

# ALEGACIONES



## PLAN ESPECIAL PUERTO DE ARRECIFE

**en representación de Alternativa Ciudadana 25 de mayo, GRUPO MUNICIPAL DE ARRECIFE,**

## **JUSTIFICACIÓN DE LAS ALEGACIONES**

En primer lugar, **AC25m entiende que el desarrollo del Puerto de Arrecife es de vital importancia para el desarrollo económico de la isla** pero no compartimos que, con esta disculpa, se enmascaren actuaciones urbanísticas y comerciales que beneficien a unos pocos en detrimento de la mayoría de los ciudadanos, abusando de las prerrogativas que la normativa estatal da a la Autoridad Portuaria, en relación a las zonas portuarias afectadas.

No nos fiamos de quienes hasta ahora han hecho gala del oscurantismo más feroz. De los que niegan la posibilidad de escuchar, a todos los colectivos interesados en este Plan Especial, en el ámbito de la Comisión de Seguimiento del Plan General, tan vinculada con este. Ni de los que aprueban inicialmente los procedimientos por decreto.

Aunque, al parecer, sea legal la competencia de la Sra. Alcaldesa, la aprobación inicial del **Plan Especial del Puerto de Arrecife (PEPA)**, en todo caso, no tenía la obligación de hacerlo. Coincidiendo con sus palabras, en la sesión plenaria, del 25 de mayo de 2000, al tratar sobre el **Plan Utilización del Puerto de Arrecife (PUPA)**, "hubiéramos preferido que se celebrara un pleno monográfico para tratar este asunto".

Siguiendo con su característico proceder nos presenta este Plan especial del Puerto de Arrecife casi a escondidas, publicándolo en el mes inhábil de agosto, y hurtando a los ciudadanos y a los grupos políticos, incluso a los que forman el pacto de gobierno, participar en un debate previo sobre lo procedente o no de esta aprobación inicial.

Tenemos claro por qué se eligió, en el **Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Arrecife**, la alternativa nº 4, a pesar de tener "*mayor coste que las dos primeras alternativas*". No nos creemos tanto interés por esta opción, a pesar, de ser más cara. Pensamos que es la que más los acerca a los futuros centros comerciales, dotaciones hoteleras y de restauración que están estratégicamente previstos tanto en el área de servicios del puerto, concurso Puerto-Ciudad, como en el nuevo PGOU de Arrecife. Sí la ubicación del muelle de cruceros estuviera en el de Los Mármoles, (Alternativas 1, 2, 3,) la existencia de estas instalaciones no sería nada rentable.

Con esta opción, el nivel de relleno es elevado. Se ganan al mar un número considerable de metros cuadrados. En el Área de Remodelación de Naos y en el Área de pasajeros, Ro-Ro y Cruceros, hay previstos 37.876 y 107.373 metros cuadrados, respectivamente. Pensando en hoteles y centros comerciales es "normal". Como ejemplo, destacar lo contemplado en la página 53 del documento del PUPA que con respecto a las bolsas de suelo sin desarrollar que "**permitirían**

**la localización de usos hoteleros, comerciales y de ocio complementarios de los deportivos que revitalizarán dotándoles de vida y animación los espacios ahora obsoletos. Localizadas, tanto en el interior, como contiguas a la de servicio, o susceptibles de creación mediante rellenos, el desarrollo de estas bolsas de suelo podría contribuir a la financiación del conjunto de las obras”.**

Consideramos que hay que evitar el relleno del mar y ajustarlo estrictamente al uso puramente portuario y no para establecer actividades industriales que no tienen relación con los servicios básicos de los puertos, a los que, por cierto, solo pretenden destinar **“una porción de suelo que no supere el 10 % de la superficie total de la zona de servicios”.** (Página 70 del PUPA).

El carácter especulativo está claro. Para evitar dudas sólo hay que leer las páginas del PUPA 65 y 66. Los apartados BALANCE y OTROS RECURSO GENERABLES POR EL PLAN.

