

**RESOLUCIÓN DE MEMORIA AMBIENTAL DE LA
ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DIRECTOR DE
INFRAESTRUCTURAS DEL PUERTO DE LAS PALMAS**

Mayo de 2017

ÍNDICE

1. Introducción.....	3
2. Información del Programa: Órgano promotor. Antecedentes. Alcance. Justificación. Actuaciones y Alternativas contempladas. Alcance de la evaluación ambiental estratégica. Ámbito geográfico.....	3
3. Elementos Ambientales más significativos: Potenciales impactos negativos y medidas correctoras.....	10
4. Principales hitos del procedimiento de evaluación ambiental	14
5. Resultados de las consultas y de la información pública realizadas	15
6. Determinaciones ambientales.....	16
7. Conclusión.....	23

1. Introducción

La Evaluación Ambiental Estratégica (EAE), regulada en la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente (vigente en el momento en que se inició la EAE de la Actualización del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Las Palmas) tiene como objeto promover un desarrollo sostenible, conseguir un elevado nivel de protección del medio ambiente y contribuir a la integración de los aspectos ambientales en la preparación y adopción de planes y programas, mediante la realización de una evaluación ambiental de aquellos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

Según el artículo 3.1 de la Ley 9/2006, serán objeto de una evaluación ambiental estratégica, entre otros supuestos, los planes, así como sus modificaciones, que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente y que se elaboren o aprueben por una Administración pública y que su elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria.

Este es el caso de la Actualización del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Las Palmas cuya aprobación se exige en el artículo 54 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (que deroga a la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general, entonces vigente), en adelante TRLPEyMM, y establece el marco para la **futura autorización de proyectos** legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental referidos a ocupación del dominio público marítimo terrestre.

La Evaluación Ambiental Estratégica de la Actualización del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Las Palmas (Actualización del PDIPLP) se ha realizado de acuerdo con lo establecido en los artículos 18 al 22 de la Ley 9/2006 de 28 de abril.

El Real Decreto 401/2012, de 17 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, establece la competencia de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente para la formulación de la resolución de memoria ambiental conjunta.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación.

2. Información del Programa: Órgano promotor. Antecedentes. Alcance. Justificación. Actuaciones y Alternativas contempladas. Alcance de la evaluación ambiental estratégica. Ámbito geográfico.

2.1 Órgano promotor

El órgano promotor es la Autoridad Portuaria de Las Palmas, organismo público que depende del Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado. De conformidad con el artículo 52.3 del TRLPEyMM, es la Autoridad Portuaria del Puerto de Las Palmas la encargada de elaborar la Actualización del PDIPLP, cuyo contenido será acordado con

Puertos del Estado. El PDIPLP será aprobado o ratificado por el Consejo Rector de Puertos del Estado y por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

2.2 Antecedentes

El Puerto de Las Palmas dispone de un Plan Director de Infraestructuras ratificado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas el 13 de septiembre de 2007 y por el Consejo Rector de Puertos del Estado el 3 de marzo de 2008.

El vigente Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Las Palmas (PDIPLP) engloba un conjunto de obras e infraestructuras recogidas en el proyecto "*Actuaciones para la ampliación del Puerto de La Luz*", que 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 PDIPLP 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*".

Con fecha de 4 de julio de 2007, la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental comunica a Puertos del Estado la inadmisión a trámite de evaluación de impacto ambiental del PDIPLP vigente, al no encontrarse incluido dentro del ámbito de la Ley 9/2006.

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 PDIPLP 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 contemple 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 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.

2.3 Alcance de la Actualización del PDIPLP

El objetivo principal de la Actualización del PDIPLP 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 para el año horizonte (2035) y hacerlo con cierta holgura para poder hacer frente a cualquier contingencia.

En consecuencia, la actualización del PDIPLP 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 PDIPLP 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.
- ✓ Evitación 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.

2.4 Justificación

Según la Memoria de la Actualización del PDIPLP, los tráficos y actividades relacionadas con graneles líquidos (combustibles), transporte de pasajeros y tráfico rodado (ro-ro) del ámbito geográfico, pueden ser captados perfectamente por el puerto de Las Palmas, debido a su localización y siempre que se acondicione el puerto en cuanto a requerimientos necesarios para la realización del conjunto de maniobras y actividades que se demanden. Esta exigencia es una de las razones fundamentales que justifican la ampliación de la dársena de la Esfinge que se promueve mediante la actualización del PDIPLP.

La Actualización del PDIPLP 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.

El contenido de los planes directores de infraestructuras está definido en el TRLPyMM e incluye: 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 tráficos, 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.

2.5 Actuaciones y alternativas contempladas en la Actualización del PDIPLP

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 PDIPLP se basan en la ampliación o modificación de la dársena de la Esfinge, además de contemplar todas las obras no ejecutadas en el PDIPLP vigente.

De las actuaciones provenientes de la DIA del año 2001 también se recoge en ésta Actualización del PDIPLP la ejecución de 490 m de la actuación "*prolongación del dique Reina Sofía*", ya que en el PDILP del año 2007 únicamente se incorporaron 488 m de una primera fase de la prolongación, cuando el proyecto evaluado en 2001 autorizaba una prolongación total máxima de 1.500 m.

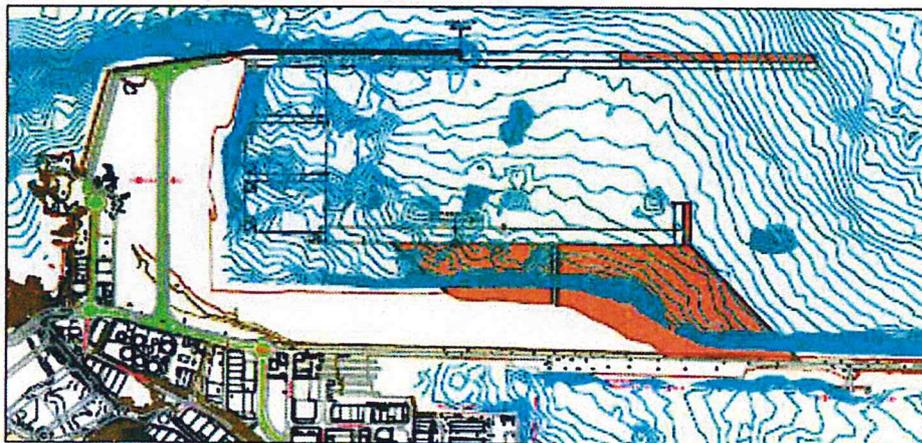
Para el análisis de las alternativas se partió del estado inicial en el que se encontrarán las infraestructuras en el año cero, considerando como año de inicio el 2016, que corresponde a las obras ejecutadas o proyectadas y recogidas en el PDIPLP vigente con las modificaciones aprobadas en el año 2008.

