



# Puertos de Las Palmas

Autoridad Portuaria de Las Palmas

## RESOLUCIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS ACORDANDO LA DECLARACIÓN ESTRATÉGICA DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA DEL BUNKERING PARA EL PUERTO DE LAS PALMAS

En la Adaptación Plena al TR-LOTCEC y las Directrices de Ordenación (Ley 19/2003) del Plan General de Ordenación (PGO) de Las Palmas de Gran Canaria, aprobado definitivamente por Acuerdo de la COTMAC de 29 de octubre de 2012, se establecieron una serie de modificaciones de los art. 32, 40, 42 y 43 de la Normativa del Plan Especial de Ordenación del SG-P "Puerto de Las Palmas", a través de la propia ficha del Área Diferenciada SG-P del PGO. Dichas modificaciones se consideraban incorporadas directamente a la ordenación urbanística del Plan Especial tras la correspondiente aprobación definitiva del PGO.

Las modificaciones de los textos de los artículos de la normativa del plan especial fueron propuestas por la Autoridad Portuaria de Las Palmas, a través de las alegaciones presentadas por este organismo durante el trámite de consulta del PGO, en septiembre de 2009.

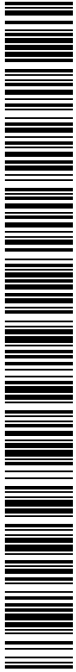
En concreto, a través de la ficha SG-P del PGO del 2012 se modificó el texto del artículo 42.6, quedando redactado de la siguiente forma (el subrayado es nuestro):

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

*6. Condiciones de desarrollo y proyecto.*

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

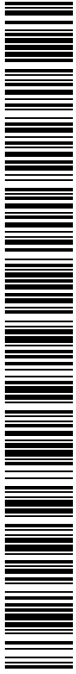
*No obstante las previsiones del Plan Especial sobre la futura ubicación de los depósitos de combustible sitios en la explanada Tomás Quevedo, de la zona de servicio del Puerto de La Luz, los titulares de las concesiones administrativas que amparan o amparasen dichos*



h006754a66351a1001b07e611f090c1aU

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

Documento firmado por:	Cargo:	Fecha/hora:
MARIA BOSCH MAURICIO	Jefa de Secretaría General	26/09/2022 13:28
LUIS ANGEL IBARRA BETANCORT (AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS ...	Presidente	26/09/2022 13:32



h006754a66351a1001b07e611f090c1aU

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

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

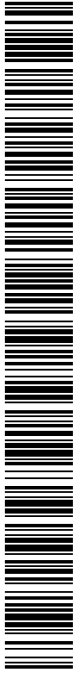
*Cuando la estrategia portuaria lo aconseje o permita, para la remodelación terciaria del área de las petrolíferas, cuya realización no se prevé a corto plazo, pero que puede verse impulsada por las transformaciones en marcha en su entorno, y con el objeto de lograr la máxima integración entre esta área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

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

Posteriormente, en el expediente denominado “3ª MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL ÁREA SG-P ‘PUERTO DE LAS PALMAS’ (ANTERIORES OAS-04 Y OAS-05)”, impulsado por la Autoridad Portuaria de Las Palmas para proponer una serie de alteraciones urbanísticas, se incluyeron dichas modificaciones de la ficha del Área Diferenciada SG-P en el texto normativo del documento del Plan Especial de Ordenación del SG-P, a fin de que se actualizase el mismo con las determinaciones que, de facto, se encontraban vigentes desde el año 2012. Dicho expediente “3ª MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL ÁREA SG-P ‘PUERTO DE LAS PALMAS’ (ANTERIORES OAS-04 Y OAS-05)” resultó aprobado definitivamente por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria Pleno, en sesión ordinaria celebrada el día 30 de septiembre de 2016.

El Archipiélago Canario frontera sur de España y de la Unión Europea, está situado en la encrucijada de rutas de navegación marítima entre tres continentes: Europa, África y América. La isla de Gran Canaria es la isla de mayor población del Archipiélago canario y ofrece unos altos índices de desarrollo y crecimiento económico. Su capital, Las Palmas de Gran Canaria, con más de 380.000 habitantes es el principal núcleo urbano del archipiélago y noveno de España, y su área metropolitana con 616.903 *habitantes* es la décima de España.