No solo se ahorran los costos de la adquisición de terrenos a incorporar porque pertenecen a la Zona Marítima Terrestre sino que también, con la disculpa de **“recuperar y poner en valor la fachada marítima de Arrecife”** y constituirla como su imagen emblemática y su puerta de entrada, tienen calculado que **permitiría aumentar netamente el valor de los terrenos incluidos en la operación y de aquellos que pudieran acondicionarse a lo largo del proceso”.**

En principio consideran dos tipos de terrenos que podrían incorporarse al proceso de creación de esta nueva fachada marítima: **“terrenos actualmente incluidos en la zona de servicio, terrenos de nueva creación mediante rellenos y terrenos privados”.**

Después, en los párrafos siguientes, hacen cuentas y al final reúnen 370.000 metros cuadrados. La mitad para paseos y espacios sin edificar y el resto, 180.000, **“el 60% de la autoridad Portuaria, situados en primera línea de costa, sería susceptible de recibir un aprovechamiento urbanístico lucrativo en un proyecto de recuperación y puesta en valor de la fachada marítima de Arrecife”.** Calculan que a 40.000 Ptas. el metro cuadrado de los terrenos de **vocación lucrativa** podría estimarse en torno a los 3.000 millones de Ptas.

Para terminar el último párrafo es significativo: **“ En definitiva, se comprueba estas estimaciones, que la posible puesta en valor de la fachada marítima de Arrecife, apoyada en gran medida sobre la zona de servicio del puerto podría generar recursos suficientes para compensar cualquier balance negativo que pudiera resultar de la Propuestas del Plan”**

Complementando las actuaciones previstas en la zona de servicios detalladas en el PUPA y en el PEPA con el proyecto del nuevo PGOU, ahora suspendido, se aprecia claramente que se creará el efecto nasa, de tal forma que los visitantes que lleguen por el muelle de cruceros no necesiten recorrer las distintas partes de la capital y menos las tradicionales zonas comerciales de la misma. Tendríamos, como se prodiga últimamente, un puerto de **TODO INCLUIDO.**

Con este proyecto el beneficio total lo obtendrá la Autoridad Portuaria y las empresas, a los que ésta, adjudicará las concesiones de explotación de todas las actividades previstas: comerciales, restauración, hotelera, mantenimiento, etc. Nos tememos que a los empresarios, de toda la vida, que tienen sus industrias en la zona colindante a Puerto Naos, no se les va a dar ni la posibilidad de compensarle, tras la declaración de sus propiedades como espacio reservado para la recova municipal, en el nuevo proyecto de plan general.

Centrándonos en el **Plan Especial del Puerto de Arrecife ("PEPA")** hay que hacer varias observaciones:

En cuanto al Plan general vigente, en estos momentos, está pendiente de resolver los "errores" que se cometieron en su adaptación a las directrices de la LOTENC por lo que consideramos conveniente que, hasta que no se proceda a su rectificación y posterior aprobación por todos los organismos competentes, tanto el Convenio firmado entre la Autoridad Portuaria y la Sra. Alcaldesa, el pasado 1 de julio de 2004, como el documento del PEPA, **Art. 2 de las normas urbanísticas**, deben quedar suspendidos.

Considerando la gran vinculación que tienen el Plan General y el PEPA, no sería conveniente proceder a la aprobación definitiva de este Plan Especial teniendo pendiente lo anterior debido a que los cambios en el planeamiento general puedan afectar sustancialmente el documento en cuestión.

Con respecto al **Art. 8. Estudios de Detalle. Párrafo 3.** Consideramos que las competencias propias de los Órganos de Gobierno de las Corporación, Alcalde y Pleno, no deben ser delegados y menos a una entidad que no corresponde con lo propio. Proponemos su eliminación del texto.

En el **Art. 36.- AN1:** En cuanto a la ampliación del muelle de contenedores, creemos que no es lo más adecuado por el impacto visual que tendría desde el Castillo de San José, Museo Internacional de Arte Contemporáneo.