La Memoria de la Actualización del PDIPLP aborda el análisis de otros puertos competidores (Algeciras, Cádiz, Málaga y Tenerife) dentro del diagnóstico de la situación actual. Del mismo modo, en el apartado correspondiente a la previsión de tráficos y prospectiva se analizan los puertos competidores (Algeciras, Santa Cruz de Tenerife, Granadilla, Casablanca, Tánger Med y Dakar) y complementarios (Arinaga). El ISA adjunta como anexo ese último análisis.

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

a) Alternativa cero

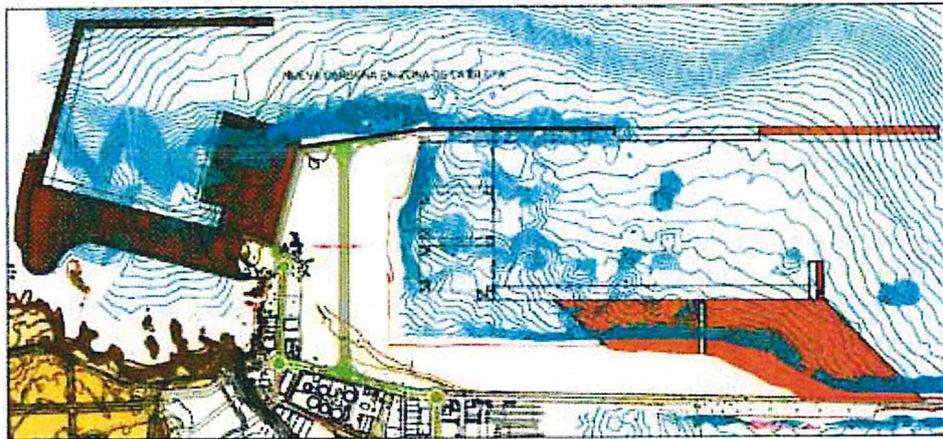
Esta alternativa consiste en mantener la dársena de La Esfinge recogida en el vigente PDIPLP según la planta de proyecto que obtuvo declaración de impacto ambiental favorable mediante resolución en el año 2001 y cuyo diseño se modificó en el año 2008. No da solución a las necesidades de ampliación y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



Alternativa cero

b) Alternativa 1

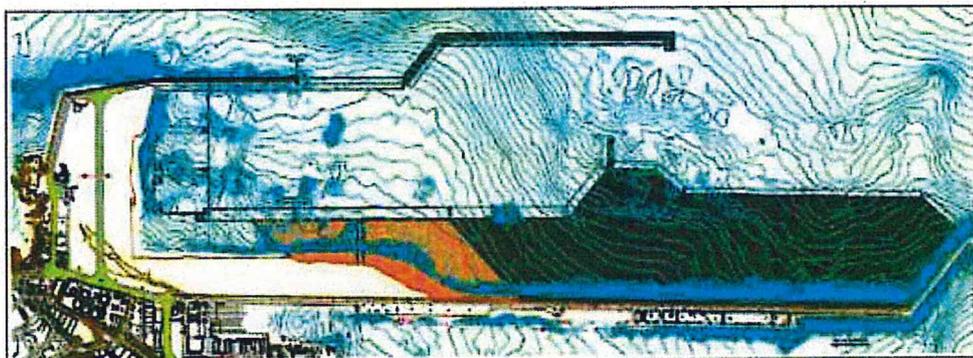
Debido a la escasez de línea de atraque y superficie del PDIPLP vigente que coincide con la alternativa cero, se propone en esta alternativa la creación de otra nueva dársena, independiente de la dársena de La Esfinge. Esta actuación se proyecta realizar al norte del puerto de Las Palmas, cerca del litoral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



Alternativa 1

c) Alternativa 2

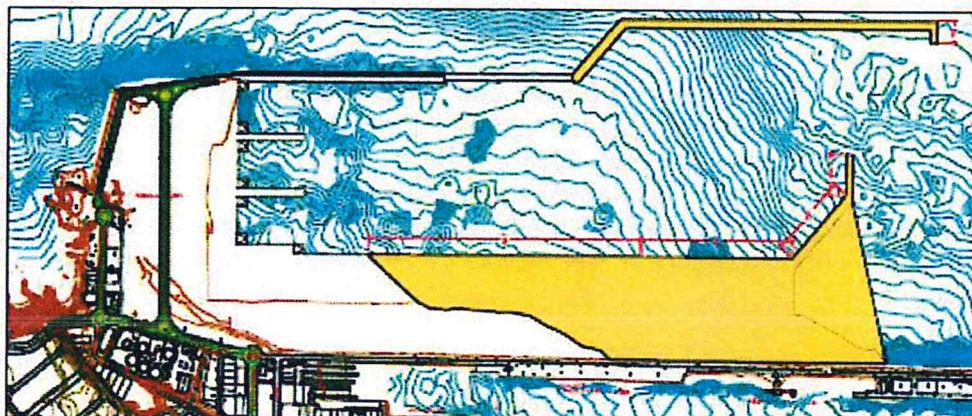
Esta alternativa pretende ampliar las infraestructuras portuarias de la nueva dársena de La Esfinge hacia el sur, aumentando la línea de atraque, superficies de explanada y aguas abrigadas. La demanda de un gran volumen de materiales para relleno y construcción de infraestructuras la hacen inviable,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



Alternativa 2

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.



Alternativa 3

El órgano promotor 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, según el órgano promotor, 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.

Aunque en el ISA, el órgano promotor determina que la alternativa elegida no aumenta el tráfico previsto del vigente PDIPLP, sí que mejora la operatividad del tráfico estipulado en el vigente Plan, por lo que es previsible un aumento del tráfico marítimo debido al crecimiento de negocio portuario esperado.

