de ampliación o reducción de la zona de servicio del puerto deben estar justificadas en las necesidades de explotación del puerto al servicio de las competencias y funciones dispuestas en los artículos 25 y 26 del TR-LPEyMM.

La modificación de la DEUP puede ser de carácter sustancial o no significativa, dependiendo de los supuestos contemplados en el artículo 70 del TR-LPEyMM. En el caso de ser una alteración sustancial el procedimiento para su aprobación será igual que para la aprobación de la DEUP.

El presente documento está motivado por una serie de propuestas de cambio en las delimitaciones territoriales actuales, expuestas en el apartado 2 de este documento

(Antecedentes) que revisten carácter sustancial al no encontrarse en ninguno de los supuestos del apartado 2 del mencionado artículo 70.

Consecuentemente, se promueve la modificación sustancial de la DEUP vigente, aprobada por Orden FOM/769/2014, de 25 de abril (BOE, 13 de mayo de 2014).

5.2. Metodología

El procedimiento de tramitación de este expediente se realiza conforme al Artículo 69.4 del TR-LPEyMM, cuyo contenido íntegro es el siguiente:

“4. Una vez elaborado el expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios por la Autoridad Portuaria, se seguirá el siguiente procedimiento administrativo:

a) La Autoridad Portuaria solicitará informe de las Administraciones urbanísticas, de la Administración con competencia en materia de costas, de pesca en aguas interiores, de ordenación del sector pesquero y deportes, así como en aquellos otros ámbitos sectoriales sobre los que pueda incidir la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, que deberán informar en los aspectos relativos a sus propias competencias.

b) Simultáneamente la Autoridad Portuaria someterá a información pública el expediente elaborado por un plazo de 45 días, durante el cual los interesados podrán formular alegaciones. Tras la conclusión del plazo de información pública y del trámite de consultas, la Autoridad Portuaria dará respuesta a los interesados incorporando al expediente la documentación resultante de los trámites efectuados y procediendo a las modificaciones de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios que sean oportunas, a la vista de las alegaciones.

c) Cumplimentada dicha tramitación, se remitirá el expediente con la propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios a Puertos de Estado. En el caso de que el informe de la administración con competencia en materia de costas haya sido negativo o la Autoridad Portuaria no haya recogido en su propuesta sus sugerencias, Puertos del Estado convocará a la Autoridad Portuaria y a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y de Mar a un periodo de consultas durante el plazo de un mes desde la recepción de la propuesta, a fin de que puedan contrastar sus posiciones y a fin de que por esta última, a través del correspondiente informe, se formulen las observaciones y sugerencias finales que considere oportunas para que, en su caso, sean tomadas en consideración. En el caso de que la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar no emita informe en el plazo máximo de un mes después de la finalización del proceso de consultas, se entenderá que es favorable a la propuesta de la Autoridad Portuaria.

d) Simultáneamente, Puertos del Estado recabará informe del Ministerio de Defensa, desde la perspectiva de su posible incidencia sobre los intereses de la defensa nacional, del Ministerio del Interior, en lo que se refiere a los aspectos de seguridad pública y de control de entradas y salidas de personas del territorio nacional y, cuando proceda, del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio en aspectos relacionados con la construcción naval. Estos informes deberán emitirse en el plazo de dos meses desde la recepción de la propuesta, entendiéndose en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

e) Cuando la propuesta de delimitación incluya terrenos y bienes del Patrimonio del Estado destinados en ese momento a usos y finalidades distintos, Puertos del Estado la someterá a informe vinculante del Ministerio de Economía y Hacienda. Asimismo, cuando la propuesta de delimitación incluya terrenos y bienes afectos al Ministerio del Interior o al Ministerio de Defensa, se someterá a informe vinculante de dichos

ministerios. Dicho trámite se efectuará, cuando proceda, simultáneamente con la petición de informe indicada en el apartado d), y se entenderá favorable si no se emite de forma expresa en el plazo de dos meses desde la recepción de la documentación ampliable a tres meses cuando así lo exijan las circunstancias del destino actual o previsible que han de ser ponderadas, previa comunicación expresa del Departamento que solicite la ampliación en la que se consignen dichas circunstancias, que deberán remitirse a Puertos del Estado con anterioridad a la finalización del plazo inicial.

f) Recibidos los informes o transcurrido el plazo para su emisión, Puertos del Estado emitirá informe que lo elevará, junto al expediente, al Ministerio de Fomento. En el caso de que el informe final de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar resulte desfavorable, Puertos del Estado hará constar expresamente en su informe esta circunstancia, debiendo motivar las razones por las que éstas deben ser tomadas en consideración, así como aquéllas que no puedan aceptarse.

g) Corresponde al Ministro de Fomento la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios."

5.3. Descripción y análisis de las modificaciones propuestas

Para atender los requerimientos del Ministerio de Defensa y la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar que den satisfacción al cumplimiento de sus respectivas funciones pública al servicio del interés general, y por la necesidad de tener que hacer pequeños ajustes sobrevenidos, como consecuencia del largo trámite de aprobación de la DEUP, se propone:

- 1º). La desafectación del borde litoral de Las Palmas de Gran Canaria y las aguas portuarias que no sean estrictamente necesarias para garantizar la actual y la futura explotación y operatividad del puerto de Las Palmas.
- 2º). Desafectación de aguas portuarias que son innecesarias para los usos portuarios al norte de la Dársena de La Esfinge
- 3º). La exclusión de terrenos en la zona de expansión de la Isleta (sobre los terrenos cuya titularidad continúa siendo del Ministerio de Defensa) redelimitando el ámbito portuario, de cara a cubrir las necesidades operativas de las unidades militares allí instaladas.
- 4º). La adecuación de los usos a la nueva realidad en la zona del muelle y explanada de Sanapú en el puerto de Las Palmas.
- 5º). La afectación de aguas II por razones funcionales, de seguridad y operatividad náutica en el puerto de Las Palmas.
- 6º). La afectación de aguas II por razones funcionales, de seguridad y operatividad náutica en el puerto de Arinaga.
- 7º). Desafectación de aguas portuarias que son innecesarias para los usos portuarios en el puerto de Arinaga.

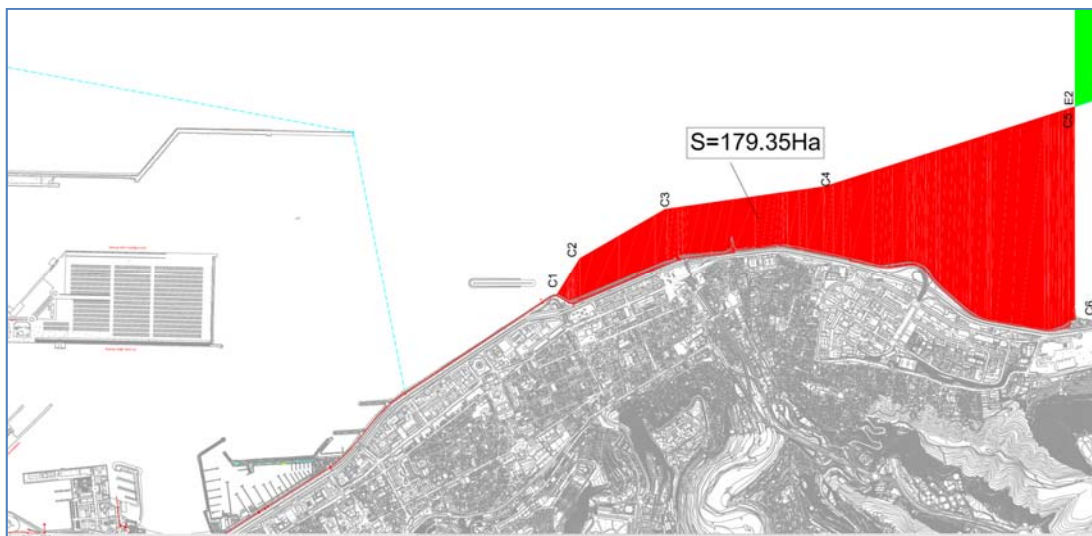
5.3.1. Desafectación de aguas portuarias y borde litoral en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria

Cumpliendo con el compromiso adquirido con la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, se propone desafectar del espacio de agua y de la parte de la franja litoral de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, la superficie de 179.35 Ha., que coincide con la franja de terreno y agua, que encierra la línea que bordea por su cantil naciente el paseo de la Avenida Marítima que delimita la zona de servicio (coincidente con la delimitación vigente con anterioridad) desde las inmediaciones del Parque de

San Telmo (zona del antiguo Muelle de Las Palmas) hasta su extremo sur que pasa por el eje del Castillo de San Cristóbal perpendicular a la Avenida Marítima y la línea imaginaria con vértices C1, C2, C3, C4, C5 y C6, tal y como se define en el punto de éste documento que define las afectaciones y exclusiones.

Este ámbito de agua someras tiene nula utilidad portuaria porque la escasa profundidad impide la actividad náutica, no estando previsto tampoco ningún desarrollo de infraestructuras portuarias que justifique su permanencia como área de reserva.

La desafectación de esta franja favorece la gestión conjunta de las aguas y el borde litoral de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria por parte de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, lo cual mejorará e incrementará el uso y disfrute ciudadano del tramo litoral naciente sur de la ciudad.



Zona de aguas exteriores (II), en rojo, a desafectar en el borde litoral de la Avenida Marítima

5.3.2. Desafectación de aguas portuarias al norte de la nueva dársena de La Esfinge, en zona de La Isleta

Se desafecta la parte de las aguas II situadas al norte de la nueva dársena de La Esfinge con una superficie de 191 Has., cumpliendo con el compromiso genérico adquirido con la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar respecto la desafectación de todas aquellas aguas que no tengan una utilización y necesidad portuaria. De esta forma, el inicio de la la Zona de Aguas II en el Puerto de Las Palmas, por el norte, coincide con el punto costero situado más al norte de la Zona de servicio Terrestre

Esta propuesta se justifica por resultar innecesarias y poco operativas en la actualidad. Estas aguas, en la práctica, no son utilizadas para las operativas de los buques por su batimetría y por estar abiertas a las inclemencias meteorológicas que redundan en su escasa funcionalidad. El polígono a desafectar está delimitado por los puntos 1, B2, B3, B4, B5, B6, B0 y B1, tal y como se define en el apartado 6.2. de este documento relativo a las afectaciones, desafectaciones y exclusiones. De esta forma, la Zona de Aguas II en el Puerto de Las Palmas, se inicia por el norte en el Punto B0 que coincide

con el punto costero situado más al norte de la Zona de Servicio Terrestre.

5.3.3. Modificación de los límites de la zona de servicio terrestre en La Isleta. Exclusión de los terrenos solicitados por el Ministerio de Defensa

La vigente Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del puerto de Las Palmas en Gran Canaria mantiene en la Zona de Servicio del puerto de Las Palmas los terrenos de expansión en La Isleta, con el uso Reserva Portuaria, para aquellos terrenos que aún no han sido adquiridos por la Autoridad Portuaria de Las Palmas y que a corto y medio plazo no está prevista la utilización para usos portuarios. No obstante, la asignación del carácter de Reserva Portuaria a estos terrenos responde a la necesidad de garantizar la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria a la que se hace referencia en el art. 69 del TR-LPEyMM.

Sin embargo, de conformidad con la Orden FOM/769/2014 que aprobó la DEUP actualmente vigente, la Autoridad Portuaria se comprometía, atendiendo a las demandas del Ministerio de Defensa, a iniciar un expediente de Modificación de la delimitación de los espacios terrestres portuarios en el ámbito de expansión de La Isleta, según el siguiente condicionante:

“De estos terrenos (terrenos de La Isleta cuyo titular continúa, siendo el Ministerio de Defensa), una vez delimitada con exactitud su extensión, se tramitará la exclusión de la zona de servicio portuaria de aquella superficie que el Ministerio de Defensa considere que aún serán necesarios para los intereses de la Defensa Nacional, a medio y largo plazo”.