Vemos también que, con la ampliación de este, la playa de Las Arenas, situada debajo del Castillo, correría el peligro de deterioro grave.

Con los **Art. 39 y Art.40.- AN4 y AN5:** No estamos de acuerdo con la ubicación de hoteles, en el área de servicios portuario, con la catalogación de "emblemático". Con esta clasificación cabe la posibilidad de aumentar su edificabilidad. Esto supondría una competencia desigual con respecto a las instalaciones hoteleras del resto de la ciudad. El único que si tiene justificado su uso es el actual Casa del Marino por su atención exclusiva a los marinos y sus familiares.

Si la intención es el **"acercar a los visitantes a la ciudad por sus grandes ventajas socioeconómicas para la ciudad"**, seguimos sin entender el empeño en ubicar centros comerciales y recreativos en esta zona. Hay otras muchas posibilidades comerciales más acordes con los sentidos portuarios y más solidarios con el resto de los comerciantes de la isla en general, y con los de Arrecife en particular.

Además nos preocupa mucho ¿Que pasará con las embarcaciones de recreo y pesca que actualmente fondean en Puerto Naos? Con la creación de un puerto deportivo, en esta zona, seguramente se verán obligados a trasladarse a otros lugares, ante la imposibilidad de pagar los altos precios por los atraques de este tipo de instalaciones.

El **Art.41.- AN6: Área de Paseos Marítimos, subáreas A, B, C, D, E, (Charco de San Ginés, Litoral desde el Islote del Francés hasta la playa del Reducto y antiguo muelle comercial)**, debe eliminarse al estar en contraposición con nuestra solicitud final, de desafectarlas del PUPA.

Expuesto lo anterior, para AC25m, **antes de iniciar la aprobación del PEPA**, se hace necesario:

**A) Modificar**, al amparo del Art. 97, de la Ley 48/2003 de 27 de noviembre de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, **el Plan de Utilización del Puerto de Arrecife "PUPA"** ya que este documento, publicado por Orden Ministerial de Fomento 426/2004, enmarca **el Charco de San Ginés, el antiguo muelle comercial y el litoral comprendido**

**entre el islote del Francés y El Reducto** dentro de las delimitaciones territoriales que son afectadas por la Autoridad Portuaria.

Con respecto a esto, tanto en los documentos del PUPA como del PEPA, cuando se detallan estas áreas, reconocen, en muchas ocasiones, y, sobre todo, en los apartados que las describen específicamente, que el interés portuario es mínimo. Que nunca podrán ser usados para fines portuarios por sus características físicas o por el estado de abandono al referirse al viejo Muelle Comercial.

Compartimos, en este sentido, las declaraciones realizadas por la Sra. Alcadesa, cuando era concejala, por PIL, en la oposición, durante la sesión del Pleno de Arrecife, celebrada el 25 de mayo de 2000, al intervenir en el punto décimo sexto, que trataba sobre la aprobación del PUPA expresó, según el acta, que *"En cuanto al contenido del PUPA y su misión de delimitar la zona de servicios del Puerto, entendemos que tanto para la actividad comercial portuaria, como para los servicios del Puerto no se necesita todo el frente litoral y creemos que la Autoridad Portuaria se ha excedido en sus competencias."*

El interés totalmente especulativo de la Autoridad Portuaria, al amparo de una rígida legislación estatal es evidente:

El preámbulo de la Orden Ministerial, antes citada, no los confirma, en su 4º párrafo, donde dice que *"La aprobación del plan de utilización de los espacios portuarios corresponde al Ministro de Fomento..... y llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada, así como la afectación al uso portuario de los bienes de dominio público incluidos en la zona de servicios que sean de interés para el puerto."*

Relacionando, el párrafo anterior, con el documento del PUPA, en su página 57, Área 2: Charco de San Ginés, letra "C": ***"Es conveniente asegurar la presencia de la Autoridad Portuaria en los Proyectos puerto/ciudad que pudieran desarrollarse en el entorno del Charco de San Ginés y de la Isla del Francés, que pueden afectar seriamente a las instalaciones portuarias justifica, asimismo, la calificación de Afección Portuaria que se asigna al resto del área"***

No les interesa su valor ecológico ya suficientemente explicado por muchos de los científicos entendidos y tampoco les importa las múltiples manifestaciones, a favor de su protección, que ha hecho los colectivos ecologistas y movimiento ciudadanos.