La Actualización del PDIPLP recoge tres grupos de actuaciones:

- a) Actuaciones no autorizadas y que se enmarcan en la **alternativa 3** de la Actualización del PDIPLP.
- b) Actuaciones contempladas en el vigente PDIPLP y que provienen de la evaluación de impacto ambiental y la correspondiente DIA emitida en el año 2001.
- c) Actuaciones no contempladas en su totalidad en el vigente PDIPLP y que provienen de la evaluación de impacto ambiental y la correspondiente DIA emitida en el año 2001.

2.6 Alcance de esta evaluación ambiental estratégica

La normativa de Evaluación Ambiental Estratégica tiene como finalidad el garantizar que se tendrán en cuenta durante la preparación, y antes de su adopción, las repercusiones ambientales al elaborarse los planes que establezca el marco dentro del que tendrán ulterior cabida las futuras autorizaciones de proyectos.

De conformidad con la normativa sectorial, la presente modificación del PDIPLP se considera un plan al contemplar un conjunto de directrices y propuestas que suponen una modificación significativa de los límites físicos exteriores en el lado marítimo. En consecuencia, se analizan las actuaciones objeto a futuro de evaluación de impacto ambiental de proyectos en cuanto directrices del promotor quedando el análisis de las características concretas dentro del marco de la evaluación de impacto ambiental de proyectos.

En consecuencia, las actuaciones no autorizadas que quedan dentro del ámbito de la presente memoria ambiental son las siguientes:

- Prolongación del dique de La Esfinge, consistente en una doble alineación.
- Nueva explanada adosada al dique Reina Sofía: aumenta la explanación ganando terreno al mar hasta la altura del contradique previsto
- Contradique situado al final del muelle

Las características de las actuaciones serán objeto de la evaluación ambiental de proyectos que, en su caso, proceda.

Queda, por lo tanto, fuera del alcance de la presente evaluación ambiental estratégica cualquier obra ejecutada, en ejecución o no ejecutada, amparada por autorizaciones sustantivas ya otorgadas.

2.7 Ámbito geográfico

El ámbito geográfico de la Actualización PDIPLP, corresponde con la zona de servicio del puerto de Las Palmas (terrestre y marina), sobre la que Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Las Palmas ejercen sus respectivas competencias y funciones, y más concretamente a la ampliación de las explanadas de La Esfinge y del Nido, y dique de La Esfinge.

3. Elementos Ambientales más significativos: Potenciales impactos negativos y medidas correctoras

Se exponen a continuación los impactos ambientales más significativos derivados de la implementación de la Actualización del PDIPLP, así como las medidas preventivas y correctoras propuestas por el órgano promotor para prevenirlas y/o minimizarlas:

ASPECTO AMBIENTAL	EFECTO POTENCIAL DE LA ACTUALIZACIÓN DEL PDIPLP	MEDIDAS CORRECTORAS
<p>Agua</p> <p>MAS costera muy modificada</p> <p>(aguas I):</p> <p>ES70GCAMM</p> <p>MAS costera (aguas II):ES70GCTIV</p>	<p>Empeoramiento del estado de las masas de agua superficiales costeras por incremento de turbidez durante la remoción del fondo marino, posibles dragados de obra y el vertido de materiales terrígenos inertes.</p> <p>Pérdida de calidad de las masas de aguas costeras por derrames accidentales de hidrocarburos u otras sustancias, asociados al incremento de actividades portuarias y tráfico marítimo previsto, así como por los dragados de mantenimiento del calado de las dársenas.</p> <p>Posible disminución de la tasa de renovación de las aguas en la dársena de La Esfinge y consecuente afección a su potencial ecológico.</p>	<p>Utilización de pantallas antiturbidez, cierre perimetral de las nuevas zonas de explanadas, utilización de materiales inertes con poca proporción de finos en los cierres provisionales de los rellenos y otras medidas preventivas de buena ejecución de las obras marítimas que evitarán exceso de turbidez y/o contaminación accidental de las aguas portuarias y que se implementan en todos los proyectos de la Autoridad Portuaria.</p> <p>Medidas específicas durante los posibles dragados de obra o de mantenimiento de calado: barreras antiturbidez, uso de cuchara bivalva con grúa sobre pontona flotante, evitar dragado en primavera, cumplimiento de las Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del DPMT (2014); instalación de turbidímetros y estudio de la pluma de turbidez.</p> <p>Aplicación del control de calidad de las aguas portuarias establecido en el condicionado de la DIA de 2001 Programa de Seguimiento y Control de la Calidad de las Aguas, conforme a la ROM 5.1-13.</p> <p>Tramitación del Plan Interior Marítimo de acuerdo con el Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina.</p> <p>Obligación del cumplimiento de la legislación vigente a todas las empresas y buques relacionados con el puerto para evitar cualquier episodio de contaminación durante la explotación de las infraestructuras.</p>
<p>Cambio climático</p>	<p>Incremento de emisiones de GEI: Se estima un incremento superior al 20% en 1 año, tanto en fase de obras como de funcionamiento.</p> <p>Durante el conjunto total de los años de la fase de ejecución de las obras, se estima un incremento de emisiones de CO₂ de 18.224 t.</p> <p>Durante la fase de explotación se estima un incremento de 60.225 t CO₂/año debido al incremento de buques y un incremento de 4.026 t CO₂/año por incremento de automóviles.</p> <p>El aumento de la huella de carbono es casi imperceptible, será inferior a un 20% de las actuales emisiones, puesto que el tráfico por obras es efímero y el aumento de tráfico de barcos es gradual y poco significativo.</p>	<p>Potenciación del uso de energías renovables en las edificaciones y el alumbrado exterior. Los proyectos de ejecución de la Actualización del PDIPLP contendrán un apartado dedicado al fomento y uso de energías renovables</p> <p>Considerar la instalación de paneles solares para la producción de agua caliente sanitaria</p> <p>Potenciación de ahorro energético: diseño de las edificaciones teniendo en cuenta las condiciones bioclimáticas del entorno, fomento de la iluminación natural en el diseño de las edificaciones.</p> <p>Impulsar políticas y estrategias energéticas entre los usuarios portuarios y favorecer el establecimiento y utilización de nuevos carburantes en el puerto que produzcan una menor contaminación ambiental, como es el caso del GNL, biocombustibles, etc...</p>
<p>Dinámica litoral y clima marítimo (oleaje, corrientes, marea)</p>	<p>Pequeña modificación del oleaje en la zona de las radas del Puerto (reducción de la altura de ola y cambio en la dirección de propagación). Alteración de la circulación local de las corrientes y reducción en la intensidad de las corrientes generales</p> <p>Leve alteración del transporte sedimentario. No obstante, la sedimentación actual, de las aguas cercanas y de interior del Puerto está muy modificada por la preexistencia del Puerto actual.</p>	
<p>Fondos marinos</p>	<p>Alteración y ocupación del fondo marino sin valores ambientales relevantes, ya que se trata de fondos de sedimentos arenosos fangosos o blanquizales.</p>	