En cumplimiento de tal requisito, con fecha 2 de abril se celebró una reunión entre el personal técnico de la Autoridad Portuaria y personal militar del acuartelamiento de La Isleta en Las Palmas de Gran Canaria y del SEJEME-DIVLOG del Ministerio de Defensa. De esta reunión se extrajo que los terrenos situados al oeste de la zona de servicio en La Isleta (que contiene, entre otros, la antigua prisión militar) son los que continúan siendo necesarios para los intereses de la Defensa Nacional a medio y largo plazo.

Con fecha 9 de julio de 2014 (R.E.: 2014/4266) se recibe escrito remitido por el Ministerio de Defensa, en el marco de las conversaciones mantenidas en relación con la Modificación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Las Palmas, que incluye Salinetas y Arinaga.

En el mencionado escrito, el Ministerio de Defensa se muestra conforme con la utilización para fines portuarios de la Zona de Expansión Logística (Zona de Transición B del Paisaje Protegido de La Isleta) propuesta por la Modificación de la DEUP. Así mismo, considera que, además de los terrenos ya propuestos para su exclusión de la zona de servicio terrestre del puerto, se debe conservar afectado a las actividades de instrucción y adiestramiento de las diferentes UCO's ubicadas en Canarias el tramo de Costa entre Los Chirlos y Punta del Roque, perteneciente a la Zona de Transición A.

Se acepta la propuesta de la Dirección General de Infraestructura, y se aumenta en el documento de Modificación de la DEUP los terrenos a excluir de la zona de servicio del puerto, incorporando a la propuesta de exclusión el tramo del litoral entre Los Chirlos y Punta del Roque (cerca de 5 Ha. de superficie), perteneciente a la Zona de Transición

A de la Zona Periférica de Protección del Paisaje Protegido de La Isleta. En conjunto, de la zona de servicio terrestre del puerto de Las Palmas en el ámbito de La Isleta se propone excluir 36,55 Ha.

Estos terrenos fueron excluidos del Paisaje Protegido de La Isleta mediante la Ley 11/1999, de 13 de mayo, de Modificación Puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre de Espacios Naturales de Canarias.

En la exposición de motivos de esta ley 11/1999 se destaca lo siguiente:

"(...) el gran valor estratégico que La Isleta supone para uno de los sectores económicos más importantes de la ciudad, y por extensión de la isla, como es aquel que se encuentra asociado a las actividades generadas por el Puerto de la Luz. Por su proximidad, constituye una adecuada posibilidad para el crecimiento del Puerto en torno a las áreas de menor valor del espacio actualmente calificado como Paisaje Protegido.

(...)

El Puerto de Las Palmas requiere dotarse de nuevas áreas útiles para el desarrollo de las actividades en el tráfico de mercancías en contenedores, tanto con destino al mercado local como al de transbordo y necesita también la habilitación de superficie útil suficiente para actividades industriales y comerciales relacionadas directamente con las actividades portuarias y con los regímenes fiscales excepcionales de zonas francas o especiales por desarrollar en áreas estancas.

Una zona adecuada para emplazar estas actividades innovadoras es, precisamente, el sector oriental de La Isleta, que está suficientemente próximo a las zonas de actividad portuaria, con las que puede estar convenientemente conectado si se hacen las obras necesarias, y donde por sus características físicas se minimizaría el impacto ambiental.

Una actuación bien planificada y ejecutada permitiría, simultáneamente, disponer de los materiales de escollera y relleno precisos para la expansión litoral y portuaria y habilitar una superficie donde implantar las nuevas instalaciones para almacenamiento y manipulación de contenedores así como las áreas precisas de carácter administrativo, comercial e industrial, que deban necesariamente emplazarse anejas a las instalaciones de abrigo, protección y atraque del Puerto de la Luz y Las Palmas".

De esta forma, en el art. 2.2. de la Ley se definen en el ámbito de la zona periférica de protección dos áreas sujetas distinto régimen de usos. Así para el Área A, la constituida por el borde exterior de los terrenos excluidos del Paisaje Protegido (tanto al oeste, limitando con el propio espacio natural, como por el norte y este, limitando con el mar) se establece que

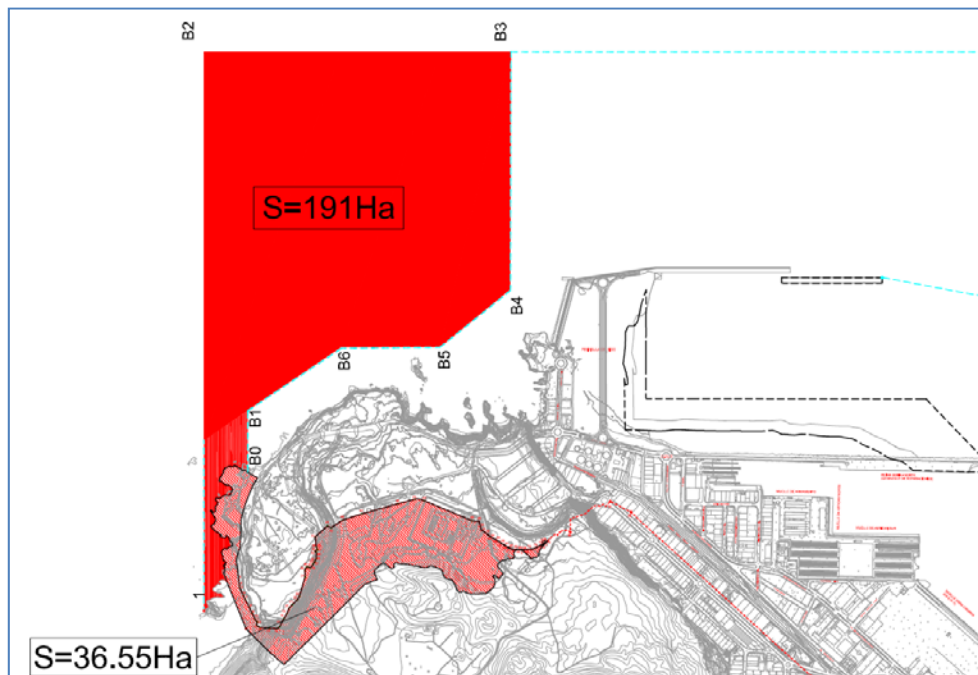
"deberá mantenerse en su estado actual y sólo serán autorizados los usos que no conlleven edificación y estén destinados a la conservación y restauración ambiental y paisajística".

En el resto, Área B,

"sólo podrán autorizarse los siguientes tipos de usos: industrial, terciario (oficinas), comercial, equipamientos, infraestructuras y servicios públicos, espacios libres y transportes que conlleven por su naturaleza la previa declaración de dominio público de las zonas donde se sitúen, así como actividades extractivas cuyo destino sea las obras o instalaciones portuarias y litorales de Las Palmas de Gran Canaria".

Sin embargo, de los párrafos anteriores se desprende que, en la práctica, sólo los terrenos que constituyen el Área B pueden acoger usos portuarios mientras que el Área A resultará, por imperativo de la propia Ley, innecesaria para cualquiera de estos usos.

Esta circunstancia y la solicitud del Ministerio de Defensa plasmada en la propia Orden FOM/769/2014 que aprobó la DEUP actualmente vigente, justifica la propuesta de exclusión de una superficie de 36,55 Has. (Plano de Ordenación D.01.a de este documento) coincidentes con los terrenos del Área A de transición del Paisaje Protegido de La Isleta al oeste del propio Espacio Natural. El resto del Área A, coincidente con el borde costero al norte y al este de La Isleta, se mantiene dentro de la Zona de Servicio.



Zona terrestre (36.55 Ha) a excluir, y zona de aguas a desafectar (191 Ha) en la zona de La Isleta, añadiendo el tramo del litoral solicitado en el informe de Defensa

5.3.4. Adecuación de Usos en la Explanada de Sanapú

En 2011, momento del inicio de la tramitación de la vigente DEUP (FOM/769/2014 de 25 de abril), en el Muelle y Explanada de Sanapú existía, de forma residual, una terminal de pasajeros y Ro-Ro interinsular con una actividad de tráfico decreciente respecto a los años precedentes. Esta situación obligaba a mantener el Uso Comercial en esta zona a pesar de que las características portuarias del ámbito ya no reunían las condiciones necesarias para acoger este tipo de actividades en condiciones óptimas.

Las nuevas exigencias de los buques de mayor entidad y con mayor capacidad de carga y del propio cliente del tráfico interinsular que demanda mayor rapidez en las travesías y comodidad en las operaciones de embarque y desembarque han provocado que esta terminal y sus explanadas colindantes haya devaluado su operatividad. Así la naviera que la explotaba ha optado por trasladar todos sus servicios a la nueva dársena de La Esfinge donde poder llevar a cabo su actividad con mayor efectividad, eficiencia y reducción de costes. En definitiva, para dotar al puerto de un mejor

servicio, de más calidad, que de mayor satisfacción a las necesidades de los usuarios finales del transporte: el pasajero y la mercancía.

Es así, por tanto que, en breve, las actividades comerciales relacionadas con el tráfico portuario que se mantenían en esta zona desaparecerán por completo. Tendencia que se ve reforzada por la falta de solicitudes para establecer en este lugar otras actividades comerciales portuarias de similares características.

De forma paralela, el tráfico de cruceros que se concentra en el colindante Muelle de Santa Catalina se asienta cada vez con mayor fuerza en el puerto de Las Palmas. El total de pasajeros cruceristas del año 2013 fue de 425.267, y el acumulado enero – mayo de 2014, ha sido 306.948 cruceristas, un 85% más que el acumulado del año anterior (165.455 cruceristas). Éste incremento se debe fundamentalmente a la elección del puerto de Las Palmas como puerto-base por parte de las compañías crucerísticas.

La Autoridad Portuaria de Las Palmas es consciente de la demanda de las compañías crucerísticas de un entorno cada vez más cuidado y amable con los pasajeros y más cómodo con las operativas relacionadas con este tipo de tráfico.

En la actualidad la Autoridad Portuaria de Las Palmas se encuentra llevando a cabo diversos proyectos en este sentido tales como la mejora y ampliación tanto de los atraques, como de las terminales y los accesos peatonales y rodados.

Por su parte, la dársena encerrada entre los muelles Pesqueros, Refugio y el propio Sanapú mantiene la posibilidad de atender buques de menor entidad tales como pesqueros, náuticos deportivos o de servicios a la navegación que, a su vez, resultan más amables y compatibles con el entorno urbano y turístico que rodea este ámbito.

La DEUP vigente establece el uso Complementario para el borde portuario en contacto con el ámbito urbano en donde autoriza, a su vez, el vinculado con la Interacción Puerto-Ciudad.

Habida cuenta de las nuevas circunstancias, en esta Modificación de la DEUP se propone extender estos usos a toda la explanada del Sanapú, manteniendo sólo la zona de maniobra como Uso Portuario Comercial a fin de rentabilizar la explotación de este espacio que sigue manteniendo condiciones para acoger ciertos usos portuarios y desarrollar actividades diversas asociadas a los mismos.

El establecimiento del Uso Complementario no incluiría ningún uso nuevo sino que le daría carácter de Uso Básico al que en la actualidad es Autorizable. De forma que se continuaría dando respuestas, atendiendo a su definición de acuerdo al TR-LPEyMM, a las demandas del resto de Usos Portuarios de las zonas colindantes tales como el Pesquero, el Comercial (Pasajeros) o, incluso, el potencial uso Náutico-Deportivo de la dársena.

Por su parte, la inclusión como Autorizable del uso Interacción Puerto Ciudad solo extiende esta posibilidad a un ámbito más amplio al que ya existía admitiendo el establecimiento de actividades de carácter urbano compatibles con los usos portuarios, en una zona que, en la actualidad ya está abierta al acceso ciudadano y que viene siendo utilizada puntualmente y demandada por la ciudad a través, incluso, de sus instrumentos de planeamiento.

5.3.5. Afectación de aguas al uso portuario. Puerto de Las Palmas

Se propone afectar una superficie de aguas al uso portuario de 710.83 Ha, delimitada por el polígono E1-E2-E3-E4-E5, al sureste de la actual Zona de Aguas II, limitando al sur con el resguardo de los cables submarinos existentes.

