



Puertos de Las Palmas

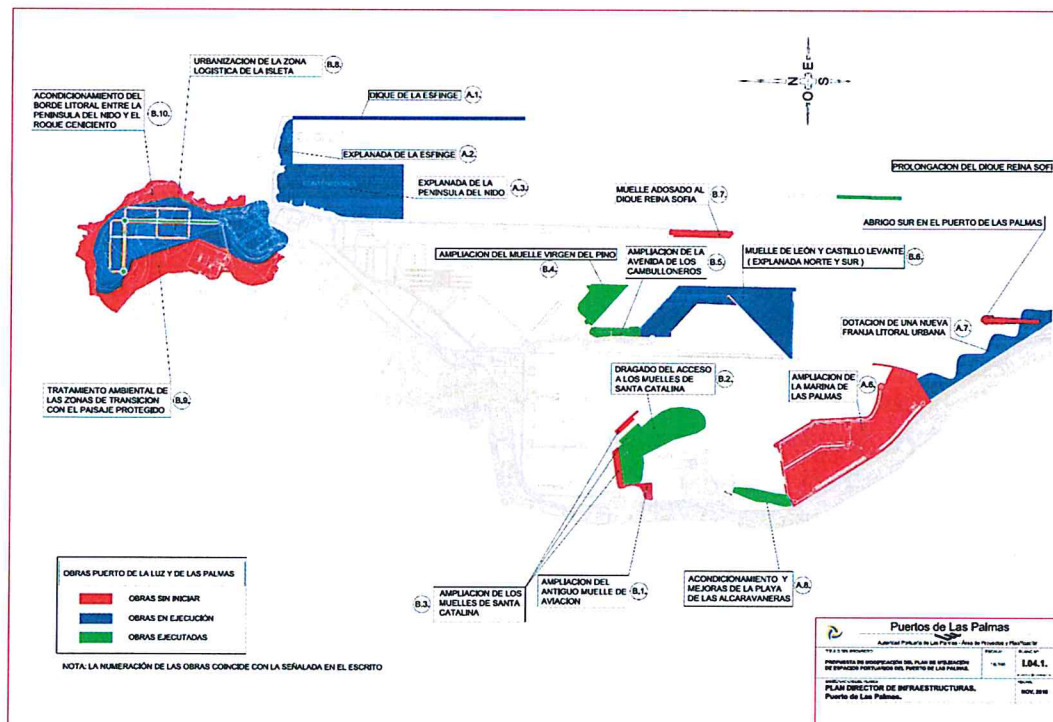
Autoridad Portuaria de Las Palmas

Las Palmas de Gran Canaria, a 22 de diciembre de 2017

RESOLUCIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS SOBRE LA APROBACIÓN DEL EXPEDIENTE “ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS DEL PUERTO DE LAS PALMAS”

ANTECEDENTES

El Puerto de Las Palmas dispone de un Plan Director de Infraestructuras (en adelante PDI-PLP), ratificado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas en sesión celebrada el 13 de septiembre de 2007, y ratificado por el Consejo Rector de Puertos del Estado, en su sesión nº 156 de 3 de marzo de 2008, de conformidad con lo previsto en el art. 36.3 de la entonces vigente Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.



Vigente Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Las Palmas.

El vigente Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Las Palmas (en adelante PDI-PLP) engloba un conjunto de obras e infraestructuras recogidas en el proyecto “Actuaciones para la ampliación del Puerto de La Luz”, que

slg

cuenta con declaración de impacto ambiental favorable (BOE nº 10 de 11 de enero de 2002) y en el *“Plan Director de Actuaciones Terrestres e Interiores del Puerto de La Luz”*, con resolución de no sometimiento al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental (BOE nº 95 de 20 de abril de 2001).

Las infraestructuras portuarias de mayor importancia recogidas en el PDI-PLP vigente son las relacionadas con la formación de una nueva dársena portuaria en la zona exterior del puerto (en ejecución), conocida como Dársena de la Esfinge y conformada por las actuaciones *“Explanada de la Esfinge”*, *“Explanada del Nido”* y *“Dique de la Esfinge”*.

Durante el año 2007, por necesidades operativas y de aprovechamiento portuario de la nueva dársena, se planteó un nuevo diseño para la nueva dársena de la Esfinge. La entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en atención a la consulta de Puertos del Estado sobre el procedimiento a seguir en cuanto a la evaluación de impacto ambiental del proyecto *“Actuaciones para la ampliación del Puerto de la Luz”* comunicó, con fecha 4 de noviembre de 2008, que el proyecto citado no estaba incluido en el ámbito de aplicación del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1 /2008, de 11 de enero. La modificación incluía una ampliación de las explanadas del Nido y de La Esfinge.

En el año 2009 la Autoridad Portuaria acordó que las características y amplitud de las explanadas del Nido y la Esfinge, y el propio dique de La Esfinge, recogidas en el PDI-PLP vigente y en la modificación de las actuaciones de la declaración de impacto ambiental (DIA) del 2001 eran insuficientes para poder absorber las distintas actividades portuarias que se pretendían instalar a largo plazo en la nueva dársena. En consecuencia, se elaboró el proyecto de *“Ampliación y ordenación de la dársena de La Esfinge en el Puerto de Las Palmas”*.