ASPECTO AMBIENTAL	EFECTO POTENCIAL DE LA ACTUALIZACIÓN DEL PDIPLP	MEDIDAS CORRECTORAS
<p>Biodiversidad, fauna y flora</p>	<p>Afección indirecta a la biota marina por pérdida de la calidad del agua.</p> <p>Eliminación de comunidades bentónicas por ocupación del fondo.</p> <p>Afección a hábitat no protegidos de algales esciáfilos, fotófilos y arenas con presencia de gorgonáceos y anguilas (<i>Heteroconger longissimus</i>).</p> <p>Según la cartografía también hay fondos de Mäerl, hábitat protegido por OSPAR, aunque no se localizan en el ámbito específico de estudio.</p> <p>Molestias por obras a especies protegidas potencialmente presentes: cetáceos (delfín mular, calderón gris rorcual de Bryde, delfín común, etc.) tortuga boba., reptiles endémicos, avifauna etc.</p> <p>En el ámbito de estudio específico no existen especies de flora terrestre protegida.</p> <p>Desplazamiento de especies piscícolas.</p> <p>Contaminación acústica por ruido submarino. Entre los 60 y 110 dB en el momento de obras y en determinados lugares, estos no afectarán a la ZEC.</p> <p>Ruido por navegación y abrasión de fondos infralitorales por fondeo de embarcaciones de recreo no regulado.</p> <p>Posible incremento de la introducción de especies alóctonas en las aguas de deslastre o por <i>fouling</i>.</p> <p>Instalación de un lugar propicio (escollera) para el asentamiento de organismos marinos.</p>	<p>Vigilancia ambiental durante los rellenos. Creación de una unidad de monitoreo ambiental que estará operativa en todas las fases de los proyectos derivados.</p> <p>Realización de campañas de sensibilización de defensa de los valores ambientales marinos (delfín mular y tortuga boba) Respeto de las velocidades de los buques a la llegada de los muelles Fomento del respeto de la velocidad de tránsito en el entorno marino alertando de posibles colisiones con especies marinas protegidas</p> <p>Establecimiento de la distribución y abundancia de las especies más sensibles al ruido submarino para priorizar el esfuerzo de su seguimiento.</p> <p>Establecimiento de un sistema de seguimiento del ruido ambiental submarino para obtener un mapa de ruido del ámbito marino portuario y posterior establecimiento de una zonificación acústica portuaria</p> <p>Fomento de la aplicación de medidas de mitigación para prevenir los efectos del ruido submarino.</p> <p>Promocionar la realización de estudios sobre el medio marino e impacto de las actividades humanas en el Puerto de Las Palmas</p>
<p>ZEC "Área Marina de la Isleta" (a unos 400 m de la zona de actuación)</p> <p>Delfín mular Tortuga boba HIC: 1110, 1170 y 8330</p>	<p>Ocasional incremento de la turbidez. La dirección de las corrientes y el oleaje dominante, en dirección NE-SO, impide que el incremento de turbidez por la ejecución de las obras afecte a las aguas marinas de la ZEC.</p> <p>Afección indirecta: Efectos derivados del tráfico marítimo (riesgo de contaminación del agua, colisiones, efectos derivados de la contaminación acústica, pérdida de hábitat por solapamiento con rutas marítimas, etc.).</p>	<p>Se incluirán las zonas cercanas a ENP en el seguimiento del ruido submarino.</p> <p>Se procurará ofrecer datos de distribución y abundancia de hábitats de interés comunitario y especies a las autoridades competentes</p> <p>Comunicación directa con los gestores de la ZEC en caso de episodio contaminante</p> <p>Promocionar la reducción de la velocidad de tránsito en las aguas de la ZEC.</p> <p>Se mantendrá la atención ante posibles avistamientos de delfín mular o tortuga boba.</p> <p>Navegación respetuosa con los valores ambientales de la ZEC.</p>
<p>ENP "Paisaje protegido de La Isleta" C-22</p>	<p>Posible afección indirecta al HIC 5333 identificado en La Isleta.</p> <p>No se prevé afección directa porque la zona más cercana con presencia de ese HIC se localiza en la antigua zona de desmonte (área del Roque Ceniciento).</p>	<p>Tratamiento ambiental de las zonas de transición con el Paisaje Protegido de La Isleta, en lo que resulte procedente respecto los compromisos adquiridos en la DIA del año 2001 y las competencias de la APLP.</p>
<p>ZEC "Bahía de Confitá"</p>	<p>Por ubicación no parece que le puedan afectar las actuaciones de la Actualización del PDIPLP</p>	