La necesidad de ampliación de la zona de Aguas II surge a raíz de la reciente construcción del Dique Nelson Mandela (anterior Dique de La Esfinge) y del comienzo en breve de las obras para su prolongación, sumado a los resguardos de maniobra y de seguridad que deben realizar los buques fondeados en la zona norte y cercanos a la nueva infraestructura, así como el área asignada para permitir el acceso de los buques a las nuevas zonas de atraque (Dique Nelson Mandela), hacen que se haya perdido una considerable área de fondeo (un tercio aproximadamente) en la Rada Norte, circunstancia que tenderá a empeorar a medida que la nueva dársena se desarrolle.

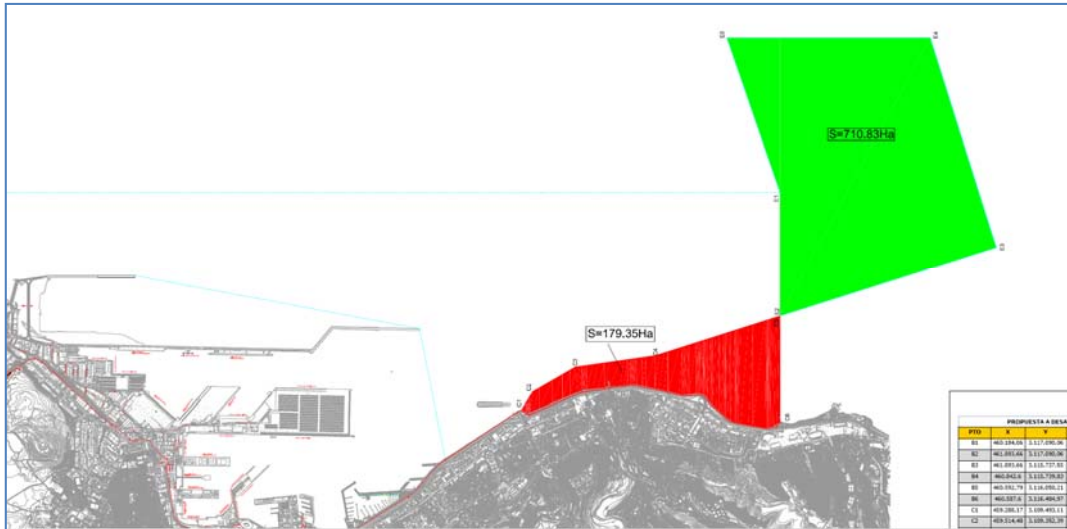
Esta rada norte es utilizada principalmente para el fondeo de buques que transportan mercancías peligrosas. Será, por lo tanto, el tráfico de este tipo de buques el mayor afectado por esta nueva situación.

Por esta razón y dada la experiencia acumulada durante los años previos, a medida que se inició el desarrollo de nuevas infraestructuras que arrancan de la antigua Península del Nido (hoy Dique Nelson Mandela), se ha constatado que con un número reducido de buques de gran porte (3 buques), tipo LPG o Buques Tanques VLCC, el fondeadero de Rada Norte se ve rápidamente saturado.

La reglamentación en vigor sobre la ordenación del tráfico marítimo en aguas portuarias, aprobada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria en sesión celebrada el 9 de junio de 1995, establece en su apartado 2º lo siguiente: "*La rada norte por ser la más alejada de la ciudad, es el fondeadero destinado a los buques que transporten mercancías peligrosas o presente condiciones excepcionales, así como para aquellos que pretenden realizar operaciones de transbordo de combustible en rada*".

Por ambas razones, se ha producido una merma en la explotación portuaria y un hándicap importante para el desarrollo de la actividad portuaria, lo que ha motivado que se tengan que buscar alternativas para atender todas las demandas de solicitudes de fondeo que se reciben de buques que transportan Mercancías Peligrosas.

Para atender dichas necesidades de fondeo y operativas de buques, se propone la afectación de nuevas aguas al uso portuario.

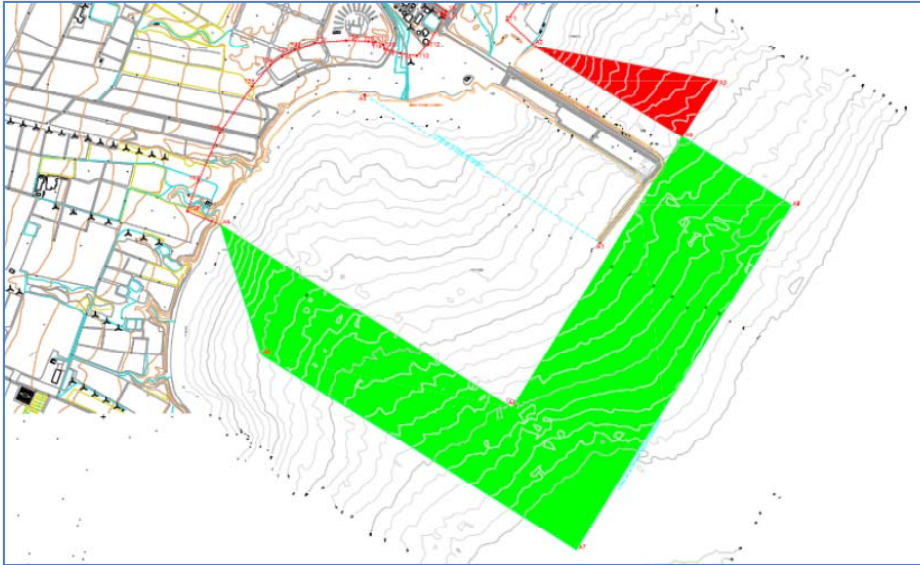


Zona de aguas (en verde) a afectar, para aguas de fondeo, por necesidades de Operaciones Portuarias

La zona propuesta, que evita la incorporación de aguas pertenecientes a la Zona de Especial Conservación (ZEC - ES7010016) "Área Marina de La Isleta", integrada en la Red Natura 2000, quedaría delimitada por los puntos descritos en el apartado de afectaciones y desafectaciones y/o exclusiones del presente documento.

5.3.6. Afectación de aguas al uso portuario. Puerto de Arinaga

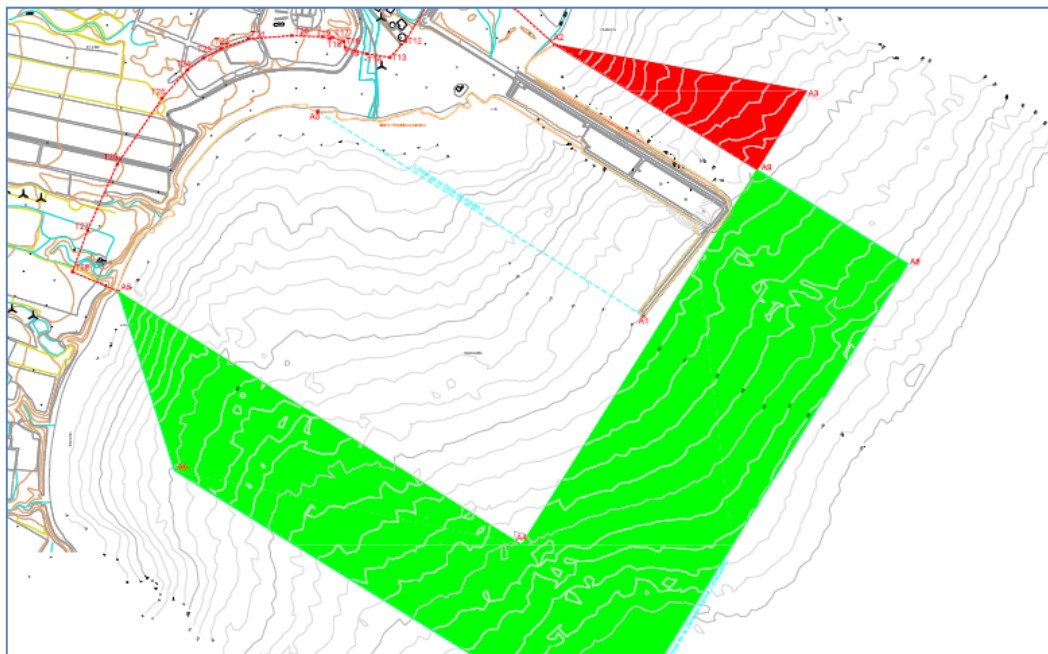
Se afecta una superficie de 159,7 hectáreas ampliando al Este y Sur de las Aguas II vigentes. Con la configuración actual de la infraestructura portuaria, y teniendo en cuenta las futuras ampliaciones del puerto Arinaga, las aguas exteriores no son lo suficientemente amplias para albergar una zona de fondeo y espera de buques en sus proximidades, así como para la prestación de los servicios portuarios en la zona exterior. Para realizar un fondeo seguro con vientos fuertes, son necesarios 600m sobre cualquier punto de la infraestructura portuaria, por ello se amplía la zona de Aguas II. El polígono de la zona a afectar queda delimitado por los puntos A4, A5, A6, A7, A8, A9, tal y como se detalla en el punto del presente documento de afectaciones, desafectaciones y/o exclusiones.



En verde, superficie de aguas que se propone afectar para su uso como Aguas II, al este y sur del puerto de Arinaga

5.3.7. Desafectación de aguas portuarias. Puerto de Arinaga

Se propone la desafectación de una superficie de 11,86 hectáreas de aguas, con forma triangular al norte del puerto, innecesaria para la explotación y operatividad portuaria, que han quedado en desuso al cumplir con el compromiso adquirido con la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar. Esta área está delimitada por los puntos A2, A3 y A9, tal y como se detalla en el punto del presente documento de afectaciones, desafectaciones y/o exclusiones.



En rojo, superficie de aguas que se propone desafectar como aguas portuarias, al norte del puerto de Arinaga

5.4. Justificación y descripción de la delimitación de la zona de servicio terrestre propuesta

En los planos de ordenación que se adjuntan al presente documento se puede observar con detalle, la delimitación de la zona de servicio terrestre propuesta en cada uno de los puertos.

La nueva delimitación de la zona de servicio acoge el conjunto de las áreas a las que se ha asignado un uso portuario de acuerdo con el artículo 72 del TR-LPEyMM, bien sea:

- Comercial,
- Complementario,
- Náutico-Deportivo,
- Pesquero, o
- los vinculados a la interacción puerto-ciudad,

cuyo perímetro envuelve.

5.4.1. Zona de servicio terrestre en el puerto de Las Palmas

Con este criterio, la nueva delimitación exterior de la zona de servicio terrestre en el Puerto de Las Palmas (Planos de ordenación núm. O.01.a/b/c) es la siguiente:

*“En el puerto de Las Palmas, el límite de la Zona de Servicio arranca en el borde costero del Punta del Roque, desde el **punto 10'** situado al Norte de La Isleta. Desde ese punto y en dirección sur, el límite de la zona de servicio coincide generalmente con la línea que separa las Áreas A y B (**punto 10' al punto 80**) de la zona de transición del Paisaje Protegido de La Isleta (Ley 1/1999, de 13 de mayo, de Modificación Puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias) incluyendo, por lo tanto, el área B en su totalidad y la parte del área A correspondiente al borde costero.”*

La Ley Territorial 11/1999, de 13 de mayo, de modificación puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias en la exposición de motivos expresa claramente que la exclusión de los terrenos que nos ocupan del Paisaje Protegido de La Isleta se realiza con el fin de dotar al puerto de Las Palmas de nuevos espacios para su expansión. La inclusión de esta área en la zona de servicio se justificó en su momento, por un lado, por la necesidad de preparar nuevos muelles y plataformas (que se materializan con la construcción de la dársena de La Esfinge), capaces de acoger el previsible crecimiento de tráfico portuario y de mercancía general y, por otro, en la conveniencia de disponer de terrenos próximos al puerto, en los que ubicar una Zona de Actividades Logísticas de alcance intercontinental y superficies para el desarrollo de la Zona Especial de Canarias. Tal justificación resulta vigente en la actualidad.