En junio de 2010, en el marco del acuerdo del Plan de empresa de 2011, se determinó que la realización de las infraestructuras recogidas en el proyecto de *“Ampliación y ordenación de la dársena de La Esfinge en el Puerto de Las Palmas”* supondría una modificación significativa de los límites físicos exteriores en el lado marítimo del Puerto de Las Palmas, por lo que en aplicación del artículo 38 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, entonces vigente, requería la aprobación previa de un PDI que contemplara la nueva configuración. Como el Puerto de Las Palmas ya contaba con PDI se concluyó que era necesaria la aprobación de una actualización del PDI-LPA para reflejar la ampliación y ordenación de la Nueva Dársena de La Esfinge. Y es aquí cuando se redacta la *“Actualización del PDI del Puerto de Las Palmas”* y se inicia su procedimiento de evaluación ambiental estratégica, en cumplimiento de la Ley 9/2006.

OBJETIVO DE LA ACTUALIZACIÓN DEL PDI-PLP

El objetivo principal de la Actualización del PDI-PLP es adaptar la zona que actualmente se está desarrollando (zona de dársena de La Esfinge) al amparo del vigente Plan Director para darle una configuración más moderna y que se adapte a los tráficos y flujos que se prevén hasta el año horizonte (2041) y hacerlo con cierta holgura para poder hacer frente a cualquier contingencia.

En consecuencia, la actualización del PDI-PLP plantea una nueva configuración y ampliación de las infraestructuras portuarias para mejorar la operatividad en la Dársena de La Esfinge, así como dotar a esta dársena de mayor disponibilidad para la prestación de servicios portuarios (grandes líquidos, reparaciones navales, etc.) al proporcionar de forma general, una mayor superficie terrestre y una mayor longitud de líneas de atraque. También se facilitarán los traslados de terminales de tráfico Ro-Ro (interinsular) para una mejor operatividad de estas líneas.

La Actualización del PDI-PLP describe, de forma flexible, el modelo de desarrollo y crecimiento a largo plazo del Puerto de Las Palmas, en base al tráfico previsible, como resultado de una evaluación razonada entre distintas alternativas, en coherencia con el Plan Estratégico de Puertos de Las Palmas y las condiciones del entorno.

De acuerdo con el Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) y con los objetivos para las alternativas del plan, la ampliación propuesta en la Dársena de la Esfinge estará en consonancia con los siguientes objetivos ambientales:

- Adecuación a unos estándares mínimos de sostenibilidad.
- Mejorar la calidad de vida de la población con las mejoras socioeconómicas que el desarrollo supone.
- Integración ambiental y paisajística con el entorno.
- Evitar de impactos en el paisaje.
- La propuesta de ordenación deberá ajustarse a las determinaciones relativas a la ordenación de los recursos naturales contenidas en el Plan Insular de Gran Canaria. En especial, las nuevas infraestructuras deberán ser compatibles con la zonificación y el régimen de usos.
- Minimizar los posibles impactos sobre las áreas con mayores valores del ámbito, así como sobre los usos más relevantes del mismo.
- Preservar las áreas de valor ambiental con el objeto de no ser afectados por las infraestructuras planteadas.
- Favorecer que las infraestructuras a definir surjan o se apoyen en las ya existentes.
- Considerar zonas de escasos o nulos valores ambientales y/o culturales.

JUSTIFICACIÓN

Habida cuenta del ámbito geográfico en el que se encuentra el puerto de Las Palmas, y los antecedentes históricos como puerto dedicado a servicios variados y auxiliares del transporte y el tráfico marítimo, la componente principal que justifica la ampliación de la dársena de la Esfinge a través de la “*Actualización del PDIP-LP*” consiste en la captación de futuros tráficos y actividades variadas, principalmente relacionadas con los graneles líquidos (combustibles), con la reparación naval, el transporte de pasajeros y tráfico rodado (ro-ro) y transporte de mercancías generales. En general para cualquier nuevo tráfico y servicio que pueda ir surgiendo en el futuro y que demanden instalaciones y requerimientos que se puedan acometer en la dársena de La Esfinge.

La Actualización del PDI-PLP que se propone, que consiste en la ampliación de la dársena de La Esfinge, se promueve por la reordenación de algunos tráficos que para una operativa más eficiente y rentable demandan unas condiciones específicas. Así como por disponer de mayor atraque y superficie (con el correspondiente abrigo) para atender un futuro crecimiento del negocio portuario.

MARCO JURÍDICO

El Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado (en adelante TR-LPEyMM), aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 septiembre, establece el régimen de planificación y construcción de los puertos de interés general, en el Título III de la Ley.

De acuerdo con la política económica y de transportes del Gobierno, el Ministerio de Fomento aprobará el modelo de desarrollo estratégico, los criterios de actuación, así como los objetivos generales del conjunto del sistema portuario estatal. A tal fin, Puertos del Estado en colaboración con las Autoridades Portuarias elaborará el Marco Estratégico del sistema portuario de interés general, que será ratificado por el Consejo Rector y remitido al Ministerio de Fomento para su aprobación.

Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias habrán de sujetarse a los objetivos generales incluidos en el marco estratégico del sistema portuario de interés general, que podrá ser desarrollado por medio de Planes Estratégicos y Planes Directores de Infraestructuras.

Las Autoridades Portuarias elaborarán los proyectos de los Planes Directores de Infraestructuras y de Empresa, cuyo contenido será acordado con Puertos del Estado. Una vez acordados, dichos planes serán aprobados o ratificados por el Consejo Rector de Puertos del Estado y por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.

El artículo 54 del TR-LPEyMM trata exclusivamente de la figura del Plan Director de Infraestructuras, con el siguiente contenido:

1. *La construcción de un nuevo puerto de titularidad estatal, 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, requerirá la previa aprobación de un Plan Director de Infraestructuras del Puerto que contemple la nueva configuración.*

A estos efectos, se entenderá por límite físico exterior en el lado marítimo el definido por la Zona I de las aguas portuarias.