ASPECTO AMBIENTAL	EFFECTO POTENCIAL DE LA ACTUALIZACIÓN DEL PDIPLP	MEDIDAS CORRECTORAS
Paisaje	<p>Alteración paisajística por la ampliación de las infraestructuras portuarias de la dársena de la Esfinge y la prolongación del dique.</p> <p>Degradación morfológica en la zona de La Isleta debido a los desmontes en la zona de la Isleta para la obtención de material para los rellenos.</p>	<p>Acondicionamiento ambiental del litoral en el área de desmonte y tratamiento ambiental de las zonas de transición con el Paisaje Protegido de La Isleta.</p> <p>Acondicionamiento de los espacios libres, jardines y otros espacios exteriores en las áreas urbanas y a urbanizar del Puerto, con aplicación de actuaciones que mejoren la accesibilidad peatonal y habitabilidad de esos espacios.</p>
Patrimonio cultural y bienes materiales	<p>Posible afección directa o indirecta sobre el patrimonio arqueológico submarino no catalogado.</p> <p>Elementos patrimoniales submarinos: Según los informes anexos al ISA de las empresas Elitoral y Arqueocanaria, en la zona de estudios no se encuentra ningún elemento o bien de interés cultural subacuático. No obstante, se estima en un 10 % la posibilidad de afección por posible presencia de pecios u otro material enterrado habida cuenta del devenir histórico del puerto de Las Palmas.</p> <p>Elementos patrimoniales terrestres: ningún elemento "terrestre" con valor cultural se vería afectado por la Actualización del PDI de Las Palmas.</p>	<p>Cumplimiento de la Ley de Patrimonio Histórico de Canarias.</p>
Población y salud humana	<p>Contaminación acústica: se esperan oscilaciones entre 60 dB y 110 dB en radio de 500 m durante la fase de obras y oscilaciones de entre 6 dB y 10 dB en radio de 100 m durante la fase de funcionamiento. No se afecta a núcleos de población.</p> <p>Contaminación atmosférica por presencia de polvo en suspensión.</p> <p>Generación de empleo directo e indirecto</p>	<p>Ruido: evaluación de los índices Lden y Ln; elaboración de mapa de ruido, delimitación de zonas de servidumbre acústica y elaboración del Plan de acción correspondiente. Medidas preventivas tipo y buenas prácticas ambientales en los proyectos derivados para minimizar y corregir el ruido: pantallas acústicas, limitación de trabajos nocturnos, etc.</p> <p>Contaminación atmosférica: Medidas preventivas tipo y buenas prácticas ambientales en los proyectos derivados para minimizar y corregir el polvo en suspensión y la emisión de gases contaminantes: riegos periódicos, uso de lonas en los camiones, uso de maquinaria homologada, etc.</p> <p>Mejorar y asegurar el acceso y uso público de la costa no urbanizada, con la incorporación de itinerarios y senderos litorales hacia la Isleta, con actuaciones para la mejora paisajística y el acceso y conservación de las calas existentes.</p>
Actividad pesquera	<p>Afección a la zona de pesca aledaña por dispersión del material en la columna de agua y su posterior depósito</p>	<p>Incorporación de las habituales medidas correctoras para la ejecución de obras marítimas en los diferentes proyectos que comprenden la actualización: cierre perimetral de las explanadas, elección de materiales de préstamo, uso de barreras antitubidez.</p> <p>Aplicación del control de calidad de las aguas portuarias establecido en el condicionado de la DIA de 2001 y de un Programa de Seguimiento y Control de la Calidad de las Aguas, conforme a la ROM 5.1-13.</p>
Territorio	<p>Ocupación del suelo</p> <p>Contaminación de suelos</p>	<p>Las empresas que se establezcan en el recinto portuario, serán responsables de tramitar las licencias, permisos, registros y otros documentos legales en materia de protección ambiental, ante las autoridades correspondientes, para las instalaciones y actividades portuarias que dependan directamente de ellas mismas</p> <p>Todas las empresas y terminales que cuenten con instalaciones en el interior del recinto portuario, deberán presentar a la Administración competente su programa de prevención y atención de contingencias en los términos marcados en la normativa vigente al respecto.</p>

ASPECTO AMBIENTAL	EFFECTO POTENCIAL DE LA ACTUALIZACIÓN DEL PDIPLP	MEDIDAS CORRECTORAS
Interacción de factores	<p>Consumo de agua. En fase de explotación se estima un incremento del consumo de agua del 20%. La Autoridad Portuaria indica que la gran parte procederá de desaladoras.</p> <p>Consumo de energía. Se estima un incremento del 10% de energía anual.</p> <p>Generación de residuos: 0,6 kg /día durante las obras.</p> <p>Afección a la coherencia territorial por transformación del suelo pero menor que el resto de alternativas.</p> <p>Vulnerabilidad a riesgos naturales: teniendo en cuenta previsiones de cambio climático no se espera que ningún muelle previsto quede sumergido a finales de siglo para las condiciones estudiadas de nivel del mar.</p> <p>Dada la tipología de la actuación, su vida operativa prevista y las estimaciones de la subida del nivel del mar previstas por el IPCC, se estima que no se influiría sobre manera en el diseño de las infraestructuras y en todo caso estas quedarían solucionadas con cálculos adicionales en los correspondientes proyectos de construcción.</p>	Residuos: Medidas preventivas tipo y buenas prácticas ambientales en los proyectos derivados para minimizar la generación de residuos y mejorar su gestión.

En cualquier caso, todas las actuaciones que se desarrollen dentro del marco de la Actualización de PDIPLPI y que estén sujetas al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, según la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, tendrán un análisis ambiental detallado y se aplicarán las medidas ambientales más adecuadas para paliar los efectos negativos que generen sobre el medio ambiente.

4. Principales hitos del procedimiento de evaluación ambiental

Trámite	Fecha
Entrada Documentación inicial	21/01/2011
Inicio consultas previas	03/03/2011
Resolución aprobación del Documento de Referencia	13/09/2011
Traslado del Documento de Referencia	16/09/2011
Traslado de respuesta a consulta extemporánea de la DG Recursos Pesqueros y Acuicola MAGRAMA (adjunta dos informes del IEO)	16/12/2011
Anuncio en Boletín Oficial del Estado (BOE) de información pública (IP)	22/04/2013
Recepción del expediente de evaluación: Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA), versión preliminar Actualización PDIPLP y resultado de IP y consultas	11/11/2013
Solicitud reelaboración ISA y repetición de IP y consultas	30/04/2014
Anuncio en BOE de información pública nuevo ISA	22/12/2014
Solicitud a OP análisis cumplimiento artículo 4.7 Directiva Marco Agua	20/04/2015
Entrada expediente completo	14/05/2015
Reiteración solicitud del 20/04/2015 y petición de información complementaria	13/07/2015
Entrada análisis cumplimiento artículo 4.7 Directiva Marco Agua e información complementaria	10/11/2015

Los documentos asociados a los principales hitos del procedimiento de evaluación ambiental citados (Documentación inicial, Documento de Referencia, Informe de Sostenibilidad Ambiental y versión preliminar de la Actualización del PDIPLP resultado de la información pública y consultas) pueden consultarse en Internet:

- A través de la aplicación "SABIA" (apartado de "Consulta de Planes y Programas") del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, en la dirección electrónica:

<http://www.magrama.gob.es/es/> .

Para facilitar la búsqueda en esta aplicación, se puede emplear el código del expediente de evaluación ambiental de la Actualización del PDIPLP que es el 2011P001.

- A través de la siguiente dirección electrónica de la Autoridad Portuaria de Las Palmas se pueden consultar el ISA y la versión de la Actualización del PDIPLP sometidos a información pública y consultas.