No obstante, el Ministerio de Defensa ha manifestado, y así se reflejó en la Orden FOM/769/2014, de 25 de abril, que aprobaba la delimitación actual, parte de estos terrenos van a continuar siendo necesarios para los intereses de la Defensa Nacional a medio y largo plazo. En concreto, han señalado los terrenos del Área de Transición A colindantes con sus instalaciones sobre los que el Ministerio de Defensa sigue ostentando la titularidad. Por otra parte, la propia Ley 11/1999 establecía que esos

espacios, Área de Transición A, deben mantenerse en su estado actual y solo serán autorizados los usos que no conlleven edificación y estén destinados a la conservación y restauración ambiental y paisajística por lo que, en la práctica, no son útiles para su explotación portuaria. Se excluyen, por tanto, estos terrenos siendo ésta una de las razones que justifican esta modificación de la DEUP de los puertos de Las Palmas en Gran Canaria.

Continuando con la descripción de la delimitación, la siguiente zona no cambia con respecto a la delimitación aprobada por la Orden FOM/769/2014, de 25 de abril:

*“Al encontrarse con el Polígono Industrial de El Sebadal (**punto 80**), el límite de la Zona de Servicio bordea la rotonda (y su vía) situada en el extremo norte de la C/. Dr. Juan Rodríguez Pérez (**punto 81**) para continuar por el borde que supone el talud natural del Paseo Hermanos Reina Lorenzo al Noroeste (**hasta el punto 84**), el Vial I y el borde exterior de la autovía Marítima en el tramo que discurre, desde la Plaza Belén María de acceso al puerto a la altura del Muelle Grande (**puntos 86 y 87**), hasta el acceso al Puerto por el Muelle de Santa Catalina. La zona de servicio en este tramo está definida por la propia valla de cerramiento del Puerto (**puntos 87 al 90**).*

*A partir de aquí (**punto 90**), en dirección sur el límite exterior de la zona de servicio bordea el intercambiador modal de Santa Catalina que queda dentro de la zona de servicio, continuando por el borde exterior del tramo V de la Autovía Marítima hasta el borde Norte del antiguo muelle de Aviación.*

*En este punto (**punto 92**), la Zona de Servicio se interrumpe para continuar en el límite Sur de la Base Naval que, por lo tanto, queda excluida.*

La siguiente zona, hacia el sur, limitando al norte con la Base Naval, modifica su último tramo, por la desafectación del último tramo litoral de la Avenida Marítima de Las Palmas de Gran Canaria:

*El límite de la zona de servicio continúa limitando al norte con la Base Naval. A partir de este punto (**punto 93**), la Zona de Servicio se prolonga hacia el sur bordeando, por su cantil de nacimiento, el paseo de la Avenida Marítima, que se mantiene fuera de la Zona de Servicio en su totalidad, a excepción de la parte que constituye las cubiertas de los locales situados en la Dársena de Embarcaciones Menores y que se encuentran adosados a la mencionada Avda. Marítima. La línea del límite de la zona de servicio continúa hacia el sur finalizando en el punto de intersección de la costa con la línea imaginaria que prolonga el borde sur de la C/. Muelle de Las Palmas (**punto 99**).*

El listado de los puntos que definen la delimitación de la zona de servicio terrestre del puerto de Las Palmas es el siguiente:

NUMERO	X	Y	NUMERO	X	Y
1'	459.659,23	3.116.947,80	40	459.758,28	3.116.600,05
2'	459.715,71	3.116.930,14	41	459.805,73	3.116.546,04
3'	459.729,01	3.116.929,35	42	459.797,43	3.116.529,44
4'	459.796,23	3.116.927,45	43	459.830,62	3.116.482,06
5'	459.837,33	3.116.925,76	44	459.858,37	3.116.395,33
6'	459.888,06	3.116.912,37	45	459.902,73	3.116.237,17
7'	459.925,46	3.116.898,31	46	459.923,05	3.116.164,01

NUMERO	X	Y	NUMERO	X	Y
8'	459.980,10	3.116.875,77	47	459.917,02	3.116.120,65
9'	460.018,77	3.116.852,61	48	459.828,64	3.115.909,86
10'	460.042,34	3.116.896,95	49	459.827,01	3.115.878,17
1	459.642,89	3.116.947,40	50	459.789,54	3.115.868,32
2	459.589,26	3.116.937,96	51	459.778,88	3.115.853,77
3	459.572,24	3.116.935,98	52	459.768,16	3.115.839,79
4	459.544,27	3.116.932,71	53	459.758,96	3.115.828,86
5	459.532,75	3.116.932,08	54	459.753,33	3.115.820,14
6	459.501,03	3.116.916,28	55	459.744,97	3.115.803,47
7	459.481,19	3.116.906,92	56	459.735,62	3.115.786,06
8	459.447,48	3.116.890,28	57	459.728,85	3.115.780,82
9	459.421,67	3.116.877,89	58	459.722,62	3.115.768,87
10	459.395,28	3.116.865,75	59	459.719,30	3.115.763,33
11	459.384,57	3.116.857,96	60	459.712,69	3.115.751,89
12	459.381,59	3.116.854,98	61	459.709,57	3.115.746,25
13	459.366,91	3.116.857,28	62	459.704,80	3.115.733,46
14	459.359,25	3.116.843,72	63	459.703,23	3.115.726,91
15	459.354,73	3.116.803,81	64	459.702,06	3.115.712,69
16	459.352,59	3.116.766,27	65	459.701,66	3.115.703,76
17	459.361,40	3.116.756,65	66	459.701,32	3.115.690,62
18	459.397,52	3.116.737,88	67	459.701,57	3.115.684,40
19	459.418,67	3.116.725,05	68	459.702,21	3.115.677,26
20	459.443,63	3.116.714,83	69	459.703,12	3.115.662,53
21	459.460,50	3.116.700,10	70	459.703,54	3.115.648,58
22	459.480,36	3.116.678,36	71	459.704,69	3.115.642,03
23	459.495,34	3.116.669,57	72	459.712,62	3.115.623,05
24	459.579,94	3.116.644,86	73	459.718,59	3.115.610,97
25	459.612,01	3.116.645,38	74	459.720,61	3.115.604,57
26	459.625,33	3.116.638,84	75	459.723,62	3.115.598,38
27	459.625,45	3.116.630,20	76	459.726,85	3.115.595,06
28	459.620,31	3.116.623,30	77	459.728,85	3.115.592,19
29	459.634,19	3.116.610,42	78	459.732,69	3.115.586,80
30	459.638,16	3.116.610,13	79	459.740,14	3.115.576,10
31	459.645,96	3.116.601,60	80	459.778,95	3.115.476,19
32	459.650,67	3.116.601,60	81	459.913,44	3.115.300,21
33	459.662,43	3.116.595,57	82	459.866,59	3.115.208,94
34	459.688,91	3.116.594,84	83	459.115,57	3.114.381,97
35	459.694,79	3.116.601,60	84	459.097,19	3.114.334,52
36	459.699,64	3.116.595,87	85	458.946,78	3.114.165,41

NUMERO	X	Y	NUMERO	X	Y
37	459.699,79	3.116.590,13	86	458.713,51	3.113.720,64
38	459.706,68	3.116.590,72	87	458.658,14	3.113.711,71
39	459.712,42	3.116.594,98	88	458.613,00	3.113.726,18
40	459.758,28	3.116.600,05	89	457.837,48	3.113.232,87
41	459.805,73	3.116.546,04	90	457.851,11	3.113.033,15
42	459.797,43	3.116.529,44	91	457.874,90	3.112.643,01
43	459.830,62	3.116.482,06	92	457.873,75	3.112.543,46
44	459.858,37	3.116.395,33	93	457.920,13	3.112.094,74
45	459.902,73	3.116.237,17	94	457.912,92	3.112.065,07
46	459.923,05	3.116.164,01	95	457.825,18	3.112.017,63
47	459.917,02	3.116.120,65	96	458.270,94	3.110.839,18
48	459.828,64	3.115.909,86	97	458.705,48	3.110.394,38
49	459.827,01	3.115.878,17	98	459.247,78	3.109.573,76
50	459.789,54	3.115.868,32	99	459.288,17	3.109.493,11

La delimitación interior de la Zona de Servicio en el puerto de Las Palmas, de norte a sur, estará definida por:

“La línea de costa que cierra la anterior entre la Punta del Roque (punto 10’) y el arranque del Dique de La Esfinge. A partir de ahí, la línea que dibuja las escolleras y cantil de las infraestructuras portuarias desde el punto anterior y el antiguo Muelle de Aviación.

Al sur de la Base Naval, la línea que configuran las infraestructuras portuarias del Real Club Náutico y la Dársena de Embarcaciones menores y, entre ellas, la línea de costa de la Playa de Las Alcaravaneras. Y, al sur de la Dársena de Embarcaciones Menores, la línea irregular que construye la escollera hasta el límite sur de la delimitación exterior propuesto a la altura de la C/. Muelle de Las Palmas.”

La superficie terrestre en el Puerto de Las Palmas es de 395,12 Has.

5.4.2. Zona de servicio terrestre en el puerto de Salinetas

En el puerto de Salinetas, la Zona de Servicio terrestre no cambia respecto a la descrita en la Orden FOM/769/2014, de 25 de abril. De esta forma:

La delimitación exterior de la zona de servicio en el Puerto de Salinetas (Plano de Ordenación O.02.b) es la siguiente:

“En el muelle de Salinetas la delimitación exterior de la zona de servicio terrestre del puerto proviene originariamente del deslinde de la zona marítima terrestre aprobada mediante Orden Ministerial de 4 de noviembre de 1959.”

El listado numérico de las coordenadas de los puntos que definen la delimitación de la zona de servicio terrestre del puerto de Salinetas, se ajusta con respecto al sistema de coordenadas utilizadas para el resto de los puertos. Se trata exclusivamente de la corrección de los valores numéricos de estas coordenadas, por lo que no suponen

ningún cambio en la forma o superficie ocupada por la Zona de Servicio propuesta ni en los límites grafiados en los planos de la vigente DEUP, siendo el siguiente listado:

NOMBRE	COORDENADA X	COORDENADA Y
1	462.530,01	3.094.632,46
2	462.549,18	3.094.642,77
3	462.572,63	3.094.644,88
4	462.619,30	3.094.643,46
5	462.631,92	3.094.643,49
6	462.655,80	3.094.655,70
7	462.674,34	3.094.649,92
8	462.682,61	3.094.647,79
9	462.698,80	3.094.640,40
10	462.719,96	3.094.641,17
11	462.747,04	3.094.653,29
12	462.763,82	3.094.657,80
13	462.793,26	3.094.672,40
14	462.796,18	3.094.675,79
15	462.814,71	3.094.691,38
16	462.821,94	3.094.687,22
17	462.832,45	3.094.691,89
18	462.842,82	3.094.697,90
19	462.860,31	3.094.707,16
20	462.879,25	3.094.707,77
21	462.900,31	3.094.707,00
22	462.918,71	3.094.723,69
23	462.939,29	3.094.736,37

La delimitación interior de la zona de servicio en el Puerto de Salinetas estará definida por:

“La línea de costa que cierra la anterior; y el perímetro exterior de las infraestructuras portuarias existentes.”

La superficie terrestre en el Puerto de Salinetas es de 1,42 Ha.

5.4.3. Zona de servicio terrestre en el puerto de Arinaga

La delimitación exterior e interior de la zona de servicio terrestre del puerto Industrial de Arinaga no se modifica respecto a la aprobada por la Orden FOM/769/2014, de 25 de abril.

El límite exterior de la zona de servicio terrestre del puerto, en el ámbito del puerto de Arinaga (Plano de Ordenación O.03.a), queda definida del siguiente modo:

“Al norte del muelle de Arinaga, la zona de servicio terrestre comienza al norte del arranque del dique de Arinaga, siguiendo hacia el norte por el entorno de protección del Bien de Interés Cultural «Salinas de Arinaga», que quedan fuera de la Zona de Servicio, hasta llegar al cruce con la calle Canal, paralela al cauce canalizado del Barranco de Balos.

El límite de la zona de servicio continúa paralelo al Barranco de Balos/Calle Canal, bordeando e incluyendo la urbanización de la zona Franca, siguiendo por la calle Los Olivos y siguiendo el trazado del muro de cerramiento de la urbanización por los por la calle Los Cactus.