El proyecto de Plan Director de Infraestructuras será elaborado por la Autoridad Portuaria e incluirá: la evaluación de la situación inicial del puerto en el momento de redacción del Plan Director, la definición de las necesidades de desarrollo del puerto con un horizonte temporal de, al menos, 10 años, la determinación de las distintas alternativas de desarrollo, el análisis de cada una de ellas y la selección de la más adecuada, la Memoria ambiental en el caso de que el plan deba ser sometido a evaluación ambiental estratégica, la previsión de tráfico, capacidad de infraestructuras e instalaciones y su grado de utilización en cada una de las fases de desarrollo, la valoración económica de las inversiones y los recursos, el análisis financiero y de rentabilidad y la definición de la red viaria y ferroviaria de la zona de servicio, en coherencia con los accesos terrestres actuales y previstos.

La aprobación del Plan Director de Infraestructuras que tenga como objeto la construcción de un nuevo puerto corresponderá al Ministro de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado.

2. *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, Puertos del Estado dará audiencia a la autoridad autonómica competente en materia de ordenación del territorio.*
3. *La ejecución de las obras previstas en un Plan Director de Infraestructuras requerirá, en su caso, la modificación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, de acuerdo con lo previsto en el artículo 70 de esta Ley.*

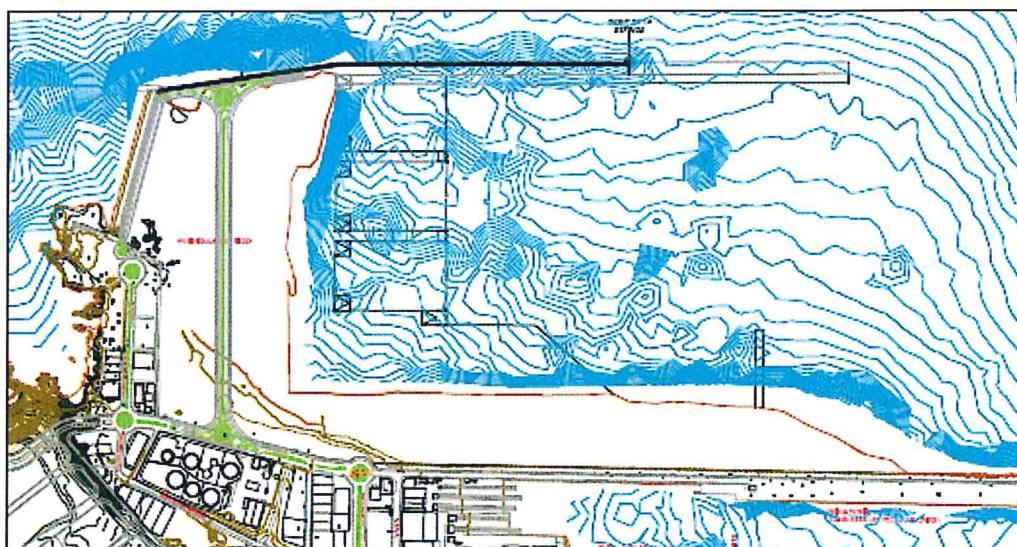
ACTUACIONES Y ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS EN LA ACTUALIZACIÓN DEL PDI-PLP

La dársena de la Esfinge se encuentra en fase de construcción, siguiendo el diseño en planta del proyecto “*Actuaciones para la ampliación del Puerto de la Luz*”, según la formulación de la DIA del año 2001 y la modificación y ampliación propuesta mediante el proyecto de modificación de las actuaciones Explanada de La Esfinge y Explanada del Nido, aprobado en el año 2008.

Todas las alternativas constructivas de la Actualización del PDI-PLP se basan en la ampliación o modificación de la dársena de la Esfinge, además de contemplar todas las obras no ejecutadas en el PDI-PLP vigente.

Para el análisis de las alternativas se partió del estado inicial en el que se encontrarán las infraestructuras en el año cero, considerando como año de inicio el 2017, que corresponde a las obras ejecutadas o proyectadas y

recogidas en el PDI-PLP vigente con las modificaciones aprobadas en el año 2008.



Configuración actual dársena de la Esfinge (Año cero)

Se han estudiado varias alternativas: desde la alternativa cero que mantiene la situación actual con las infraestructuras contempladas en el vigente PDI-PLP a otras tres alternativas que incrementan las infraestructuras mediante la ampliación en la zona exterior del puerto de Las Palmas.

Todas las alternativas constructivas de la actualización del PDI-PLP se basan en la ampliación o modificación de la dársena de La Esfinge, además de contemplar todas las obras no ejecutadas y contempladas en el vigente PDI-PLP.

A continuación se exponen las alternativas planteadas por el órgano promotor para la ampliación exterior del puerto:

a) Alternativa cero.

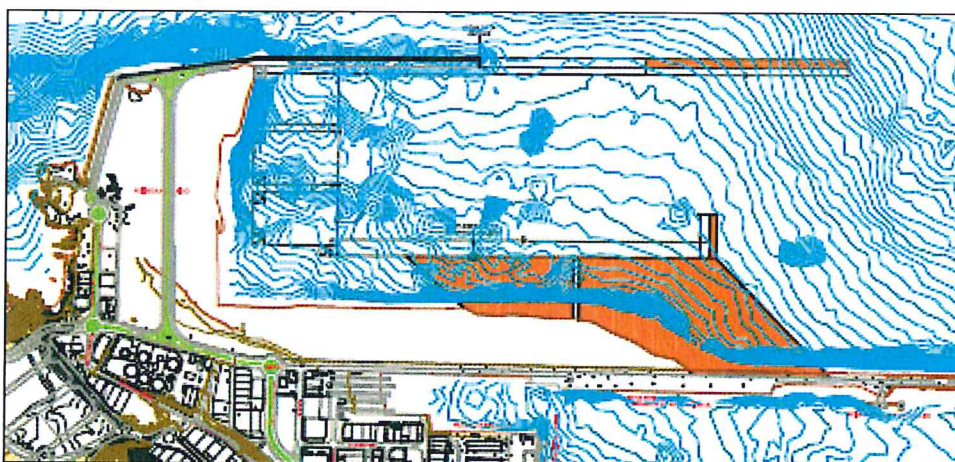
Esta alternativa consiste en mantener la dársena de La Esfinge recogida en el vigente PDI-PLP según la planta de proyecto que obtuvo declaración de impacto ambiental favorable mediante resolución en el año 2001 y cuyo diseño se modificó en el año 2008. No da solución a las necesidades de ampliación y reordenación propuesta.