Documento firmado por:	Cargo:	Fecha/hora:
MARIA BOSCH MAURICIO	Jefa de Secretaría General	26/09/2022 13:28
LUIS ANGEL IBARRA BETANCORT (AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS ...	Presidente	26/09/2022 13:32



h006754a66351a1001b07e611090c1aU

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

Capital de la Provincia de Las Palmas es, además, el mayor centro financiero y el auténtico motor económico de la región. La economía de la isla, al igual que el resto del Archipiélago se basa en el sector terciario y gira alrededor de la industria turística, el comercio y los servicios al transporte. Esta última actividad se sustenta en dos pilares básicos: Puerto y Aeropuerto ya une a su situación geográfica, unas importantísimas infraestructuras marítimas y aéreas que asegura el tránsito rápido y eficaz de personas y mercancías.

Dentro de la actividad Portuaria resalta como estratégica la actividad de suministro de combustible a buques, conocida por Bunkering. En su traducción literal la palabra inglesa BUNKER significa carbonera o depósito, si bien en el vocabulario técnico marítimo se utiliza esta palabra para designar la operación de llenado de tanques de combustible a un barco puesto que antes de utilizar los combustibles líquidos los barcos funcionaban gracias al vapor procedente de las calderas que como sabemos se alimentaban de carbón.

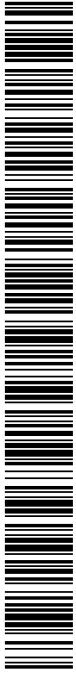
Desde los inicios del Puerto de Las Palmas a principios de siglo veinte (1902), la actividad del bunker fue el motor de desarrollo del puerto internacional y lo que atrajo el establecimiento en Las Palmas de Gran Canaria de empresas internacionales en el incipiente puerto, siendo esta actividad el hilo conductor de la actividad internacional portuaria hasta nuestros días. Como hitos de esa dilatada relación, apuntamos como ya en 1919 se empezó a servir combustible líquido (hidrocarburos) en Las Palmas, cuando en el resto del territorio nacional no llegó hasta 1921. Durante los conflictos de Oriente Medio y en especial con el cierre del Canal de Suez, se alcanzó a finales de la década de los sesenta y principios de los setenta (del siglo pasado) cifras récord de suministro aun no superadas, ya que en varios años se llegó a superar los 3,5 millones de toneladas de combustible suministrado (1970: 3.551.116 Toneladas de combustible).

En la actualidad de las 12.571 escalas de buques del Puerto de Las Palmas (2021), el 64% de las mismas son operaciones de suministro de combustible. Además, de media, el 30% de las escalas lo son exclusivamente para bunkering), siendo esta actividad una de las principales actividades del puerto de La Luz y de Las Palmas. El pasado año 2021 se suministraron 2.077.817 millones de toneladas de combustible. No en vano, la Autoridad Portuaria promociona el Puerto de Las Palmas como la "gasolinera" del Atlántico Medio en todos sus foros hacia el exterior.

Puertos de Las Palmas

3

Documento firmado por:	Cargo:	Fecha/hora:
MARIA BOSCH MAURICIO	Jefa de Secretaría General	26/09/2022 13:28
LUIS ANGEL IBARRA BETANCORT (AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS ...	Presidente	26/09/2022 13:32



h006754a66351a1001b07e611090c1aU

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

Esta actividad del suministro de combustible ha evolucionado en el Puerto de Las Palmas en el tipo de combustible pasándose de la década de los 90s del pasado siglo donde el 60% del combustible suministrado en el Puerto de Las Palmas era Gas-oil marino (MGO) por el peso que tenía en el tráfico portuario la actividad de buques de pesca, a el pasado año 2016 donde el gasoil ocupó el 16,7% del total de combustible suministrado, siendo los fueles (IFO 180 / 380) el 73,25% del suministro.

En este momento la actividad de bunkering en el Puerto de Las Palmas tiene un escaso margen comercial que permita a las empresas aquí instaladas acometer grandes inversiones en nuevas instalaciones.

Así pues, la actividad del bunkering en el Puerto de Las Palmas y en general la del tráfico marítimo mundial, cada vez más focalizada en el fueles y combustibles más baratos, tiene muy poco margen comercial, focalizándose la actividad de suministro en aquellos lugares que, además de ser importantes rutas de tráfico marítimo mundial (nuestra zona Estrecho de Gibraltar, Canarias, Cabo Verde, etc.); disponen de instalaciones existentes desarrolladas que no requieran grandes inversiones y principalmente con gran capacidad de almacenamiento que permita por economías de escalas ser competitivos en precio.