A partir de aquí, el límite de la zona de servicio cruza la calle de los Cactus, en sentido sur y excluyendo de la zona de servicio el ámbito en el que se ubica la planta de tratamiento de aguas residuales.

Continúa el límite de la zona de servicio perpendicular al cauce del barranco que separa los términos municipales de Agüimes y Santa Lucía para continuar en dirección sur formando una línea sensiblemente paralela a la de costa, a una distancia aproximada de la misma de 200 metros.

Esta línea imaginaria, finalmente, gira 90° hacia la costa formando una poligonal cerrada con la línea de la misma."

El listado de los puntos que definen la delimitación de la zona de servicio terrestre en el puerto de Arinaga es el siguiente:

NOMBRE	COORDENADA X	COORDENADA Y
T0	460.380,11	3.080.659,59
T1	460.249,92	3.080.778,19
T2	460.419,66	3.080.997,14
T3	460.247,68	3.081.111,98
T4	460.191,63	3.081.146,89
T5	459.680,87	3.081.492,89
T6	459.659,02	3.081.486,76
T7	459.457,01	3.081.189,54
T8	459.462,91	3.081.165,92
T9	459.974,92	3.080.818,57
T10	459.964,93	3.080.802,87
T11	459.969,16	3.080.799,98
T12	459.892,30	3.080.671,14
T13	459.841,85	3.080.617,56
T14	459.765,71	3.080.629,45
T15	459.695,51	3.080.649,23
T16	459.690,21	3.080.670,94
T17	459.652,75	3.080.684,09
T18	459.644,98	3.080.679,55
T19	459.621,15	3.080.685,08
T20	459.520,92	3.080.688,82
T21	459.378,80	3.080.678,27
T22	459.288,66	3.080.645,96
T23	459.231,60	3.080.614,94
T24	459.178,69	3.080.576,53
T25	459.096,43	3.080.483,96
T26	458.949,13	3.080.268,02
T27	458.852,24	3.080.052,20
T28	458.802,56	3.079.916,14
T29	458.952,82	3.079.851,76

El límite interior de la Zona de Servicio en el puerto de Arinaga estará constituido por el borde costero, la escollera exterior y la línea de muelle de las infraestructuras portuarias entre los puntos costeros de inicio, al norte, y final, al sur, del límite exterior de la Zona de Servicio en el Puerto de Arinaga.

La superficie terrestre en el puerto de Arinaga es de 87,75 Ha.

5.4.4. Obras e infraestructuras portuarias en ejecución

Se ciñe esta Delimitación de Espacios y Usos Portuarios a la configuración del puerto de Las Palmas, que incluye Salinetas y Arinaga, en el momento de su redacción, incluyéndose tan solo aquellas obras aprobadas, con su tramitación ambiental finalizada y que son de inminente ejecución o que se encuentren en proceso de construcción.

El resto de obras de ampliación en las mismas circunstancias, es decir, aprobadas y con su tramitación ambiental finalizada prevista en los Planes Directores de Infraestructura de cada uno de los puertos, pero cuya ejecución no se prevea a corto plazo, no se han incluido en la Delimitación. No obstante, ello no supone que su ordenación urbanística pormenorizada no se pueda llevar a cabo mediante el correspondiente plan especial de ordenación o instrumento equivalente. En su caso, esta ordenación urbanística pormenorizada no se considerará efectiva hasta que los terrenos hayan emergido.

5.5. Justificación y descripción de la delimitación de la zona de servicio de aguas propuesta

En los planos de ordenación que se adjuntan al presente documento se puede observar con detalle, la delimitación de la zona de servicio de aguas propuesta en cada uno de los puertos.

La nueva delimitación de la zona de servicio comprende los espacios de agua interiores o Zona I y los exteriores o Zona II donde se realizan todas las operaciones portuarias descritas en el artículo 69.2 del TR-LPEyMM.

En cuanto a la zona de aguas, se propone:

- La desafectación de parte del borde litoral y las aguas portuarias, tanto en Las Palmas de Gran Canaria para el puerto de Las Palmas, como para el puerto de Arinaga, que no sean estrictamente necesarias para garantizar la actual y futura explotación y operatividad portuaria.
- La afectación (ampliación) de aguas exteriores (II) por razones funcionales, de seguridad y operatividad náutica en el puerto de Las Palmas y en el puerto de Arinaga.

Para el cumplimiento de estos objetivos se propone la siguiente delimitación de la zona de servicio de aguas en los puertos de Las Palmas en la isla de Gran Canaria (Las Palmas, Salinetas y Arinaga).

5.5.1. Zona de aguas en el puerto de Las Palmas

ZONA I o interior del puerto:

“En el puerto de Las Palmas, será flexible y se adaptará en cada momento a la evolución de las obras en los diques de Reina Sofía y Nelson Mandela (antes, La Esfinge). Comprende la lámina de agua dentro del perímetro definido por la costa, las infraestructuras portuarias y la línea recta, que une los extremos Sur (en cada momento) del Dique de Nelson Mandela (antes La Esfinge, punto V), el Dique Reina Sofía (punto U) y continúa hasta el punto en que la prolongación imaginaria del eje de la C/. Carvajal intercepta al mar en la Avda. Marítima (punto V).”

La superficie obtenida en el momento de la redacción de este documento de aguas I es de 662,62 Ha.

ZONA II o exteriores del puerto:

“En el puerto de Las Palmas, comprende encerrada entre la costa, la parte exterior de Dique de Nelson Mandela (antes La Esfinge), la Zona de Aguas I y la línea quebrada definida por los siguientes vértices o puntos, con las siguientes coordenadas:

NOMBRE	COORDENADA X	COORDENADA Y	LATITUD	LONGITUD
A=10'	460.042,34	3.116.896,95	N28°10.63'	W15°24.42'
B	460.312,85	3.116.896,95	N28°10.63'	W15°24.26'
C	460.587,60	3.116.484,97	N28°10.41'	W15°24.09'
D	460.592,79	3.116.050,21	N28°10.17'	W15°24.09'
E	460.842,60	3.115.739,83	N28°10.01'	W15°23.93'
F	461.893,66	3.115.737,55	N28°10.01'	W15°23.29'
G	461.893,66	3.106.401,24	N28°04.95'	W15°23.27'
H	463.733,39	3.107.035,65	N28°05.30'	W15°22.15'
I	463.733,39	3.104.606,46	N28°03.98'	W15°22.15'
J	461.237,28	3.103.817,38	N28°03.55'	W15°23.67'
K	459.942,39	3.107.889,25	N28°05.75'	W15°24.47'
L	459.806,95	3.108.843,60	N28°06.27'	W15°24.55'
M	459.514,48	3.109.352,39	N28°06.54'	W15°24.73'
N	459.288,17	3.109.493,11	N28°06.62'	W15°24.87'
T	460.900,00	3.114.102,44	N28°09.12'	W15°23.89'
U	460.264,64	3.110.705,38	N28°07.28'	W15°24.28'
V	458.705,48	3.110.394,38	N28°07.11'	W15°25.23'

La superficie obtenida en el momento de la redacción de este documento de aguas II es de 3.008 Has.

5.5.2. Zona de aguas en el puerto de Salinetas

No se plantean cambios para la zona de aguas en el puerto de Salinetas, quedando sus límites tal como quedaron establecidos en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, aprobada por Orden FOM/769/2014, de 25 de abril.

No obstante lo anterior, el listado numérico de las coordenadas de los puntos que

definen la delimitación de la zona de servicio de aguas del puerto de Salinetas, se ajusta con respecto al sistema de coordenadas utilizadas para el resto de los puertos. Se trata exclusivamente de la corrección de los valores numéricos de estas coordenadas, por lo que no suponen ningún cambio en la forma o superficie ocupada por la Zona de Servicio propuesta ni en los límites grafiados en los planos de la vigente DEUP.

ZONA I o interior de aguas del puerto:

“En Salinetas se considera zona I, la lámina de agua definida por la línea recta que une el extremo del muelle con la Punta de la Hullera y la línea sinuosa de la costa.”

La superficie obtenida en el momento de la redacción de este documento de aguas I es de 6,15 Ha.

ZONA II o exteriores del puerto:

“En Salinetas, se define como zona de aguas II o exterior del puerto, la lámina de agua comprendida entre los paralelos que pasan por la parte más occidental de la Punta de La Salineta y por la Punta de Barranco Hondo, el meridiano de longitud L = 15° 22,0, y la línea sinuosa de la costa, exceptuando la Zona de Aguas I anteriormente definida.”

La superficie obtenida en el momento de la redacción de este documento de aguas II es de 163,61 Ha.

El listado de los puntos que definen la delimitación de las aguas II portuarias en el puerto de Salinetas es el siguiente:

NOMBRE	COORDENADA X	COORDENADA Y	LATITUD	LONGITUD
A	462.932,40	3.094.509,49	N27°58.51'	W15°22.62'
B	462.550,36	3.094.456,14	N27°58.48'	W15°22.85"
C	463.069,76	3.094.879,69	N27°58.71'	W15°22.53'
D	463.808,81	3.094.879,48	N27°58.71'	W15°22.08'
E	463.808,65	3.093.564,19	N27°58.00'	W15°22.08'
F	462.353,28	3.093.564,19	N27°58.00'	W15°22.97'

5.5.3. Zona de aguas en el puerto de Arinaga

ZONA I o interior de aguas del puerto:

“En Arinaga se considera zona I, la lámina de agua encerrada entre la costa, las infraestructuras portuarias y la línea imaginaria que une el extremo del dique (en cada momento) y el punto A0 de la costa.”

La superficie obtenida en el momento de la redacción de este documento de aguas I es de 34,16 Ha.

ZONA II o exteriores del puerto:

“Se considera como zona II la lámina de agua del puerto Industrial de Arinaga comprendida entre la costa, el límite exterior del Dique de Arinaga en sus dos alineaciones, la Zona de Aguas I en el Puerto de Arinaga, y la línea imaginaria quebrada con vértices A, B, C, D, E. La línea quebrada inicia su recorrido, paralelo a la escollera del dique de arranque y a una distancia de 140 metros, desde el punto de la costa donde se inicia la Zona de Servicio Terrestre al norte de las instalaciones (punto A) hasta el punto B. Desde el punto B, la línea es sensiblemente paralela, a una distancia de aproximadamente 600 mts., del dique de cierre, hasta llegar al punto C. A partir del punto C, la línea adopta una dirección perpendicular con la costa, hasta al punto D, desde donde se une con el punto de la costa donde finaliza la Zona de Servicio Terrestre al sur de las instalaciones (punto T29=E).”

La superficie obtenida en el momento de la redacción de este documento de aguas II es de 301,28 Ha.

El listado de los puntos que definen la delimitación de las aguas II portuarias en el Puerto de Arinaga es el siguiente:

NOMBRE	COORDENADA X	COORDENADA Y	LATITUD	LONGITUD
A0	459,605.19	3,080,441.03	N27°50.89'	W15°24.62'
A1	460,671.72	3,079,771.39	N27°50.52'	W15°23.97'
A=T0	460,380.11	3,080,659.59	N27°51.01'	W15°24.14'
B	461,536.40	3,079,942.37	N27°50.62'	W15°23.44'
C	460,562.92	3,078,382.49	N27°49.77'	W15°24.03'
D	459,136.42	3,079,266.23	N27°50.25'	W15°24.90'
E=T29	458,952.85	3,079,851.76	N27°50.56'	W15°25.01'

5.6. Descripción de los usos propuestos

Tal y como se explicó en el punto del marco jurídico del presente documento, en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante (TR-LPEyMM), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre se establecen los usos portuarios básicos y las actividades permitidas en el dominio público portuario.

En este caso, los usos portuarios y autorizables en el puerto de Las Palmas (incluidos los de Salinetas y Arinaga) se mantienen tal y como fueron aprobados por la Orden FOM/769/2014, de 25 de abril, limitándose la propuesta de modificación al entorno del Muelle Sanapú.

Se proponen, por lo tanto, los siguientes usos básicos para las distintas áreas que componen la zona de servicio terrestre del puerto de Las Palmas, que incluye la de Salinetas y Arinaga.