Nada que decir con la clasificación del Litoral como Sitio de Interés Científico. Se dejó morir expediente y, hasta el presente, después de rechazar el grupo de gobierno nuestra propuesta de presentar un Recurso Potestativo de Reposición, contra el Decreto 19/2005, de 22 de febrero, relativo a la declaración de caducidad del procedimiento administrativo de declaración del Sitio de Interés Científico de la Marina de Arrecife y Salinas de Naos, en el término municipal de Arrecife de Lanzarote, solo nos queda la esperanza de que prosperen otro dos presentado por Ciudadanos por Arrecife y por D. Ramón Pérez Hernández, los días 1 y 4 de abril de 2005, respectivamente.

Lo sensato sería rescatar la unanimidad que, en este sentido, se alcanzó, por todos los partidos, con representación, en la citada sesión plenaria de 2000. En esa misma, se acordó lo siguiente:

*"Tras las intervenciones anteriores, por unanimidad se acuerda emitir el siguiente informe municipal sobre el asunto:*

1.-El PUPA debe delimitar los espacios portuarios ciñéndose a los espacios formados por la Bahía de Naos, el Puerto de los Mármoles, Punta Grade y el Antiguo muelle comercial, tal como se refleja en el plano adjunto.

2.- Deben quedar excluidas del PUPA las superficies de tierra y agua que se extienden desde el Islote del Francés a la Playa del Reducto, incluyendo en la exclusión la zona del Charco de San Ginés, superficies todas ellas que en la actualidad no están ligadas a la actividad portuaria ni destinadas a tareas complementarias de dicha actividad. El frente urbano y litoral de Arrecife ha de ser excluido del ámbito del PUPA, realizándose su ordenación por medio del Plan General de Ordenación Urbana de Arrecife y demás instrumentos urbanísticos que, en su caso, lo desarrollen.

3.-Se solicita la cesión gratuita al Ayuntamiento de Arrecife de los bienes que, teniendo actualmente la condición de dominio público portuario, resulten innecesarios y se puedan desafectar del dominio público estatal."

Debemos tener en cuenta que este Plan de Utilización **se aprobó un mes antes de que la mayoría de sus preceptos legales, basados en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, fueran modificados o derogados por la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, publicada el 27 de noviembre de 2003**, la cual, en su exposición de motivos, apartado V, al respecto de la utilización del dominio público portuario, justifica que "Las necesidades de una nueva regulación del dominio público portuario surgen, además de por el rodaje de más de 10 años de la propia Ley de Puertos, por la necesidad de adaptarlo a los cambios en el modelo de gestión de los puertos".

Esta Ley, dedica su Título IV, Capítulos III y IV, para establecer la utilización del dominio publico portuario estatal y el plan de utilización de los espacios portuarios, (desarrollados entre los Art. 94 al 98).

En su Art. 94, Usos y actividades permitidas en el dominio público portuario, determina:

**"1. En el dominio público portuario sólo podrán llevarse a cabo actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios y de señalización marítima, de conformidad con lo establecido en esta Ley. A tal efecto, tienen la consideración de usos portuarios los siguientes:**

**a) Usos comerciales, entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios básicos y otras actividades portuarias comerciales.**

**b) Usos pesqueros.**

**c) Usos náutico-deportivos.**

**d) Usos complementarios o auxiliares de los anteriores, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.**

En aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el [artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas](#), y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, **podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos no portuarios, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico.**

Las Autoridades Portuarias **no podrán participar directa o indirectamente en la promoción, explotación o gestión de las instalaciones y actividades que se desarrollen en estos espacios, salvo las relativas a equipamientos culturales y exposiciones.**

**Con el objeto de preservar el patrimonio arquitectónico que constituyen los faros**, en los espacios del dominio público portuario afectados al servicio de señalización marítima **se podrán autorizar usos y actividades distintos de los de señalización marítima**, de acuerdo con lo previsto en los párrafos anteriores, **siempre que los mismos no condicionen o limiten la prestación del servicio que en cada momento sea el apropiado**, teniendo en cuenta las necesidades del tráfico y de la tecnología, sin que en ningún caso sean indemnizables las modificaciones que se impongan por dicho motivo.

