

PROGRAMA OPERATIVO 2014-2020 FONDOS EUROPEOS DE DESARROLLO REGIONAL (FEDER)- CANARIAS: OBRAS DE AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE PLAYA BLANCA, T.M. DE YAIZA, ISLA DE LANZAROTE

1. NECESIDAD DE MEJORA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

Canarias es un territorio fragmentado, densamente poblado y que recibe más de 12 millones de turistas anuales, lo que supone una presión sobre las infraestructuras de transporte existentes en la Comunidad Autónoma y que, en algunos puntos, suponen fuertes restricciones para el desarrollo y para la cohesión territorial interna. Además, por la lejanía del continente europeo y fragmentación geográfica, propias de la condición de archipiélago, se generan elevados costes de transportes y comunicación. Estos costes han sido cuantificados en el 18,8% del VAB público de Canarias (considerando exclusivamente los sobrecostes públicos).

De las infraestructuras de transporte, los puertos son infraestructuras básicas en las comunicaciones internas del archipiélago, especialmente en el traslado de mercancías, esencial para su conexión interinsular con las infraestructuras canarias pertenecientes a las infraestructuras RTE-T. Por tanto, es importante garantizar una movilidad sin fisuras, la interoperatividad entre redes y una accesibilidad adecuada a las principales plataformas logísticas, así como aplicación normas adecuadas para un transporte eficiente de mercancías en toda la red básica. Los puertos secundarios canarios representan un soporte importante de la actividad de un gran número de empresas y particulares, para los que resulta vital el poder hacer su viaje comercial de ida y retorno en el mismo día. Sin embargo, esta oferta de servicios de incuestionable valor en el PIB autonómico, se encuentra en situación precaria por lo limitado de las operaciones marítimas en determinados puertos, tanto en posibilidad de cierre del puerto por mal tiempo, así como por la no disponibilidad de superficie en tierra. Por tanto, la mejora del sistema de transporte es fundamental para fomentar la presencia de las empresas canarias en los mercados exteriores, ya que la conexión territorial interna es fundamental en la cadena logística de las mercancías, tanto en la vertiente exportadora, como importadora.

2. JUSTIFICACIÓN DE LA SELECCIÓN DE LOS OBJETIVOS Y LAS PRIORIDADES DE INVERSIÓN EN LA MEJORA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

Con el fin de Promover el Transporte Sostenible y Eliminar los Estrangulamientos en las Infraestructuras de Red Fundamentales, se fijó como prioridad el desarrollo y mejora de sistemas de transporte respetuosos con el medio ambiente (también con el bajo nivel de ruido) y con bajas emisiones de carbono, incluidas las infraestructuras de navegación interior y transporte marítimo, puertos, vínculos multimodales y aeropuertos, a fin de promover una movilidad regional y local sostenible.

En cuanto a la justificación de la selección, señalar que en el Plan Nacional de Reformas se establece como un eje fundamental la mejora de la eficiencia y competitividad de los sistemas logísticos. En este eje se incluyen dos acciones estratégicas: el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI 2012-2024) y el Impulso a la intermodalidad.

Canarias es un territorio fragmentado y alejado del continente europeo, que generan elevados costes de transporte y comunicación. De hecho, los sobrecostes públicos en Canarias, que han sido cuantificados, ascendían en 2011 a 1.312 millones de euros, lo que es equivalente al 18,8% del VAB público de Canarias. En este sentido, en Canarias los puertos son fundamentales mejorar sus conexiones es esencial para mejorar la cohesión territorial interna y externa y para dar continuidad a las Redes de Transporte existentes.

3. DESCRIPCIÓN DE LA OPERACIÓN CONFINANCIADA, OBJETIVOS Y RESULTADOS

I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

La ampliación del puerto de Playa Blanca consiste en la reordenación de la dársena actual y en la creación de una nueva dársena al SW del puerto actual, con el objeto de segregar los tráficos y zonas de maniobra de buques de pasaje y deportivos y pesqueros. La nueva dársena proyectada al SW, proporciona abrigo a tres nuevos muelles para el atraque de ferries por medio de un dique de abrigo en talud, que arranca aproximadamente con una alineación NW-SE hasta alcanzar la batimétrica -17 m aproximadamente, para girar 100º y desarrollarse mediante tipología vertical sensiblemente paralelo al dique actual en una longitud aproximada de 440 m.

Las tres nuevas alineaciones de muelle quedarán definidas, por un lado, por el propio dique vertical, atraque de 300 m de longitud, por una nueva línea de atraque resuelta mediante muelle de bloques y un tercer atraque materializado mediante una estructura pilotada. El atraque nº 3 se diseña como un atraque secundario que se utilizará en aquellos casos que el atraque nº 1 y nº 2 estén ocupados. Los atraques se dotan de sendas rampas Ro-Ro

para el atraque de buques ferry. De esta forma queda disponible en la nueva dársena una superficie abrigada de agua de unos 38.000 m², generando al mismo tiempo unos 43.000 m² de superficie de tierra.

Paralelamente, en la dársena actual se llevar a cabo una reordenación de la flota y se creará nuevos puestos de amarre con la disposición de pantalanés flotantes en el trasdós del dique actual, la prolongación de algunos pantalanés existentes y la retirada de un pantalané. Esta dársena se reordena para uso exclusivamente deportivo-pesquero.

II. OBJETIVOS DEL PROYECTO

La reordenación de la dársena actual y generación de una nueva dársena exterior que sirva de base para el atraque de buques tipo ferry en dos alineaciones de muelle. Asimismo, se requerirá la prestación de una serie de servicios portuarios convenientemente dimensionados. Destacar dentro de los principales objetivos del proyecto de ampliación del puerto; garantizar la seguridad de las operaciones; potenciar la recepción del tráfico de pasajeros y crear una nueva dársena específica de maniobra más fácil; segregar los tráficos y zonas de maniobra de buques de pasaje y deportivos; ordenar la zona terrestre de servicio y aumentar el atractivo para los visitantes; aumentar el nivel de servicios a las embarcaciones y a los usuarios.

III. RESULTADOS



IV. APOYO FINANCIERO

FEDER (aprox. 85%)	GOBCAN (aprox.15%)	TOTAL
41.023.639,29	7.239.465,76	48.263.105,05