5.6.1. Usos Básicos

Como Usos Básicos se establecen:

- **Uso Portuario Comercial:**

- las zonas de maniobra y explanadas anexas de los Muelles de Santa Catalina Naciente y Poniente.
- la zona de maniobras del Muelle de Sanapú.
- los muelles y explanadas anexas al Muelle de Fransari.
- el Muelle Grande
- el Muelle de Primo Rivera
- las zonas de maniobras y superficies que conforman el entorno de los muelles de León y Castillo, por su lado naciente y poniente; de Los Cambulloneros; Elder; Virgen del Pino; y Gran Canaria.
- las superficies anexas a los muelles de Astican y de Reparaciones Navales.
- el dique del Reina Sofía en su totalidad
- el nuevo muelle y las futuras superficies que constituirán el Dique de la Esfinge y el entorno de su dársena.
- la zona de servicio del Muelle de Salinetas en su totalidad
- el muelle y el dique del Puerto industrial de Arinaga, o sea, las superficies terrestres resultado de terrenos emergidos o rellenos y las infraestructuras portuarias en su totalidad.

Se limita la modificación, por lo tanto, a la eliminación del Uso Comercial en la explanada del Muelle Sanapú, propuesta que se argumenta en este documento.

El total de la superficie que se le asignará el presente uso es de 2.176.975 m² de los cuales 2.049.280 m². se sitúan en el puerto de Las Palmas, 14.261 m² en el puerto de Salinetas y los 113.434 m² restantes en el puerto de Arinaga.

Además se mantiene la previsión de destinar a este Uso Comercial, en el puerto de Las Palmas, a una superficie de 323.395 m² de nueva construcción, producto de obras y proyectos en ejecución o en inminente inicio.

- El **Uso Portuario Pesquero** se mantiene sin Modificación, según la distribución de usos que se refleja en la actual DEUP aprobado por Orden FOM/769/2014, de 25 de abril:
 - el muelle pesquero de Las Palmas en su totalidad, incluida la parcela situada en la prolongación hacia el norte del mencionado muelle y la zona de maniobra y explanada anexa al muelle de Refugio.

En la zona designada se encuentran la mayor parte de las instalaciones relacionadas directamente con este tipo de tráfico que debe sostenerse por su interés general lo que justifica el Uso Básico asignado sin que, en la actualidad, se prevea la necesidad de aumentar la superficie o línea de atraque destinada prioritariamente a este tipo de uso.

El total de la superficie que se le asignará el presente uso es de 77.358 m².

- Sobre el **Uso Portuario Náutico-Deportivo** no se produce modificación respecto a la distribución de usos que se refleja en la actual DEUP aprobado por Orden FOM/769/2014, de 25 de abril. Se mantiene, por lo tanto, el Uso Básico Náutico – Deportivo en el entorno situado:
 - al sur de la Base Naval y hasta el segundo espigón al sur de la Dársena

de Embarcaciones Menores, salvo la superficie ocupada por la Playa de Las Alcaravaneras. Se incluirán en este uso los terrenos surgidos de los proyectos de la ampliación de la Dársena de Embarcaciones menores.

Se justifica la asignación de usos en la actual existencia de infraestructuras e instalaciones destinadas a este tipo de tráfico y a la previsión de ampliación y especialización de las mismas propuestas por los vigentes instrumentos de planificación y planeamiento. Se trata de una actividad que, en la actualidad, colma los espacios destinados a ella y que ya demanda de nuevas ampliaciones o espacios alternativos.

El total de la superficie que se le asignará el presente uso es de 136.547 m²., de los cuales 35.842 m² corresponden al Real Club Náutico (incluidas las escolleras y resto de abrigo). A esta superficie se añadirán en un futuro las correspondientes a la futura ampliación de la Dársena de Embarcaciones Menores, de acuerdo con lo previsto en el PDI.

- Se asigna el **Uso portuario Complementario** a:
 - En el puerto de Las Palmas la superficie comprendida entre el límite de la zona de servicio del puerto con la ciudad y la zona propuesta para el uso comercial, a lo largo de la zona portuaria situada al norte de la Base Naval. Se incluye la parte de La Isleta, descalificada del Paisaje Protegido por la Ley Territorial 11/1999, de 13 de mayo, de modificación puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias, cuya titularidad ya ha sido adquirida por la Autoridad Portuaria de Las Palmas e incorporada al Dominio Público Portuario.
 - En el puerto de Arinaga, la urbanización de la zona Franca, el ámbito de los terrenos aledaños a las Salinas de Arinaga y la zona de entrada o acceso al muelle, hasta llegar en dirección sur al límite del término municipal de Agüimes.

El puerto de Las Palmas se caracteriza, entre otras cosas, por ser un puerto internacional que combina su tráfico de importación y exportación con la prestación de todo tipo de servicios a la escala de buques (reparaciones, avituallamiento y otros), con el tráfico pesquero, el pasaje y las embarcaciones de recreo. A lo anterior, hay que unir su gran capacidad de suministro de combustible. Esta circunstancia hace preciso destinar suficiente espacio, en forma de concesión administrativa y/o autorizaciones temporales, de la Zona de Servicio para la ubicación de las empresas prestadoras de todos estos variados servicios. Actualmente la Zona de Servicio ha saturado prácticamente su capacidad de acogida para este uso, por lo que se incorporan a este uso los terrenos de La Isleta o la compatibilización de espacios destinados a este uso con otros portuarios.

En el entorno del Muelle de Sanapú, y como uno de los objetivos de esta Modificación, se propone la extensión del Uso Básico Complementario hasta su Zona de Maniobra. Aunque en la práctica supone una ampliación de superficie destinada a este uso, esta modificación no precisa de una descripción distinta a la que se aprobara por la Orden FOM/769/2014, de 25 de abril, dado que la Zona de Maniobra se mantiene con Uso Comercial.

El total de la superficie que se le asignará el presente uso es de 1.777.306 m² de los cuales 1.289.164 m². se sitúan en el puerto de Las Palmas y los 488.142 m². restantes en el puerto de Arinaga.

- Se consideran **Áreas de Reserva Portuaria** aquellos terrenos que garantizan la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria. Son los siguientes:
 - En el puerto de Las Palmas: la Playa de Las Alcaravanas y la escollera situada al sur de los espigones que forman parte de la Dársena de Embarcaciones Menores, hasta las inmediaciones del intercambiador de San Telmo.
 - Se mantiene este uso en la parte de La Isleta, descalificada del Paisaje Protegido por la Ley Territorial 11/1999, de 13 de mayo, de modificación puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias, cuya titularidad aún no ha sido adquirida por la Autoridad Portuaria de Las Palmas.
 - En el Puerto Industrial de Arinaga, la totalidad de la superficie terrestre de la zona de servicio del puerto que pertenece al término municipal de Santa Lucía.

Sin perjuicio de que la alteración del uso de los tramos calificados de Reserva Portuaria requiera la modificación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, la Autoridad Portuaria podrá efectuar en dichas áreas otros usos o actividades no previstas en el tipo indicado, siempre que tengan carácter provisional, sin que tales usos puedan exceder en ningún caso del 15% de la superficie del área.

En este caso se reduce la superficie destinada a Reserva Portuaria ya que en esta modificación se propone la exclusión de la parte del Área de Transición A del Paisaje Protegido de La Isleta que limita con las instalaciones militares.

El total de la superficie que se le asignará el presente uso es de 716.432 m², de los cuales 33.296 m² forma parte de la playa, 26.302 m² conforman la línea de escollera, 440.437 m² se sitúan en la zona de expansión de La Isleta y los restantes 275.991 m² en el puerto de Arinaga, en el municipio de Santa Lucía.

5.6.2. Usos Autorizables

Como complemento de la asignación de Usos Básicos descritas con anterioridad se proponen una serie de Usos Autorizables de entre los admitidos por TR-LPEyMM. Estos usos autorizables deben ser compatibles con los usos básicos asignados para cada zona.

Estos usos autorizables se definen y distribuyen por zonas la siguiente manera:

- **Uso portuario Complementario.** En esta modificación, y como objetivo de la misma, se propone asignar el Uso Básico Complementario a la explanada del Muelle Sanapú que, de esta manera, modificaría su naturaleza de Uso Autorizable para convertirse en Uso Básico. Así, se propone como uso autorizable el Complementario para:

En el Puerto de Las Palmas:

- la explanada en ejecución situada en la Dársena de La Esfinge como consecuencia de los nuevos rellenos.
- el entorno de los muelles del Refugio y Pesquero

Se justifica este uso autorizable, compatible en este caso con:

- el Uso Básico Comercial en la zona de maniobras del Muelle de Sanapú y en el entorno de la Dársena de la Esfinge,
- Uso Básico Pesquero en los Muelles del Refugio y Pesquero,

Tal y como se expone en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios vigente, por la necesidad de prever el destino de la mencionada superficie a usos que puedan precisarse como apoyo a las actividades comerciales portuarias a desarrollar en estas dársenas, o bien, como ampliación de la demanda de áreas destinadas a actividades logísticas que ya están rozando la saturación.

Se propone, por lo tanto, el destino para Uso Autorizable Complementario o Auxiliar de una superficie máxima añadida de 467.968 m². entre los de la zona de La Esfinge y los del entorno de la Dársena del Muelle Pesquero.

Además se prevén, en el Puerto de Las Palmas, 160.068 m² nuevos destinados a este Uso Complementario, producto de obras y proyectos en ejecución o en inminente inicio

- **Uso Náutico-Deportivo**. Como resultado del cambio de uso propuesto para la explanada del Muelle Sanapú se produce una modificación también en las zonas en las que se establece este uso con carácter de autorizable. Se propone como uso autorizable el Náutico-Deportivo para:

En el Puerto de Las Palmas.

- el entorno de los muelles de Refugio y Pesquero.

Se justifica este uso autorizable, compatible en este caso con:

- el Uso Básico Pesquero en los Muelles del Refugio y Pesquero,

Ante la potencialidad de la zona descrita para atender, bajo determinadas condiciones, a embarcaciones de recreo de medio-gran porte como complemento a las instalaciones náutico deportivas existentes en el Puerto de Las Palmas. Se añade a lo anterior, por un lado, que es esta una zona que en breve plazo será abandonada por el actual uso de pasajeros y Ro-Ro que se desplaza a otros lugares de la Zona de servicio con mejores características técnicas para los nuevos tipos de buques; y por otro, que se trata de un espacio muy cercano a la ciudad en el entorno de desarrollo turístico y comercial Puerto-Canteras.

Se propone, por lo tanto, el destino para Uso Autorizable Náutico-Deportivo de una superficie máxima añadida de 55.070 m². todos ellos en el Puerto de Las Palmas.

- **Usos vinculados a la interacción puerto-ciudad**. Se propone, la asignación

de este uso con carácter de uso autorizable en el puerto de Las Palmas a aquellos terrenos que, cumpliendo las condiciones que establece TR-LPEyMM conforman:

- la franja en contacto con el ámbito urbano delimitada por el límite exterior de la Zona de Servicio y las áreas propuestas para el Uso Básico Comercial, entre la entrada por la Plaza de Belén María y el Antiguo Muelle de Aviación, incluido el Muelle de Santa Catalina Norte y Sur, la Estación Marítima y la explanada de Sanapú.

Este uso debe ser compatible en este caso con:

- el Uso Básico Complementario en toda su extensión;
- el Uso Básico Pesquero en la proyección del Muelle Pesquero que conforma la franja de contacto más directo con el entorno urbano en continuidad con el Uso Básico Complementario anterior.

Se justifica este uso autorizable en que el tramo comprendido entre el Antiguo Muelle de Aviación y el actual control aduanero por el acceso de Sanapú, incluido el Muelle de Santa Catalina en su totalidad y su Estación Marítima, ya forma, en la actualidad, parte de un entorno de potente uso urbano arraigado en la ciudadanía; mientras que, por su parte, el resto del ámbito propuesto para este uso autorizable, entre el mencionado control aduanero y el acceso por la Plaza de Belén María, constituye una franja de contacto directo con un entorno urbano sensible y de gran potencialidad para el uso ciudadano por lo que es necesario prever un espacio de transición entre ambas actividades.