**Excepcionalmente**, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado, **el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras en espacios del dominio público portuario destinados al servicio de señalización marítima, debiendo acomodarse a lo dispuesto en el planeamiento urbanístico.** En el caso de que las instalaciones de señalización marítima en las que se vayan a autorizar el uso hotelero se ubiquen en una zona de 100 metros medidos desde el límite interior de la ribera del mar, o de 20 metros si los terrenos tienen la clasificación de suelo urbano, la Dirección General de Costas deberá emitir informe previo a la autorización del Consejo de Ministros. Las obras que supongan incremento de volumen sobre la edificación ya existente sólo podrán ubicarse fuera de la zona de 100 o 20 metros a que se ha hecho referencia.

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

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

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

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

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

**B) Estudiar otras alternativas** para el Plan Director de Infraestructuras del Puerto con el fin de establecer el **desarrollo estrictamente portuario** de estas instalaciones, con el mínimo relleno.

Creemos que para ello lo más conveniente sería, como 5ª opción, ejecutar la reivindicación histórica de ampliación del muelle de Los Mármoles con un dique de abrigo al final, facilitando, así, el atraque de más cruceros sin perjudicar el tránsito habitual del puerto y garantizando la correcta maniobrabilidad de los buques. Luego dotarlo de las infraestructuras relacionadas con un intercambiador de usos de transporte, los servicios portuarios básicos y actividades portuarias comerciales.

En cuanto al muelle de contenedores consideramos exagerada la ampliación que tienen prevista. No solo por el impacto visual desde el Castillo de San José, sino también por la reducción de la maniobrabilidad del interior del muelle. Creemos que en todo caso, lo mejor será dejarlo como está y, más adelante, siempre que se justifique, lo único que procedería es que, manteniendo su anchura actual, se alargara un poco más.

Complementado lo anterior, se debería establecer un sistema de rotación de contenedores que impidan estar, en el muelle, más tiempo del que se necesita.

En Puerto Naos proponemos que se mantenga su actual estructura y uso: La parte pesquera y la de embarcaciones de recreo. Habría que proceder al dragado de sus fondos para su regeneración y habilitar, si procediera, algunos pantalanes, eliminando cualquier tipo de relleno.

Proponemos también que se dote de paseos marítimos, con el correspondiente mobiliario urbano, acorde al lugar, y zonas de disfrute lúdico y cultural de los ciudadanos en las zonas industriales que se encuentren obsoletas: escuelas de vela, lugares de encuentro social, etc. que tanto hace falta en esta ciudad.

La creación de la **Autoridad Portuaria de Lanzarote** podría ayudar a una remodelación, más acorde con el respeto de la marina de Arrecife, de estos documentos. Varias organizaciones empresariales y políticas reclaman esta independencia de la autoridad Portuaria de Las Palmas. Incluso el Senador por esta isla mantuvo contactos, recientemente, con el Ministerio de fomento, para intentar agilizar este procedimiento.

Por los datos de movimientos de mercancías y pasajeros expuestos tanto en el PUPA como en el PEPA queda justificada esta solicitud de independencia

administrativa de Las Palmas, en cuanto a los puertos se refiere. No presentan la más mínima duda de que la generación de recursos en estos últimos años, ha sido elevadísima. Otros puertos con menor volumen de tráfico ya lo han conseguido.