Las obras recogidas en la alternativa cero son:

- Prolongación del dique de La Esfinge (actual dique Nelson Mandela) en una longitud de 544 m.
- Creación muelle con 805 metros lineales de atraque y explanada con una superficie aproximada de 198.000 m².
- Contradique con una longitud de 120 metros.

La dársena de La Esfinge de la Alternativa cero cuenta con 4.166 metros de longitud de línea de atraque, explanada de 688.000 m², lámina de agua de 670.000 m² y 7 rampas para tráfico ro-ro.

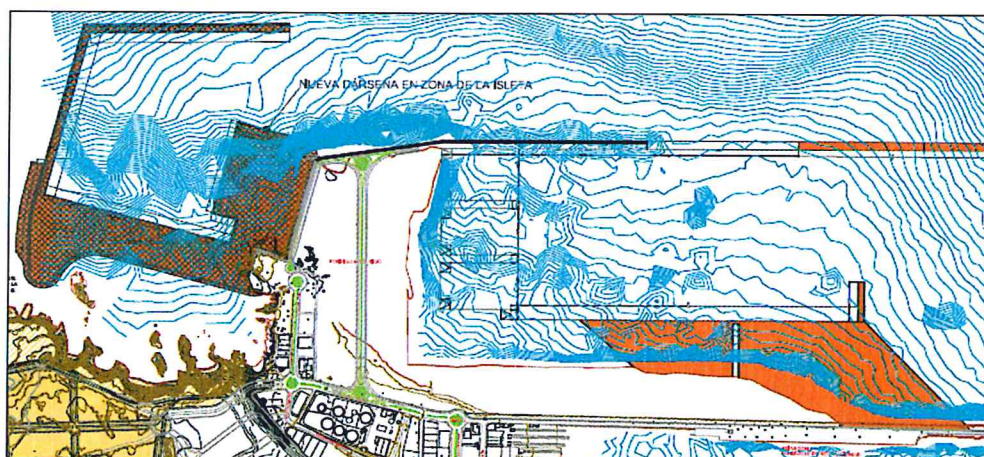
El presupuesto de la alternativa cero es de 188.175.023,95 €.



Alternativa cero

b) Alternativa 1.

Debido a la escasez de línea de atraque y superficie del PDI-PLP vigente, que coincide con la alternativa cero, se propone en esta alternativa la creación de otra nueva dársena, independiente de la dársena de La Esfinge. Esta actuación se proyecta realizar al norte del puerto de Las Palmas, cerca del litoral de la Península del Nido, con un condicionante de impacto ambiental y paisajístico de grado alto.



Alternativa 1

Las obras contempladas en la alternativa 1 son:

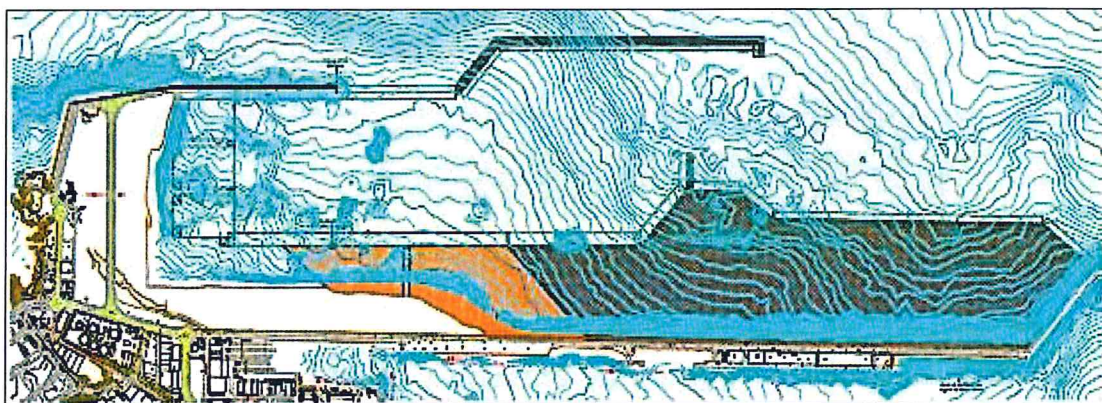
- Las recogidas en la alternativa cero.
- Prolongación del dique Reina Sofía con una longitud de 490 metros para disminuir la escasez de línea de atraque y mejorar la agitación en el interior del puerto.
- Creación de una nueva dársena que se sitúa al norte de la Península

del Nido, que consta de 1.140 metros de muelle y 224.000 m² de superficie.

El presupuesto de la alternativa uno es de 352.896.668,03 €.

c) Alternativa 2.

Esta alternativa pretende ampliar las infraestructuras portuarias de la nueva dársena de La Esfinge hacia el sur, aumentando la línea de atraque, superficies de explanada y aguas abrigadas. La demanda de un gran volumen de materiales para relleno y construcción de infraestructuras la hacen inviable, desde el punto de vista económico y ambiental.