En este caso, y como objetivo de esta modificación, se amplía el uso Autorizable vinculado a la interacción puerto-ciudad a la explanada del Muelle Sanapú en correspondencia con la ampliación del Uso Básico Complementario también a este espacio. De esta forma, los usos básicos y autorizables que existían ya en la franja más cercana al borde urbano se extienden, conjuntamente, a la explanada del Muelle Sanapú.

Se propone, por lo tanto, el destino para Uso Autorizable aquellos vinculados a la interacción puerto-ciudad de una superficie máxima de 194.416 m².

5.6.3. Espacios destinados a órganos o administraciones públicas

De acuerdo con el artículo 69.3 del TR-LPEyMM, la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios incluirá los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones Públicas puedan ejercer competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías en el territorio nacional, identificación y otras que, por su relación directa con la actividad portuaria, deben desarrollarse necesariamente en el puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 72.2 de la mencionada Ley.

Ninguno de los espacios afectados por esta Modificación alberga edificios o instalaciones que correspondan con estas administraciones. En los planos se sitúan las instalaciones existentes, tal y como se aprobó por la Orden FOM/769/2014, de 25 de abril, que son las siguientes:

- 1.- La Autoridad Portuaria de Las Palmas
- 1.- Capitanía Marítima
- 1.- Demarcación de Costas
- 1.- Policía Nacional (Fronteras)
- 2.- Policía Guardia Civil (Aduanas)
- 3.- Agencia Tributaria Estatal y Autónoma

Otras se sitúan, por su naturaleza, en los accesos al recinto portuario:

- 4.- Guardia Civil
- 5.- Agencia Tributaria Estatal y Autónoma
- 6.- Autoridad Portuaria de Las Palmas (Dársena Deportiva)

Además se sitúan en la Zona de Servicio:

- 7.- El Puesto de Inspección Fronteriza (P.I.F.)
- 8.- SOIVRE

Los números que acompañan a las distintas dependencias de las Administraciones Públicas hacen referencia a su ubicación que quedan reflejadas en los planos de ordenación de usos del presente documento.

5.6.4. Cuadro resumen de superficies y usos

Todas las superficies en metros cuadrados (m2).

Puerto	Las Palmas (LPGC)		Salinetas		Arinaga		Totales	
	Existentes	Previstos	Existentes	Previstos	Existentes	Previstos	Existentes	Previstos
<i>Uso Básico</i>								
Comercial	2.049.279,68	323.395,39	14.261,00		113.434,41		2.176.975,09	323.395,39
Pesquero	77.357,64						77.357,64	-
Complementario	1.289.163,76				488.142,40		1.777.306,16	-
Náutico Deportivo	136.547,15						136.547,15	-
Reserva Portuaria	440.437,00				275.990,95		716.432,95	-
Totales parciales:	3.992.785,23	323.395,39	14.261,00	-	877.567,76	-	4.884.613,99	323.395,39

Puerto	Las Palmas (LPGC)		Salinetas		Arinaga		Totales	
	Existentes	Previstos	Existentes	Previstos	Existentes	Previstos	Existentes	Previstos
<i>Uso Autorizable</i>								
Comercial							0	0
Pesquero							0	0
Complementario	467.967,87	160.068,12					467.967,87	160.068,12
Nautico Deportivo	55.069,91						55.069,91	0
Interacción Pto-Cdad.	194.416,14						194.416,14	0
Reserva Portuaria							0	0
Totales parciales:	717.453,92	160.068,12	-	-	-	-	717.453,92	160.068,12

6. RELACIÓN DE AFECTACIONES Y DESAFECTACIONES/EXCLUSIONES

Las superficies terrestres y de aguas a afectar y/o desafectar o excluir de la zona de servicio del puerto de Las Palmas, que incluye Salinetas y Arinaga se pueden comprobar en los planos de Ordenación (D.01; D.01.a; D.02)

6.1. Puerto de Las Palmas

6.1.1. Zona de servicio terrestre

Se propone la **exclusión** de la parte de los terrenos de la Isleta incluidos en el Área A de la Zona de Transición del Espacio Protegido de La Isleta que lindan con las instalaciones militares (36,55 Has) y que cuyo perímetro se define por los puntos siguientes:

NÚMERO	X	Y	NÚMERO	X	Y
516	459740,14	3115576,10	578,00	459529,55	3115978,98
517	459711,81	3115602,14	579,00	459539,82	3115980,58
518	459692,53	3115612,56	580,00	459546,69	3115983,97
519	459677,78	3115615,70	581,00	459553,63	3115989,63
520	459668,29	3115622,46	582,00	459564,95	3115993,46
521	459667,20	3115633,63	583,00	459568,15	3115997,76
522	459663,55	3115641,70	586,00	459579,42	3116030,59
523	459663,10	3115649,31	587,00	459585,84	3116034,51
524	459665,79	3115654,08	588,00	459593,71	3116036,82
525	459671,22	3115656,24	589,00	459602,37	3116039,04
526	459676,56	3115660,72	592,00	459624,48	3116068,52
527	459680,67	3115667,68	593,00	459625,95	3116076,22
528	459690,56	3115678,46	594,00	459629,84	3116084,70
529	459697,17	3115690,48	595,00	459630,32	3116091,13
530	459700,66	3115703,76	600,00	459622,49	3116126,38
531	459700,40	3115711,73	601,00	459628,35	3116146,79
532	459693,55	3115722,48	602,00	459629,23	3116151,44
533	459690,34	3115724,26	603,00	459630,02	3116162,24
534	459686,61	3115724,66	604,00	459630,84	3116167,90
535	459682,21	3115724,38	605,00	459635,02	3116186,61
536	459674,56	3115721,18	606,00	459636,27	3116191,82
537	459670,83	3115720,98	607,00	459637,87	3116206,41
538	459667,20	3115723,14	608,00	459639,84	3116228,04
539	459662,40	3115730,66	609,00	459640,29	3116232,99
540	459661,36	3115748,24	610,00	459641,28	3116236,70

NÚMERO	X	Y	NÚMERO	X	Y
541	459657,15	3115758,66	611,00	459642,16	3116245,44
542	459655,95	3115762,74	612,00	459640,91	3116249,84
543	459655,28	3115774,32	613,00	459638,05	3116252,77
544	459651,95	3115780,79	614,00	459633,91	3116253,14
545	459645,32	3115786,90	615,00	459629,78	3116252,23
546	459641,63	3115791,57	616,00	459621,12	3116255,27
547	459635,11	3115796,38	617,00	459618,99	3116258,99
548	459625,81	3115794,78	618,00	459618,83	3116264,31
549	459618,45	3115789,90	619,00	459621,12	3116270,27
550	459599,00	3115773,39	620,00	459627,94	3116279,90
551	459589,95	3115774,89	621,00	459632,42	3116285,12
552	459586,90	3115779,76	622,00	459638,36	3116290,85
553	459575,09	3115788,01	623,00	459641,26	3116297,89
554	459575,57	3115793,62	636,00	459569,63	3116325,80
555	459589,43	3115813,17	637,00	459565,70	3116337,63
556	459582,84	3115817,86	638,00	459564,09	3116341,43
557	459574,56	3115810,88	639,00	459563,39	3116345,60
558	459567,50	3115807,61	640,00	459559,99	3116355,47
559	459555,31	3115807,49	641,00	459554,56	3116362,71
560	459538,08	3115813,87	642,00	459552,86	3116366,70
561	459530,72	3115818,72	643,00	459549,55	3116381,11
562	459523,57	3115826,59	644,00	459521,08	3116409,21
563	459518,27	3115835,58	645,00	459492,61	3116437,30
564	459509,98	3115845,70	646,00	459478,38	3116451,35
565	459508,72	3115868,47	647,00	459421,61	3116507,72
566	459506,09	3115879,27	648,00	459379,54	3116550,50
567	459506,20	3115893,58	649,00	459337,48	3116593,29
568	459506,57	3115910,70	650,00	459295,43	3116636,09
569	459507,98	3115918,13	651,00	459253,38	3116678,88
570	459508,25	3115926,53	652,00	459210,86	3116721,22
571	459509,65	3115930,99	653,00	459195,00	3116737,00
572	459514,06	3115935,90	654,00	459206,50	3116750,36
573	459517,77	3115945,34	655,00	459219,54	3116765,53
574	459518,02	3115951,26	656,00	459250,57	3116801,60
575	459514,37	3115960,07	657,00	459259,30	3116810,43
576	459515,01	3115967,13	658,00	459352,54	3116904,68
577	459521,35	3115974,38			

NUMERO	X	Y	NUMERO	X	Y
BL-25	460018,77	3116852,61	V1	459732,69	3115586,80
BL-26	459980,10	3116875,77	V2	459728,85	3115592,19
BL-27	459925,46	3116898,31	V3	459726,85	3115595,06
BL-28	459888,06	3116912,37	V4	459723,62	3115598,38
BL-29	459837,33	3116925,76	V5	459720,61	3115604,57
BL-30	459796,23	3116927,45	V6	459718,59	3115610,97
BL-31	459729,01	3116929,35	V7	459712,62	3115623,05
BL-32	459715,71	3116930,14	V8	459704,69	3115642,03
BL-33	459659,23	3116947,80	V9	459703,54	3115648,58
BL-34	459642,89	3116947,40	V10	459703,12	3115662,53
BL-35	459589,26	3116937,96	V11	459702,21	3115677,26
BL-36	459565,79	3116991,34	V12	459701,57	3115684,40
BL-37	459600,72	3117002,78	V13	459701,32	3115690,62
BL-38	460042,34	3116896,95	V14	459701,66	3115703,76
T30	459828,64	3115909,86	V15	459702,06	3115712,69
T31	459917,02	3116120,65	V16	459703,23	3115726,91
T32	459923,05	3116164,01	V17	459704,80	3115733,46
T33	459902,73	3116237,17	V18	459709,57	3115746,25
T34	459858,37	3116395,33	V19	459712,69	3115751,89
T35	459830,62	3116482,06	V20	459719,30	3115763,33
T36	459797,43	3116529,44	V21	459722,62	3115768,87
T37	459805,73	3116546,04	V22	459728,85	3115780,82
T38	459758,28	3116600,05	V23	459735,62	3115786,06
T39	459712,42	3116594,98	V24	459744,97	3115803,47
T40	459706,68	3116590,72	V25	459753,33	3115820,14
T41	459699,79	3116590,13	V26	459758,96	3115828,86
T42	459699,64	3116595,87	V27	459768,16	3115839,79
T43	459694,79	3116601,60	V28	459778,88	3115853,77
T44	459688,91	3116594,84	V29	459789,54	3115868,32
T45	459662,43	3116595,57	V30	459827,01	3115878,17
T46	459650,67	3116601,60			
T47	459645,96	3116601,60			
T48	459638,16	3116610,13			
T49	459634,19	3116610,42			
T50	459620,31	3116623,30			
T51	459625,45	3116630,20			
T52	459625,33	3116638,84			
T53	459612,01	3116645,38			
T54	459579,94	3116644,86			
T55	459495,34	3116669,57			

NUMERO	X	Y	NUMERO	X	Y
T56	459480,36	3116678,36			
T57	459460,50	3116700,10			
T58	459443,63	3116714,83			
T59	459418,67	3116725,05			
T60	459397,52	3116737,88			
T61	459361,40	3116756,65			
T62	459352,59	3116766,27			
T63	459354,73	3116803,81			
T64	459359,25	3116843,72			
T65	459366,91	3116857,28			
T66	459381,59	3116854,98			
T67	459384,57	3116857,96			
T68	459395,28	3116865,75			
T69	459421,67	3116877,89			
T70	459447,48	3116890,28			
T71	459481,19	3116906,92			
T72	459501,03	3116916,28			
T73	459532,75	3116932,08			
T74	459544,27	3116932,71			
T75	459572,24	3116935,98			

Se propone la **desafectación** de la zona del borde costero constituido por la escollera al sur del punto de intersección de la prolongación del borde sur de la C/. Muelle de Las Palmas y la costa.