<http://www.palmasport.es/web/guest/planificacion-portuaria-lpa>

5. Resultados de las consultas y de la información pública realizadas

La Autoridad Portuaria de las Palmas, atendiendo a lo indicado por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural con fecha 30 de abril de 2014, sometió el ISA definitivo y la versión preliminar de la Actualización del PDIPLP a información pública y consultas, 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 308 del 22 de diciembre de 2014 y en el mismo se establecía un plazo de 45 días hábiles para poder formular alegaciones.

Según informa la Autoridad Portuaria de Las Palmas, 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 adjuntan el mismo informe remitido por la Federación Provincial de Pescadores de Las Palmas.

Entre todos los aspectos apuntados en esta 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. El órgano promotor 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 de Las Palmas afirma que la ampliación y modificación de configuración exterior propuesta en la Actualización del PDIPLP 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 esta 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 del órgano promotor. Este documento forma parte del expediente recibido con fecha 14 de mayo de 2015.

6. Determinaciones ambientales

La Actualización del PDIPLP modifica un Plan Director de Infraestructuras vigente de un puerto en funcionamiento situado a unos 400 m de la ZEC "*Área marina de La Isleta*", siendo los valores naturales que motivaron su designación el delfín mular y la tortuga boba. Por tanto, las medidas ambientales deberán ir encaminadas a proteger, además de a la biodiversidad identificada en el entorno del Puerto de Las Palmas, a esos objetivos de conservación y el biotopo en el que habitan. De esta manera, y fruto de las consultas y alegaciones realizadas, el órgano ambiental establece las siguientes determinaciones ambientales:

Sobre los objetivos ambientales:

La Actualización del PDIPLP debe ser coherente con las políticas ambientales con las que se relaciona, es decir, con los objetivos ambientales derivados de compromisos internacionales, nacionales, autonómicos, insulares y locales, entre ellas, con los objetivos de las directivas: Directiva Marco del Agua -Directiva 2000/60/CE-, Directiva marco sobre la Estrategia Marina -Directiva 2008/56/CE-, la Directiva marco para la ordenación del espacio marítimo -Directiva 2014/89/UE- y Directiva Hábitats -Directiva 92/43/CEE-). También se ha tenido en cuenta los objetivos ambientales establecidos por la política estatal de transportes e infraestructuras, que durante el periodo de tiempo en el que se elaboró el ISA de la Actualización del PDI venía determinado por el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT). No obstante, por resolución de 5 mayo de 2015 se aprobó un nuevo marco estratégico estatal, denominado "*Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012 – 2024*", por lo que será conveniente actualizar el documento de la memoria de la Actualización del PDI antes de su aprobación definitiva, de forma que sea coherente con el marco estratégico estatal.

Por todo lo anterior, la planificación propuesta debe alcanzar al menos los siguientes objetivos ambientales, no sólo los citados en el ISA (capítulo 2.2):

- Desarrollar un modelo de gestión portuaria sostenible, compatible con la conservación del medio marino y sus recursos.
- Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, procedentes tanto de las futuras instalaciones como del tráfico marítimo que soporten estas nuevas infraestructuras, para reducir los impactos derivados del cambio climático.
- Reducir las emisiones contaminantes, los niveles sonoros y la probabilidad de accidentes.
- Promover el transporte marítimo de corta distancia y el fomento de las cadenas de transporte más sostenibles.
- Disminuir el consumo energético y fomentar el uso de energías alternativas.
- Mejorar el nivel de implementación de sistemas de calidad y gestión ambiental en las terminales portuarias.
- Recuperar y restaurar ambientalmente otras zonas del área de influencia portuaria, así como del enclave marino limitrofe, el Área Marina de La Isleta (ZEC - ES7010016).
- Minimizar la alteración de la dinámica litoral y de los fondos marinos.
- Compensar la posible afección a largo plazo sobre las rutas migratorias del delfín mular y de la tortuga boba, especies objetivo de conservación del espacio ZEC.
- Conservar el patrimonio histórico-cultural existente en la zona de servicio del puerto.

Sobre los efectos en Red Natura 2000:

Aunque la evaluación ambiental estratégica de la Actualización del PDIPLP ha resuelto que no es probable la aparición de nuevos efectos significativos sobre la ZEC "Área marina de La Isleta", aquellas futuras actuaciones o proyectos que a priori se presumiera razonablemente que pudieran producir dichos efectos deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental específica que se realizará de acuerdo con la legislación básica estatal y la adicional de la Comunidad Autónoma de Canarias, sin comprometer los objetivos de conservación de los lugares.

El órgano competente para aprobar las actuaciones o proyectos incluidos en la Actualización del PDIPLP sólo podrá manifestar su conformidad con los mismos tras haberse asegurado de que no causará perjuicio a la integridad del espacio en cuestión. Si la conclusión de esta evaluación fuera negativa, se deberán cumplir, entre otros, los requerimientos contemplados en el artículo 46.5 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad.

Sobre la protección y conservación de las especies protegidas presentes:

- En relación con la medida propuesta en el ISA sobre la promoción de los estudios sobre el medio marino e impacto de las actividades humanas en el Puerto de las Palmas, preferentemente, en virtud de la aplicación del principio de mejor conocimiento científico, deberán encargarse a cualquier institución docente o científica que haya participado en la Estrategia marina para la demarcación canaria. El seguimiento de la Actualización del PDIPLP deberá contemplar esta cuestión estableciendo el número de estudios a realizar a lo largo de la planificación y asignando un presupuesto. Uno de los temas a estudiar podría ser evaluar hasta qué punto el ruido generado por la navegación puede influir en la salud de las poblaciones de cetáceos presentes (la evaluación del ruido producido por los usuarios del puerto, incluido las embarcaciones de recreo o las plataformas petrolíferas). Como aproximación al potencial impacto que el ruido genere se realizará un seguimiento de cetáceos en los espacios de agua de la zona de servicio del puerto, principalmente en las aguas portuarias colindantes y cercanas con las aguas de la ZEC "Área marina de La Isleta".