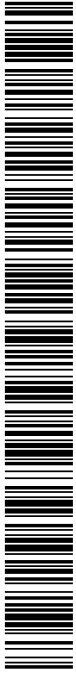
Cualquier cambio en el equilibrio existente, puede provocar la pérdida de entre el 45% y el 55% de las escalas que recalán en el Puerto de Las Palmas y por lo tanto deriven en una afección similar al resto de servicios portuarios directos y actividades indirectas que prestan servicios a la actividad, debido a que los barcos que recalán en nuestras aguas son buques de tránsito en su mayoría, no siendo por tanto un mercado cautivo, pudiendo ser avituallados en puertos alternativos cercanos como Santa Cruz de Tenerife, Algeciras, Gibraltar, Cabo Verde o Marruecos, etc.... sin ser desviados de su ruta de origen.

Actualmente la política de las empresas suministradoras que prestan sus servicios en los Puertos de Canarias, es intentar ofrecer el mismo precio ex-warf en los Puertos de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, dejando la elección del Puerto de destino en manos del Armador, este equilibrio se perdería en caso que esas empresas sólo tuvieran presencia física en uno de los puertos, ya que lógicamente, estas empresas no se verían comprometidas a mantener el equilibrio con las administraciones públicas, empresas del sector y grupos sociales.

La política de fidelización y confianza de los clientes (Armadores, Traders, Brokers...) es creciente en el sector, por lo que las empresas suministradoras de bunker tienden a realizar

Puertos de Las Palmas

Documento firmado por:	Cargo:	Fecha/hora:
MARIA BOSCH MAURICIO	Jefa de Secretaría General	26/09/2022 13:28
LUIS ANGEL IBARRA BETANCORT (AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS ...	Presidente	26/09/2022 13:32



h006754a65351a1001b07e611f090c1aU

contratos con dichos clientes por volúmenes anuales con rappels sobre ventas, lo que lleva a dichos buques a recalar en el puerto donde operen físicamente las grandes compañías del sector y concentrar volúmenes de suministro.

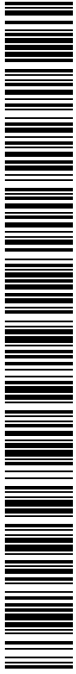
En un entorno operativo en constante evolución y cada vez más complejo, las compañías suministradoras se esfuerzan por adaptarse continuamente y cumplir siempre con la nueva normativa, así como, con las exigencias y condiciones del mercado. Y esto solo lo pueden hacer en un marco legal estable en el tiempo para poder acometer las inversiones que se deriven de los avances tecnológicos y nueva normativa.

Las alternativas de combustibles marinos para cumplir con la normativa de la Organización Marítima Internacional (OMI) que limita a un 0,5% la presencia de azufre en los combustibles marinos a partir de 2020 provocará un cambio importante en la situación actual, dónde le será mucho más fácil adaptarse a aquellas compañías suministradoras que cuenten con instalaciones en optimo funcionamiento y económicamente viables, como es el caso de la situación actual de las concesiones en el Puerto de Las Palmas.

Si bien se está desarrollando y fomentando de forma importante la utilización de nuevos combustibles como el GNL que afectaran al bunkering, las actuales nuevas contrataciones y encargos a astilleros, están muy debajo de lo que se esperaba, y esto es debido fundamentalmente, que a pesar de los bajo del precio del combustible GNL, no se vislumbra una solución técnica para viajes con navegaciones superiores a varios días, y por tanto a la mayoría del tráfico marítimo intercontinental y al que sirve precisamente el Puerto de Las Palmas.