6.1.2. Zona de servicio de aguas

Se propone **afectar** un área de 710,83 Has. situada al sureste de la vigente zona de aguas II delimitada por los puntos siguientes:

<i>PTO</i>	<i>X</i>	<i>Y</i>	<i>LATITUD</i>	<i>LONGITUD</i>
<i>E1</i>	<i>461.893,66</i>	<i>3.106.401,24</i>	<i>N28°04.95'</i>	<i>W15°23.27'</i>
<i>E2</i>	<i>460.415,59</i>	<i>3.106.401,24</i>	<i>N28°04.95"</i>	<i>W15°24.17'</i>
<i>E3</i>	<i>461.237,28</i>	<i>3.103.817,38</i>	<i>N28°03.55'</i>	<i>W15°23.67'</i>
<i>E4</i>	<i>463.733,39</i>	<i>3.104.606,46</i>	<i>N28°03.98'</i>	<i>W15°22.15'</i>
<i>E5</i>	<i>463.733.39</i>	<i>3.107.035,65</i>	<i>N28°05.30'</i>	<i>W15°22.15'</i>

Se propone **desafectar** la franja de aguas II de 179,35 Has. contigua a la costa de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, desde la intersección con la costa de la línea imaginaria que coincide con la prolongación del borde sur de la C/. Muelle de Las Palmas hasta la línea imaginaria perpendicular a la Avda. Marítima que pasaría por el

eje del Castillo de San Cristóbal.

<i>PTO</i>	<i>X</i>	<i>Y</i>	<i>LATITUD</i>	<i>LONGITUD</i>
<i>C1</i>	<i>459.288,17</i>	<i>3.109.493,11</i>	<i>N28°06.62'</i>	<i>W15°24.87'</i>
<i>C2</i>	<i>459.514,48</i>	<i>3.109.352,39</i>	<i>N28°06.54'</i>	<i>W15°24.73'</i>
<i>C3</i>	<i>459.806,95</i>	<i>3.108.843,60</i>	<i>N28°06.27'</i>	<i>W15°24.55'</i>
<i>C4</i>	<i>459.942,39</i>	<i>3.107.889,25</i>	<i>N28°05.75'</i>	<i>W15°24.47'</i>
<i>C5=E2</i>	<i>460.415,59</i>	<i>3.106.401,24</i>	<i>N28°04.95"</i>	<i>W15°24.17'</i>
<i>C6</i>	<i>459.148,37</i>	<i>3.106.396.34</i>	<i>N28°04.94'</i>	<i>W15°24.95'</i>

Se propone **desafectar** parte de las aguas II situadas al norte de la nueva dársena de La Esfinge con una superficie de 191 Has. definida por las siguientes coordenadas:

<i>PTO</i>	<i>X</i>	<i>Y</i>	<i>LATITUD</i>	<i>LONGITUD</i>
<i>1</i>	<i>459.432,17</i>	<i>3.117.090,06</i>	<i>N28°10.73'</i>	<i>W15°24.80'</i>
<i>B0</i>	<i>460.042,34</i>	<i>3.116.896,95</i>	<i>N28°10.63'</i>	<i>W15°24.42'</i>
<i>B1</i>	<i>460.312,85</i>	<i>3.116.896,95</i>	<i>N28°10.63'</i>	<i>W15°24.26'</i>
<i>B2</i>	<i>461.893,66</i>	<i>3.117.090,06</i>	<i>N28°10.74'</i>	<i>W15°23.29'</i>
<i>B3</i>	<i>461.893,66</i>	<i>3.115.737,55</i>	<i>N28°10.01'</i>	<i>W15°23.29'</i>
<i>B4</i>	<i>460.842,6</i>	<i>3.115.739,83</i>	<i>N28°10.01'</i>	<i>W15°23.93'</i>
<i>B5</i>	<i>460.592,79</i>	<i>3.116.050,21</i>	<i>N28°10.17'</i>	<i>W15°24.09'</i>
<i>B6</i>	<i>460.587,6</i>	<i>3.116.484,97</i>	<i>N28°10.41'</i>	<i>W15°24.09'</i>
<i>C1</i>	<i>459.288,17</i>	<i>3.109.493,11</i>	<i>N28°06.62'</i>	<i>W15°24.87'</i>
<i>C2</i>	<i>459.514,48</i>	<i>3.109.352,39</i>	<i>N28°06.54'</i>	<i>W15°24.73'</i>
<i>C3</i>	<i>459.806,95</i>	<i>3.108.843,60</i>	<i>N28°06.27'</i>	<i>W15°24.55'</i>
<i>C4</i>	<i>459.942,39</i>	<i>3.107.889,25</i>	<i>N28°05.75'</i>	<i>W15°24.47'</i>
<i>C5=E2</i>	<i>460.415,59</i>	<i>3.106.401,24</i>	<i>N28°04.95"</i>	<i>W15°24.17'</i>
<i>C6</i>	<i>459.148,37</i>	<i>3.106.396.34</i>	<i>N28°04.94'</i>	<i>W15°24.95'</i>

6.2. Puerto de Salinetas

No se plantea afectaciones o desafectaciones, ni en la Zona de Servicio Terrestre ni en la zona de Aguas, para el Puerto de Salinetas.

6.3. Puerto de Arinaga

6.3.1. Zona de servicio terrestre

No se plantea afectaciones o desafectaciones para la Zona de Servicio Terrestre del puerto de Arinaga.

6.3.2. Zona de servicio de aguas

Se propone **afectar** una lámina de aguas de 159,7 Has. al este y sur de las instalaciones portuarias que queda delimitada mediante los puntos siguientes.

<i>PTO</i>	<i>X</i>	<i>Y</i>	<i>LATITUD</i>	<i>LONGITUD</i>
A4	460.273,33	3.079.023,10	N27°50.12'	W15°24.21'
A5	458.952,85	3.079.851,76	N27°50.56'	W15°25.01'
A6	459.136,42	3.079.266,23	N27°50.25'	W15°24.90'
A7	460.562,92	3.078.382,49	N27°49.77'	W15°24.03'
A8	461.536,40	3.079.942,37	N27°50.62'	W15°23.44'
A9	461.043,32	3.080.250,09	N27°50.78'	W15°23.74'

Se propone **desafectar** una lámina de aguas de forma triangular y una superficie de 11,86 Has. situada al norte del Dique de Arinaga que queda delimitada mediante los puntos siguientes.

<i>PTO</i>	<i>X</i>	<i>Y</i>	<i>LATITUD</i>	<i>LONGITUD</i>
A2	460.380,11	3.080.659,59	N27°51.01'	W15°24.14'
A3	461.205,14	3.080.507,96	N27°50.92'	W15°23.64'
A9	461.043,32	3.080.250,09	N27°50.78'	W15°23.74'

En Las Palmas de Gran Canaria, a Marzo de 2015

División de Planificación Urbanística
y Planificación Ambiental

D. José Ramón González Morales

Área de Planificación Estratégica
y Gestión Portuaria

El Director de la Autoridad Portuaria

D. Esteban Del Nero Benéitez

D. Salvador Capella Hierro

7. PLANOS

Los planos que se acompañan al presente documento de Modificación de la DEUP son los siguientes:

PLANOS DE INFORMACIÓN

- I.01.a Delimitación vigente de la zona de servicio (terrestre-aguas). Puerto de Las Palmas. (Orden FOM/769/2014, de 25 de abril).
- I.01.b Delimitación vigente de la zona de servicio (terrestre-aguas). Puerto de Las Palmas. (Orden FOM/769/2014, de 25 de abril).
- I.01.c Designación vigente de usos básicos de la zona de servicio. Puerto de Las Palmas. (Orden FOM/769/2014, de 25 de abril).
- I.01.d Designación vigente de usos básicos de la zona de servicio. Puerto de Las Palmas. (Orden FOM/769/2014, de 25 de abril).
- I.02.a Delimitación vigente de la zona de servicio (terrestre-aguas). Puerto de Salinetas. (Orden FOM/769/2014, de 25 de abril).
- I.02.b Designación vigente de usos básicos de la zona de servicio. Puerto de Salinetas. (Orden FOM/769/2014, de 25 de abril).
- I.03.a Delimitación vigente de la zona de servicio (terrestre-aguas). Puerto de Arinaga. (Orden FOM/769/2014, de 25 de abril).
- I.03.b Designación vigente de usos básicos de la zona de servicio. Puerto de Arinaga. (Orden FOM/769/2014, de 25 de abril).

PLANOS DE ORDENACIÓN

- D.01 Bienes propuestos para afectar o desafectar / excluir. Puerto de Las Palmas.
- D.01.a Detalle de área propuesta a excluir de la zona de La Isleta. Puerto de Las Palmas.
- D.02 Bienes propuestos para afectar o desafectar de la zona de servicio. Puerto de Arinaga.
- O.01.a Delimitación de la zona de servicio (terrestre). Puerto de Las Palmas.
- O.01.b Delimitación de la zona de servicio (terrestre). Puerto de Las Palmas.
- O.01.c Delimitación de la zona de servicio (terrestre). Puerto de Las Palmas.
- O.01.d Delimitación de la zona de servicio (aguas). Puerto de Las Palmas.
- O.01.e Delimitación de la zona de servicio (aguas). Puerto de Las Palmas.
- O.01.f Designación de usos básicos de la zona de servicio. Puerto de Las Palmas.

- 0.01.g Designación de usos básicos de la zona de servicio. Puerto de Las Palmas.
-
- 0.02.a Delimitación de la zona de servicio (terrestre-aguas). Puerto de Salinetas.
- 0.02.b Designación de usos básicos de la zona de servicio. Puerto de Salinetas.
- 0.03.a Delimitación de la zona de servicio (terrestre-aguas). Puerto de Arinaga.
- 0.03.b Designación de usos básicos de la zona de servicio. Puerto de Arinaga.

7.1. Planos de Información

ÍNDICE

- I.01.a Delimitación vigente de la zona de servicio (terrestre-aguas). Puerto de Las Palmas. (Orden FOM/769/2014, de 25 de abril).
- I.01.b Delimitación vigente de la zona de servicio (terrestre-aguas). Puerto de Las Palmas. (Orden FOM/769/2014, de 25 de abril).
- I.01.c Designación vigente de usos básicos de la zona de servicio. Puerto de Las Palmas. (Orden FOM/769/2014, de 25 de abril).
- I.01.d Designación vigente de usos básicos de la zona de servicio. Puerto de Las Palmas. (Orden FOM/769/2014, de 25 de abril).
- I.02.a Delimitación vigente de la zona de servicio (terrestre-aguas). Puerto de Salinetas. (Orden FOM/769/2014, de 25 de abril).
- I.02.b Designación vigente de usos básicos de la zona de servicio. Puerto de Salinetas. (Orden FOM/769/2014, de 25 de abril).
- I.03.a Delimitación vigente de la zona de servicio (terrestre-aguas). Puerto de Arinaga. (Orden FOM/769/2014, de 25 de abril).
- I.03.b Designación vigente de usos básicos de la zona de servicio. Puerto de Arinaga. (Orden FOM/769/2014, de 25 de abril).

7.2. Planos de Ordenación

ÍNDICE

- D.01 Bienes propuestos para afectar o desafectar / excluir. Puerto de Las Palmas.
- D.01.a Detalle de área propuesta a excluir de la zona de La Isleta. Puerto de Las Palmas.
- D.02 Bienes propuestos para afectar o desafectar de la zona de servicio. Puerto de Arinaga.
- O.01.a Delimitación de la zona de servicio (terrestre). Puerto de Las Palmas.
- O.01.b Delimitación de la zona de servicio (terrestre). Puerto de Las Palmas.
- O.01.c Delimitación de la zona de servicio (terrestre). Puerto de Las Palmas.
- O.01.d Delimitación de la zona de servicio (aguas). Puerto de Las Palmas.
- O.01.e Delimitación de la zona de servicio (aguas). Puerto de Las Palmas.
- O.01.f Designación de usos básicos de la zona de servicio. Puerto de Las Palmas.
- O.01.g Designación de usos básicos de la zona de servicio. Puerto de Las Palmas.
- O.02.a Delimitación de la zona de servicio (terrestre-aguas). Puerto de Salinetas.
- O.02.b Designación de usos básicos de la zona de servicio. Puerto de Salinetas.
- O.03.a Delimitación de la zona de servicio (terrestre-aguas). Puerto de Arinaga.
- O.03.b Designación de usos básicos de la zona de servicio. Puerto de Arinaga.