Alternativa 2

Las obras contempladas en la alternativa 2 son:

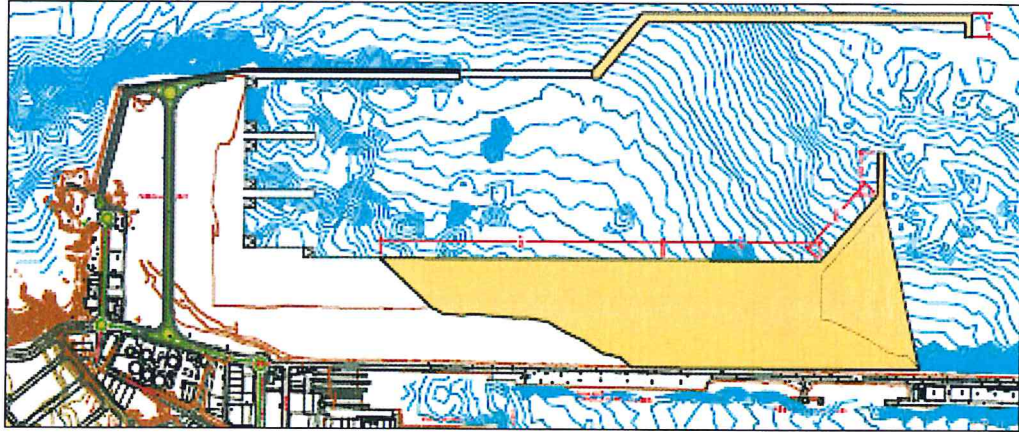
- Prolongación del dique Reina Sofía.
- Prolongación del dique de La Esfinge (actual dique Nelson Mandela) en 1.168 metros de longitud.
- Martillo de 40 metros de longitud.
- Nueva explanada adosada al dique Reina Sofía con una superficie de 992.000 m².
- Contradique de 120 metros de longitud.

El presupuesto de la alternativa dos es de 507.845.579,68 €.

d) Alternativa 3.

Se trata de una variante de la alternativa 2, en la que se reduce considerablemente la explanada y los rellenos al sur. La Autoridad Portuaria de Las Palmas selecciona la alternativa 3, que resuelve las necesidades de ampliación y reordenación propuesta, reduce los impactos ambientales y maximiza el aprovechamiento de las instalaciones actuales.

Esta alternativa 3 ofrece una solución técnica, económica y ambientalmente más compensada, ya que reduce la superficie de ocupación del fondo marino y el volumen del material de relleno necesario y, es la que mejor se adapta a los criterios de sostenibilidad y viabilidad económico-financiera que deben imperar en las inversiones de infraestructuras portuarias que se planteen.



Alternativa 3

Las obras contempladas en esta alternativa 3 son:

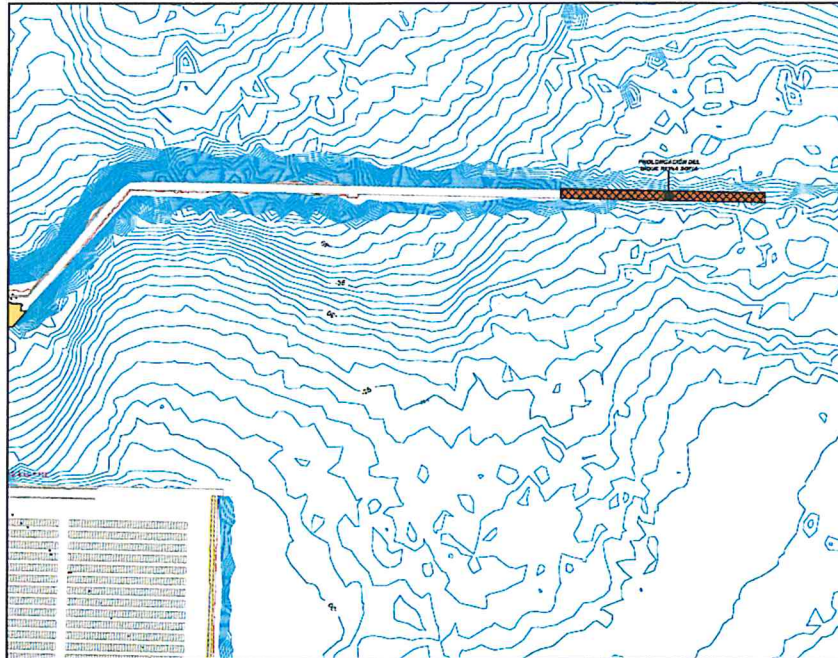
- Prolongación del dique Reina Sofía.
- Prolongación dique de La Esfinge (actual dique Nelson Mandela) con la misma disposición en planta que la alternativa 2.
- Nueva explanada adosada al dique Reina Sofía, se reduce al sur con respecto a la alternativa 2.
- Contradique.

El presupuesto de la alternativa tres es de 407.886.672,46 €.

DESARROLLO DE LA ALTERNATIVA ELEGIDA

La “Actualización del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Las Palmas”, se basa en la ampliación de la dársena de la Esfinge, así como la prolongación del dique Reina Sofía, además de contemplar todas las obras no ejecutadas en el Plan Director de Infraestructura del Puerto de Las Palmas. El presupuesto de inversión de la “Actualización del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Las Palmas” es de 407.886.672,46 €.

- **“Prolongación del dique Reina Sofía”** debido a la escasez de línea de atraque y para mejorar la agitación en el interior del puerto, se prolonga el actual dique Reina Sofía en 490 m.