- En base a los resultados de los estudios científicos que se realicen, y únicamente si se demuestra que dicha acción pudiera tener efectos positivos, se propondrá ante las Administraciones con competencias en la ordenación y coordinación del tráfico marítimo, propuestas de cambios de ruta marítimas, para evitar zonas de alto riesgo de colisión con cetáceos, así como propuesta de reducción de velocidad en las zonas de máxima densidad de cetáceos. Esta medida requiere la delimitación de un área de riesgo fundamentada en estudios científicos y una campaña de difusión de los límites establecidos a las empresas navieras, ya sea por inclusión de los límites de la misma en cartas náuticas o mediante otros medios de difusión efectivos.

Sobre las actuaciones en el marco de la Actualización del PDIPLP:

Para las actuaciones que se plantean en el marco de la Actualización del PDIPLP se tendrá en cuenta las siguientes consideraciones:

- El promotor de las actuaciones contempladas en esta Actualización del PDIPLP, que ya hubieran sido sometidas a una anterior evaluación de impacto ambiental de proyectos, y que por tanto, no han sido objeto de la presente evaluación ambiental estratégica, deberán presentar ante el órgano ambiental, antes del inicio de cada actuación, un documento acreditativo de que no se han producido modificaciones sustanciales de las características que sirvieron de base para realizar dicha evaluación de impacto ambiental del proyecto o, en su caso, que obtuvieron pronunciamientos de inadmisión a trámite, que puedan ocasionar efectos adversos significativos sobre el medio ambiente.
- En los documentos de inicio, documentos ambientales o estudios de impacto ambiental de los proyectos constructivos futuros se incorporarán las medidas preventivas recomendadas por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar:
 - Para evitar el exceso de turbidez durante las tareas de relleno y explanación de las dársenas se instalarán barreras flotantes protectoras (retención de sólidos y antiturbidez) en el lado exterior (del frente de vertidos) de los cajones que se utilicen para la ejecución de los muelles. Asimismo, se instalará un filtro de grava en la cara interna de los cajones, reduciendo la salida de material fino entre ellos.
 - En la zona de depósito y vertido de materiales se instalarán turbidímetros. Se hará un estudio de la pluma de turbidez conforme a las inspecciones in situ y resultados de los análisis preliminares y de seguimiento sobre el control de la calidad de las aguas, según aplicación de la ROM 5.1-13.
- *Adaptación al cambio climático:* Los documentos de inicio, documentos ambientales o estudios de impacto ambiental de los futuros proyectos constructivos derivados de esta Actualización del PDIPLP, deberán tener en cuenta en sus cálculos de diseño las proyecciones de subida del nivel del mar y las proyecciones de cambios en el oleaje por efecto del cambio climático que afectarán a la fiabilidad y operatividad de las obras portuarias. En este sentido, se consultará el informe "*Cambio Climático en la Costa Española*" sugerido por la Oficina Española de Cambio Climático que se complementa con el visor cartográfico interactivo, desarrollado por la Universidad de Cantabria, así como cualquier informe posterior que haya validado la Oficina Española de Cambio Climático.
- *Mitigación del cambio climático:* Dentro de las medidas preventivas a tener en cuenta en las distintas fases de la Actualización del PDIPLP y de diseño de los documentos de inicio, documentos ambientales o estudios de impacto ambiental de los futuros proyectos derivados incluirán las medidas sugeridas por la Oficina Española de Cambio Climático:
 - Establecer, en la medida de lo posible, una infraestructura de suministro de electricidad para la realización de las operaciones de los barcos durante el tiempo que se encuentran atracados en puerto, dado que el uso de energía eléctrica, más aún si procede de fuentes renovables, en lugar de motores de combustión de los barcos, supone una reducción significativa de las emisiones de GEI y una mejora en la calidad del aire.

- Incluir un programa específico de seguimiento de las emisiones de GEI a la atmósfera y un plan de reducción de las mismas.

- *Huella de carbono:* Los documentos de inicio, documentos ambientales o estudios de impacto ambiental de los futuros proyectos derivados de la Actualización del PDIPLP deberán incluir un análisis de la huella de carbono del proyecto bajo un enfoque de ciclo de vida completo que considere la fase de construcción y explotación.

- *Patrimonio cultural:* Las actuaciones arqueológicas que deberán contemplar los documentos de inicio, documentos ambientales o estudios de impacto ambiental de los futuros proyectos derivados de la Actualización del PDIPLP, deberán tener en consideración el Plan Nacional de Protección de Patrimonio Cultural subacuático Español. Los proyectos aún no autorizados a desarrollar en la zona de influencia de la Dársena de La Esfinge tendrán en cuenta, como punto de partida, el "Plan de actuación en el Patrimonio Histórico" (2012), elaborado por ARQUEOCANARIA, S.L. y adjunto al ISA de octubre 2014.

Adicionalmente, en aplicación de la Ley 1/1999 de Patrimonio Histórico de Canarias, se adoptarán todas las medidas cautelares al efecto de evitar la destrucción o deterioro de los Bienes integrantes del Patrimonio Histórico, aunque no estén formalmente declarados.

En todo caso, los documentos de inicio, documentos ambientales o estudios de impacto ambiental de los futuros proyectos incorporarán un estudio arqueológico de campo.

- Los documentos de inicio, documentos ambientales o estudios de impacto ambiental de los futuros proyectos que se redacten para la ampliación del dique y explanadas de La Esfinge, derivados de esta Actualización del PDIPLP, y que deban someterse a un procedimiento de evaluación ambiental de proyecto, deberán adjuntar un estudio de afecciones hidrodinámicas y sedimentarias.

- Los documentos de inicio, documentos ambientales o estudios de impacto ambiental de los futuros proyectos derivados de la Actualización del PDIPLP deberán considerar:

- Las medidas de conservación de la ZEC "Área Marina de la Isleta" aprobadas por la Orden ARM/2417/2011, de 30 de agosto, por la que se declaran zonas especiales de conservación los lugares de importancia comunitaria marinos de la región biogeográfica Macaronésica de la Red Natura 2000 y se aprueban sus correspondientes medidas de conservación.
- Los objetivos del Plan Especial Paisaje Protegido de La Isleta (C-22), del término municipal de Las Palmas de Gran Canaria, aprobado mediante la Resolución de 25 de octubre de 2010 de la Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial.
- Los objetivos de protección de la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino
- Los objetivos ambientales de la estrategia marina de la Demarcación Marina Canaria.

- Los objetivos ambientales del Plan Territorial Especial Hidrológico de Gran Canaria.
- El Plan Regional de Ordenación de la Acuicultura de Canarias.