En cuanto al peligro de perder las partidas económicas destinadas a desarrollar este plan especial, excusa desgastada para justificar las prisas, consideramos que, al ser la mayoría de las inversiones de capital privado (RIC), no hay peligro de perderlas. Las mismas Autoridades Portuarias reconocen la necesidad de fomentarlas. Por otro lado, todas las inversiones previstas en el calendario del Plan Director (página 30, PDIPA) estiman tres períodos de actuaciones (desde 2004/2011, desde 2012/2014 y desde 2015/2020) que son bastante amplios. No existe financiación finalista inminente.

Por último, ante el posible pronunciamiento negativo de la Autoridad Portuaria a aceptar nuestra propuesta, en función de lo prescrito en el Art. 18 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aún vigente, dispondríamos de seis meses para establecer conversaciones con el Ministerio de Fomento en pro de que su informe vinculante sea favorable a nuestras tesis.

No debemos tener prisa, sobre todo, cuando nos jugamos el futuro, no solo de las infraestructuras portuarias sino también por preservar el bien natural que más nos caracteriza: El Litoral de Arrecife.

## **PROPUESTA DE ACUERDO**

Por todo lo anteriormente expuesto y considerando debidamente justificada esta alegación, solicitamos se acuerde:

**1º.- Suspender el trámite de aprobación del "PEPA"** por las siguientes razones:

**a) Por la necesidad de desafectar** la zona del Charco de San Ginés, litoral de la ciudad, desde Islote del Francés hasta Reducto, y antiguo muelle comercial ya que para ello es necesario modificar el PUPA, tal como establece el Art. 97, de la Ley 48/2003 de 27 de noviembre de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.

**b) No corresponde con la realidad administrativa del plan general vigente** ya que después de ser aprobado por COTMAC, en junio del año 2004, la Adaptación a la LOTENC fue suspendida al apreciarse muchísimos "errores" que todavía no se han corregido ni se han aprobado por los organismos con competencia para ello.

**c) Por considerarlo insolidarizo** con todo los sectores económicos de la isla por la gran ambición que demuestra la Autoridad Portuaria.

**2º. Iniciar un proceso** con las siguientes actuaciones:

**a) Adaptar el PUPA a la Ley 48/2003**, de de 27 de noviembre de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general

con el fin de desafectar la zona de la marina que no tiene valor portuario, tal como queda evidenciado en las consideraciones generales, desde el Islote del Francés hasta el Reducto, y para especificar, en orden a las disposiciones legales, la prohibición de instalaciones hoteleras y comerciales, en el recinto portuario.

**b) Adaptar el Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Arrecife** a la opción de AC25m, antes propuesta:

- Ampliación del muelle de Los Mármoles, con un dique de abrigo al final y su dotación de intercambiador de usos de transporte, servicios portuarios básicos y actividades portuarias comerciales.

- El muelle de contenedores dejarlo como está y establecer un sistema de rotación de los mismos.

- Que Puerto Naos mantenga su estructura actual con dragado de sus fondos y dotarlo de paseos marítimos, zonas de disfrute lúdico y cultural en las zonas industriales obsoletas o sin ningún uso.

**c) Paralización del concurso de ideas Puerto-Ciudad** por su relación con la zona a desafectar en el punto a) y por la relación con la propuesta anterior.

**d) Declaración de Sitio de Interés Científico** de la zona de la costa desafectada: Charco de San Ginés, Litoral desde Islote del Francés hasta playa del Reducto por su interés medioambiental y por estar convencidos que sería la única garantía de reservarlo contra cualquier actuación urbanística.

**e) Agilizar los trámites de la creación de la Autoridad portuaria de Lanzarote**, tal como solicitan los sectores, tanto empresariales como políticos y asociaciones vecinales, de la isla.

**f) Una vez corregido el PUPA, adaptado el PDIPA, aprobada la adaptación del Plan General vigente y creada la Autoridad Portuaria de Lanzarote, proceder a la nueva redacción del PEPA**, estableciendo los causes de participación de todos los colectivos para su elaboración.

Arrecife de Lanzarote a 11 de octubre de 2005

Fdo.

AC25m, Grupo Municipal de Arrecife.