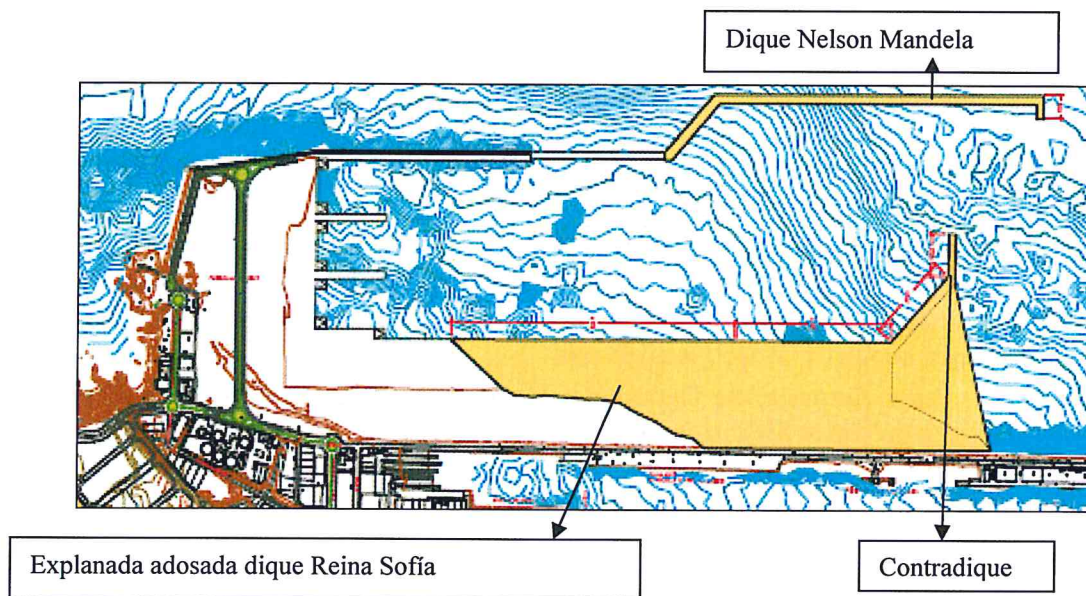


Prolongación Reina Sofía.

- **“Ampliación de la dársena de la Esfinge”**. Se amplía las infraestructuras portuarias hacia el sur, aumentando la línea de atraque, superficies de explanada y aguas abrigadas. Con la ampliación de la dársena de La Esfinge se consigue tener una longitud de atraque total de 5.450 metros y una superficie total de explanada de 908.300 m². Las infraestructuras necesarias tienen un coste de 282.397.633,48 € y son las siguientes:
 - **“Prolongación del dique de Nelson Mandela”**, anterior dique de La Esfinge, consiste en una doble alineación, la primera arranca en el final del actual dique con dirección 49° con respecto a alineación actual dirección sureste. El dique se prolonga con dicha alineación noreste-sureste en una longitud de 218 metros. La segunda se ejecuta con dirección norte-sur con una longitud de 950 m, finalizando en un martillo de 40 metros de longitud. La sección del dique se ejecutará con la misma del dique actual. Corresponde con una tipología de dique vertical ejecutado mediante cajones flotantes de hormigón armado. Los cajones irán cimentados a la cota -25 metros sobre una banqueta de escollera 60-300 kg, protegida por escollera mayor de 2.5 Tn. La coronación del dique la forma un espaldón de hormigón que incluye canalizaciones de baja tensión, alumbrado y telefonía coronado a la +12,20 m; y por el lado de atraque una superestructura coronada a la +5,20 m, que incluye una galería de servicios visitable, instalaciones de agua, baja tensión y telefonía.
 - **“Nueva explanada adosada al dique Reina Sofía”**, consistente en la ampliación de la explanada hacia el sur, apoyándose en el manto de protección del dique Reina Sofía. Esta superficie se consigue ganando terreno al mar hasta la altura del contradique que permite

cumplir con los límites de operatividad en la dársena, terminando la explanada en su extremo sur de forma oblicua 165° con respecto al norte con dirección noreste-suroeste. La explanada se protege con un manto principal de bloques de 30 Tn de espesor 4.64 metros, manto secundario de escollera de 3 Tn con espesor de 2m y su correspondiente capas de filtro, coronándose con un espaldón +10 metros.

- “*Contradique*” de 120 metros de longitud formado por cajones de hormigón armado sobre banqueteta de escollera 60-300 kg, situado al final del muelle oblicuo creando una bocana de entrada a la dársena de 400 m, permitiendo la operatividad dentro de la dársena.



TRAMITACIÓN DEL EXPEDIENTE

La Autoridad Portuaria de Las Palmas, de conformidad con el artículo 52 y 54 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TR-LPEyMM), aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, elaboró el proyecto de “*Actualización del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Las Palmas*”, de acuerdo con los contenidos técnicos, ambientales y financieros dispuestos en el apartado 1 del mencionado art 54 del TR-LPEyMM.

Dicho plan se sometió a una evaluación ambiental, de acuerdo con la, entonces vigente, Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. A tales efectos, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental aprobó, mediante la Resolución de 13 de septiembre de 2011, el Documento de Referencia para la elaboración de la evaluación ambiental estratégica.

En abril de 2013 se sometió el Plan Director de Infraestructuras y su correspondiente Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) al trámite de consultas e información pública, de acuerdo con lo establecido en el artículo 21 de la Ley 9/2006, de 28 de

abril. El anuncio fue publicado en el BOE nº 99 del 25 de abril de 2013 y en el mismo se establecía un plazo de 45 días hábiles para poder formular alegaciones.