Sobre el Seguimiento Ambiental:

De acuerdo con el artículo 15 de la Ley 9/2006, el órgano promotor deberá realizar un seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación de la Actualización del PDIPLP, para identificar con prontitud los efectos adversos no previstos y permitir llevar a cabo las medidas adecuadas para evitarlos. Para evitar duplicidades se podrán utilizar mecanismos de seguimiento ya existentes.

El órgano promotor deberá desarrollar un seguimiento ambiental, con objeto de disponer de información continua acerca de la incidencia y evolución ambiental de la Actualización del PDIPLP.

Se trata de asegurar el seguimiento del grado de cumplimiento de los objetivos ambientales fijados en el ISA y en esta memoria ambiental.

En concreto, la información mínima que contendrá el programa de seguimiento será:

- Estado de ejecución de las obras y resto de actuaciones previstas en la Actualización del PDIPLP.
- Estimación del grado de cumplimiento de los objetivos ambientales propuestos.
- Magnitud y alcance de los posibles efectos ambientales adversos derivados de la puesta en práctica e la Actualización.
- Estimación sobre la eficacia de las medidas preventivas, correctoras puestas en práctica.
- Seguimiento del cumplimiento de las determinaciones ambientales de la Memoria Ambiental de la Actualización del PDIPLP.
- Grado de ejecución de los presupuestos previstos.

El Seguimiento Ambiental podrá ser objeto de modificaciones, incluyendo los parámetros que deben ser medidos y controlados, la periodicidad en la medida, y los límites de calidad entre los que deben encontrarse dichos parámetros, cuando la entrada en vigor de nueva normativa, y/o cuando la necesidad de adaptación a nuevos conocimientos significativos sobre la estructura y funcionamiento de los sistemas implicados, y/o los avances tecnológicos permitan la aplicación de procedimientos de corrección más eficaces, así lo aconsejen.

La realización del seguimiento se basará en el establecimiento de indicadores, que permitan comprobar el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales y el grado de implantación de las actuaciones previstas y sus resultados.

A la hora de establecer los indicadores ambientales estratégicos se tendrá en cuenta, además de la relación con los objetivos a supervisar, las posibilidades de ponderación y cuantificación de los mismos, la necesidad de realizar su seguimiento y evolución en el

tiempo, un número limitado de los mismos, así como su sencillez y facilidad de obtención. Se recomienda consultar el Sistema de Indicadores ambientales para el sistema portuario español (INDAPORT) de Puertos del Estado.

Se definirán indicadores estratégicos para evaluar, como mínimo, la evolución de los gases de efecto invernadero, del uso del agua, del uso de energía y de los residuos producidos. Asimismo se definirán indicadores operativos para valorar la evolución de la calidad del agua, de la calidad del aire, la naturalidad de la costa (variaciones de la dinámica litoral y transporte sedimentario), la calidad de la biodiversidad (colisiones, atropellos, avistamientos, etc.), la calidad del paisaje y la calidad del patrimonio arqueológico.

La puesta en práctica del Seguimiento Ambiental será responsabilidad de la Autoridad Portuaria de Las Palmas. Este seguimiento se nutrirá además de los resultados de los Planes de Vigilancia Ambiental de los proyectos derivados. En cualquier caso, se establecerá un cronograma de toma de datos que se prolongará hasta el quinto año posterior a la finalización de la última obra definida en esta Actualización del PDIPLP. Los resultados se plasmarán en los diferentes informes del seguimiento, que serán remitidos al órgano ambiental. El primer informe reflejará la situación preoperacional. Una vez se inicien las obras de los proyectos derivados de la Actualización se realizarán informes anuales. Durante los cinco años posteriores a la finalización de las obras del último proyecto derivado, también se realizarán informes anuales. Asimismo, cuando concurren circunstancias excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, se emitirá un informe especial que recoja la incidencia que lo ha motivado, así como las medidas adoptadas para subsanarla. Todo ello, sin perjuicio de la comunicación inmediata que en su caso proceda a los órganos competentes.

Otras

- Debe tenerse también en cuenta que el desarrollo sostenible, en todo caso, será un principio horizontal aplicable a todas las políticas desarrolladas por los Estados miembros, según el artículo 3 del Tratado de la Unión Europea.

Además, deberán respetarse otros criterios de sostenibilidad complementarios, como son los contenidos en las estrategias y programas europeos siguientes:

- i. Utilización sostenible de los recursos naturales. Estrategia: Una Europa que utilice eficazmente los recursos - Iniciativa emblemática de la Estrategia Europa 2020 (COM (2011) 571).
- ii. Priorización de las medidas que supongan un menor consumo o ahorro de energía y el impulso de las energías renovables. Estrategia Europea 2020 (COM(2010) 2020).
- iii. Reducción de la contaminación atmosférica. Estrategia temática respecto a la contaminación atmosférica (COM(2005) 446).
- iv. Detención de la pérdida de biodiversidad. Estrategia de la UE sobre la biodiversidad hasta 2020: nuestro seguro de vida y capital natural (COM(2011) 244).
- v. Contribución al logro del buen estado ambiental del medio marino. Directiva Marco de Estrategia Marina (Directiva 2008/56/CE) y Estrategias marinas de España.

vi. Protección, gestión y ordenación del paisaje y fomento de las actuaciones que impliquen la protección y revalorización del patrimonio cultural. Convenio Europeo del Paisaje: El Convenio Europeo del Paisaje entró en vigor el 1 de marzo de 2004. España ha ratificado el citado Convenio el 26 de noviembre de 2007 (BOE de 5/02/2008).

- A la hora de valorar las diferentes solicitudes de ocupación de dominio público portuario en las nuevas superficies derivadas de la Actualización del PDIPLP y los diferentes proyectos en trámite de competencias que se presenten, se dará prioridad a aquellas empresas o entidades que acrediten contar con un Sistema de Gestión Ambiental (ISO 14001 o similar) y un Sistema de Gestión Energética (ISO 50001).

7. Conclusión

La Secretaría de Estado de Medio Ambiente y la Presidencia de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, formulan esta resolución de Memoria Ambiental 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.

Madrid, de 27 JUN 2017

Madrid, 26 de mayo de 2017

La Secretaria de Estado
de Medio Ambiente



María García Rodríguez

El Presidente de la Autoridad Portuaria
de Las Palmas



Luis Ibarra Betancort