Una de las características del Puerto de Las Palmas que lo diferencia del resto de los puertos en competencia en esta actividad, es la cantidad existente de muelles (línea de atraque) con opción para suministros por tubería y, por tanto, sin coste extra de gabarra, en los muelles de Elder, Cambulloneros, León y Castillo, Primo de Rivera, Muelle Grande, Pesquero, tramo norte del Reina Sofía y Duque de Alba; lo que permite el suministro simultáneo de los buques de manera que sean suministrados a su llegada. Esto también influye en la calidad y seguridad del servicio, aspecto que influye de forma directa en la percepción por los clientes. Esto no puede ser sustituido con el uso de gabarras, ya que no es viable tener el mismo número de

Documento firmado por:	Cargo:	Fecha/hora:
MARIA BOSCH MAURICIO	Jefa de Secretaría General	26/09/2022 13:28
LUIS ANGEL IBARRA BETANCORT (AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS ...	Presidente	26/09/2022 13:32



h006754a66351a1001b07e611f090c1aU

gabarras que de barcos a atender y por tanto empeoraría la percepción del Puerto como un recinto fiable, donde las operaciones se hacen con rapidez, calidad y seguridad.

Esta ventaja no la tiene, por ejemplo, el Puerto de Santa Cruz de Tenerife que ha perdido la infraestructura en instalaciones de tuberías y fundamentalmente solo sirven en gabarras.

El Puerto de Las Palmas dispone actualmente de dos áreas de almacenamiento de combustible. La situada en la zona del arranque del muelle León y Castillo (conocida también como "Explanada Tomas Quevedo") y que se extiende mediante galerías a todos los muelles ya mencionados de la dársena interior con unos 5.000 m de línea de atraque con galerías de combustible, y que tiene los depósitos de las compañías MINERVA COMBUSTIBLES LAS PALMAS, S.A. (ex – Shell), PETRÓLEOS DE CANARIAS, S.A., y PETROLOGIS CANARIAS, S.L. Estas empresas suman unos 283.106 m<sup>3</sup> de almacenamiento y una superficie aproximada de 80.917 m<sup>2</sup>. Y la zona de almacenamiento en el arranque del Dique Reina Sofía, conocida como La Esfinge, con los depósitos de Terminales Canarias 84.034 m<sup>3</sup> (actualmente no destinados al bunkering) y las instalaciones de ORYX con 221.045 m<sup>3</sup>, dedicadas tanto a actividades de Bunkering como a de logística de combustibles.

Así pues existe en el Puerto de Las Palmas una capacidad de almacenamiento de combustible o tancaje de aprox. 500.000 m<sup>3</sup> dedicado al bunker. De esta cantidad casi el 70% del almacenamiento de combustible dedicado al tráfico marítimo se concentra en la zona del arranque muelle León y Castillo (Explanada Tomás Quevedo), que es además la mejor servida con una red de tuberías y galerías en los muelles. Cualquier incertidumbre en la continuidad de esta zona, afectaría gravemente a la actividad de bunkering y pondría al borde de la desaparición esa actividad en el Puerto de Las Palmas y consecuentemente afectaría profundamente a las ventajas que esta actividad aporta al Puerto y a su liderazgo. De la misma forma afectaría a la actividad portuaria que genera casi la mitad del actual tráfico marítimo que se podría perderse al reducirse la actividad de bunkering del Puerto de Las Palmas.

A mayor abundamiento, desde la entrada en vigor el pasado 24 de marzo de 2019 del Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco jurídico para la prestación de servicios portuarios en la Unión y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos (en adelante Reglamento Europeo), el suministro de combustible a buques se califica como servicio portuario.

Documento firmado por:	Cargo:	Fecha/hora:
MARIA BOSCH MAURICIO	Jefa de Secretaría General	26/09/2022 13:28
LUIS ANGEL IBARRA BETANCORT (AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS ...	Presidente	26/09/2022 13:32

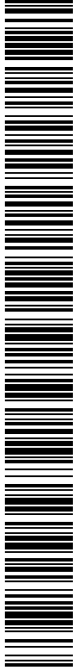
Por lo expuesto, vista la propuesta del Director, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en sesión celebrada el 26 de septiembre de 2022, ACUERDA:

Declarar estratégica la actividad portuaria del bunkering para el puerto de Las Palmas.

Vº.Bº.

EL PRESIDENTE  
Luis Ibarra Betancort

LA SECRETARIA  
María Bosch Mauricio



h006754a66351a1001b07e611f090c1aU

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

Puertos de Las Palmas

7

Documento firmado por:	Cargo:	Fecha/hora:
MARIA BOSCH MAURICIO	Jefa de Secretaría General	26/09/2022 13:28
LUIS ANGEL IBARRA BETANCORT (AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS ...	Presidente	26/09/2022 13:32