Posteriormente, con fecha 28 de abril de 2014, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural solicitó que se incluyera información complementaria ambiental, que se reelaborara el ISA y que se sometiera de nuevo a un trámite de consultas y de información pública, de acuerdo con las modalidades de información y consultas establecidas en el documento de referencia.

Atendiendo a lo indicado por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, la Autoridad Portuaria volvió a someter el ISA definitivo y la versión preliminar de la Actualización del PDI-PLP a una nueva información pública y consultas. El anuncio fue publicado en el BOE nº 308 del 22 de diciembre de 2014, estableciendo un nuevo plazo de 45 días hábiles para poder formular alegaciones.

En esta segunda información pública no se recibieron alegaciones de particulares ni de público interesado, ni dentro ni fuera de plazo. Respecto a las consultas realizadas a las administraciones públicas afectadas, se recibieron respuestas procedentes de:

- Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar (Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente).
- Oficina Española de Cambio Climático (Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente).
- Dirección General de Recursos Pesqueros Acuícolas (Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente).
- Dirección General de Protección Civil y Emergencias (Ministerio de Fomento).
- Delegación del Gobierno en Canarias.
- Viceconsejería de Pesca y Aguas (Gobierno de Canarias).
- Federación Nacional de Cofradías de Pescadores.

Tanto la Dirección General de Pesqueros y Acuícolas como la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores adjuntaron el mismo informe remitido por la Federación Provincial de Pescadores de Las Palmas.

Entre todos los aspectos apuntados en la fase de consultas, destaca la afección al sector pesquero, principalmente, por la ampliación del fondeadero hacia el sur, que obliga a desplazar las artes de pesca hasta lugares más alejados, sin ninguna contrapartida. La Autoridad Portuaria aclara que la aprobación de la Actualización del PDIPLP no conlleva la ampliación de las aguas portuarias ni de las aguas de fondeo adscritas al puerto de Las Palmas, ya que las ampliaciones propuestas se desarrollan íntegramente en las aguas portuarias delimitadas por la Orden FOM/769/2014, de 25 de abril, que aprobó la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios. Adicionalmente, en comunicación posterior de fecha 10 de noviembre de 2015, la Autoridad Portuaria afirma que la ampliación y modificación de la configuración exterior propuesta en la Actualización del PDI-PLP no exige una futura ampliación de las aguas portuarias.

La mayoría de las observaciones resultan ser propuestas y condicionantes a tener en cuenta a la hora de la ejecución de los futuros proyectos de obras, es decir serán

medidas correctoras que se incluirán en la Memoria Ambiental y que se deberán incluir, además, a la hora de realizar la evaluación de impacto ambiental de los proyectos.

Otras consideraciones han servido para ampliar la información del ISA, como es el caso del nuevo Anejo nº XIV relativo al cambio climático, en el que se ha aplicado la información del visor cartográfico interactivo del cambio climático en la costa española, desarrollado por la Universidad de Cantabria y la Oficina Española de Cambio Climático. También se ha incorporado al ISA, como Anejo nº XV, el vigente Plan Interior de Contingencia por Contaminación Marina Accidental del Puerto de Las Palmas, a la espera de que se apruebe el Plan Interior Marítimo elaborado de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina.

El *“Documento de respuesta motivada a las alegaciones e informes emitidos durante el periodo de información pública”*, de abril de 2015, resume las alegaciones recibidas y explica cómo se han tomado en consideración por parte de la Autoridad Portuaria.

En el mes de abril de 2015 la Autoridad Portuaria remitió a Puertos del Estado la propuesta de Plan Director, que incluye el ISA, y el Documento de Respuestas a las Alegaciones e Informes emitidos durante la Información Pública, para su remisión al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente para la elaboración conjunta, en su caso, de la memoria ambiental.

En septiembre de 2015, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio solicitó a la Autoridad Portuaria información adicional respecto la Directiva Marco del Agua, siendo remitida dicha información complementaria en octubre de 2015.

A partir de abril de 2016, los servicios técnicos de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Las Palmas comienzan a elaborar la Memoria Ambiental conjunta.

Tras concluir el proceso de elaboración conjunta en mayo de 2017, entre mayo y junio de 2017 se firma la Resolución de la Memoria Ambiental por parte de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y la Presidencia de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en la que se concluye que *“habiéndose seguido el procedimiento previsto por la Ley 9/2006, de 28 de junio, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas sobre el medio ambiente, para la elaboración del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Las Palmas, con las determinaciones introducidas a través de esta Memoria Ambiental, en orden a complementar las medidas apuntadas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental, para prevenir los posibles impactos ambientales negativos y mejorar el seguimiento ambiental de la Actualización del PDIPLP, posibilita una adecuada integración de los aspectos ambientales en el mismo”*.

A partir de la Memoria Ambiental firmada en junio de 2017, la Autoridad Portuaria redactó la Propuesta de la Actualización del PDI del puerto de Las Palmas, que incluye la Memoria Ambiental. Esta versión/propuesta de la Actualización del PDI-

PLP, de fecha de junio de 2017, incluyó una adaptación y ampliación de la información del documento o versión preliminar del PDI-PLP que había sido sometido al trámite de consultas y de información pública. La versión definitiva de Propuesta de la Actualización del PDI-PLP, conjuntamente con el expediente, fue remitida a Puertos del Estado el 2 de agosto de 2017.

El contenido del documento de la propuesta de Actualización del PDI-PLP es el siguiente:

Tomo I.- MEMORIA

1. *INTRODUCCIÓN*
2. *DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL*
3. *PREVISIÓN DE TRÁFICOS Y PROSPECTIVA*
4. *PROPUESTA DE ALTERNATIVAS*
5. *DESARROLLO DE LA ALTERNATIVA PROPUESTA*
6. *ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO*
7. *MEMORIA AMBIENTAL*

Tomo II.- PLANOS

PLANOS DE INFORMACIÓN
PLANOS DE ALTERNATIVAS
PLANOS DE FASES DE ACTUACIÓN EN LA ESFINGE
PLANOS DE INVERSIONES
PLANOS DE ACTUACIONES

Tomo III.- INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

MEMORIA
ANEXOS

Tomo IV.- ANEXOS

- Anexo nº1 Estudio de alternativas para reducir la agitación en el Puerto de Las Palmas con la ampliación del Dique Reina Sofía.*
- Anexo nº2 Estudio de agitación en la dársena de La Esfinge del Puerto de Las Palmas.*
- Anexo nº3 Análisis de seguridad de maniobra de buques con autopiloto. Dársena de La Esfinge.*
- Anexo nº4 Análisis de seguridad de maniobra de buques a tiempo real con piloto. Dársena de La Esfinge.*
- Anexo nº5 Análisis de la seguridad de las maniobras en el acceso a la dársena de La Esfinge.*
- Anexo nº6 Documentos pertenecientes a la 3ª Modificación del Plan Especial SG-P. Incluye el Estudio de tráfico y desarrollo de alternativas para la ordenación de accesos al puerto de La Luz y de Las Palmas y el Documento Ambiental Estratégico.*
- Anexo nº7 Documento de Respuestas a las alegaciones e informes efectuados durante la información pública y consultas de la versión preliminar del PDI*
- Anexo nº8 Plan Interior Marítimo del puerto de Las Palmas. Año 2016*

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 52.3 del TR-LPEyMM, con fecha 14 de noviembre de 2017 se recibe escrito de 30 de octubre de 2017 del presidente de Puertos del Estado, en el que manifiesta la conformidad de ese Organismo con el contenido del documento de la Actualización del PDI-PLP (versión de junio de 2017). Además informa que, de conformidad con el artículo 54.2 de la misma norma, se ha concedido la preceptiva audiencia a la autoridad autonómica competente en materia de ordenación del territorio (Gobierno de Canarias), sin que se haya recibido respuesta relativa al asunto. Por ello, comunica que está previsto elevar el contenido del PDI-PLP a una próxima sesión del Consejo Rector de Puertos del Estado para su ratificación, por lo que comunica que, previamente, el contenido del documento deberá ser ratificado o aprobado por el consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

Visto lo anterior, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en sesión celebrada el 22 de diciembre de 2017, ha acordado lo siguiente:

- **APROBAR LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS DEL PUERTO DE LAS PALMAS**, procediendo a su **remisión a Puertos del Estado** para que el Consejo Rector de dicho Organismo lo RATIFIQUE, de conformidad con lo dispuesto en los art. 52 y 54 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante, aprobado mediante el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Se hace constar que una vez aprobada o ratificada la Actualización del PDI-PLP por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas y por el Consejo Rector de Puertos del Estado, se dará publicidad de la documentación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

En cumplimiento de lo que establece el apartado 5 del artículo 19 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, se hace constar que el ACTA de la sesión celebrada el 22 de diciembre de 2017 no ha sido aprobada aún.

EL PRESIDENTE

Luis Ibarra Betancort

LA SECRETARIA

María Bosch Mauricio



MINISTERIO
DE FOMENTO



REGISTRO GENERAL

Autoridad Portuaria de Las Palmas

ENTRADA	FECHA	HORA
2018/1896	16/03/2018	10:20

Puertos del Estado

Puertos del Estado

Registro General

S/REF.	SALIDA	201801106	12/03/2018 13:30
N/REF.			

FECHA 12 de marzo de 2018

ASUNTO Remisión certificado acuerdo del Consejo Rector de 1 de marzo de 2018.

DESTINATARIO

PRESIDENTE

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

Adjunto se remite el certificado del acuerdo adoptado por el Consejo Rector de Puertos del Estado, en su sesión 1 de marzo de 2018, relativo a la ratificación de la actualización del Plan Director de Infraestructuras del puerto de Las Palmas.

EL SECRETARIO DEL CONSEJO RECTOR
Y JEFE DE LA ASESORÍA JURÍDICA

José Antonio Morillo-Velarde del Peso

	O.	C.
PRESIDENCIA		
DIRECCIÓN		
COMPETITIVIDAD		
SECRETARÍA GENERAL		
RECURSOS HUMANOS		
INFRAESTRUCTURAS		
EXPLOTACIÓN		
PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN		<input checked="" type="checkbox"/>

Abundancia Urbani

18-3-2018

Avda. del Partenón, 10
Campo de las Naciones
28042 Madrid - España
Tel. 91 524 55 00



JOSÉ ANTONIO MORILLO-VELARDE DEL PESO, Secretario del Consejo Rector del ORGANISMO PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO.

CERTIFICA:

El Consejo Rector, en su Sesión nº 203 de 1 de marzo de dos mil dieciocho, en el punto número 6 del Orden del Día relativo a la ratificación de la actualización del Plan Director de Infraestructuras del puerto de Las Palmas, adoptó por unanimidad, a propuesta del Presidente, el siguiente ACUERDO:

Ratificar el documento de Actualización del Plan Director de Infraestructuras del puerto de Las Palmas de fecha junio de 2017.

De acuerdo con lo previsto en el art. 19.5 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, se hace constar que la presente certificación ha sido emitida con anterioridad a la aprobación del Acta de la sesión en la que se adoptó este Acuerdo.

En Madrid, a 1 de marzo de 2018

Vº Bº:
EL PRESIDENTE,

Fdo.:
El Secretario,



José Llorca Ortega



José Antonio Morillo-Velarde