



Boletín Oficial De Canarias

[Índice](#) | [Últimos Boletines](#) | [Base de Datos del BOC](#) | [Sumario](#)

BOLETIN Vie, 03.Mar.1995 XIII/027

I. DISPOSICIONES GENERALES

Consejería de Política Territorial

338 DECRETO 7/1995, de 27 de enero, por el que se aprueba definitivamente el Plan Insular de Ordenación de la isla de Gran Canaria.

La ordenación territorial, como competencia plena o exclusiva reconocida constitucionalmente a las Comunidades Autónomas, tiene su máxima expresión en nuestro ordenamiento jurídico regional en la figura de los Planes Insulares de Ordenación que, pese a su complejidad, constituyen un eslabón esencial en el proceso planificador de las Islas en cuanto permiten establecer un marco estratégico de actuación coordinada y equilibrada entre todos los sectores operadores e instituciones que, en virtud de competencias sectorialmente atribuidas e intereses legalmente reconocidos, inciden en los procesos de desarrollo económico y social de la sociedad canaria.

La importancia de los Planes Insulares ha sido realzada, aún más, si cabe, con la reciente Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias, que, reconociendo su evidente carácter estructurador y proteccionista, ha ampliado su esfera de actuación a la planificación de los recursos naturales del Archipiélago Canario, lo que habrá de constatarse en la adaptación del Plan a las previsiones de la Ley, en el plazo previsto en sus Disposiciones Transitorias Primera y Segunda.

En este contexto, debemos congratularnos de que se haya culminado la elaboración y tramitación del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria, no sólo por cuanto constituye un documento imprescindible para la coordinación de las distintas políticas sectoriales que inciden sobre la isla, sino como consolidador de un proceso que se inició con la aprobación del Plan Insular de Ordenación de Lanzarote en el año 1991.

Los objetivos perseguidos en el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria constituyen un verdadero reto que la Administración lanza para, como se dice en la Memoria del propio documento, construir un gran espacio de ocio en la Europa del año 2000 y crear un sector agrario moderno que sepa aprovechar diferencialmente las condiciones específicas del Archipiélago en general, y de Gran Canaria, en concreto.

En su virtud, a propuesta del Consejero de Política Territorial, de acuerdo con lo preceptuado en el artículo 12.2 de la Ley 1/1987, de 13 de marzo, reguladora de los Planes Insulares de Ordenación y previa deliberación del Gobierno en su sesión del día 27 de enero de 1995,

D I S P O N G O:

Único.- Aprobar definitivamente el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria, en los términos

contenidos en el anexo del presente Decreto.

DISPOSICIONES FINALES

Única.- El presente Decreto entrará en vigor el mismo día de su publicación en el Boletín Oficial de Canarias.

Dado en Las Palmas de Gran Canaria, a 27 de enero de 1995.

EL PRESIDENTE

DEL GOBIERNO,

Manuel Hermoso Rojas.

EL CONSEJERO DE

POLÍTICA TERRITORIAL,

Fernando Redondo Rodríguez.

A N E X O

NORMAS DEL PLAN INSULAR

VOLUMEN I. NORMAS GENERALES Y ZONALES

ÍNDICE

Introducción: Definiciones normativas habilitantes.

TÍTULO I: Normas Generales.

Capítulo 1. Naturaleza y contenido del Plan Insular.

Capítulo 2. De las determinaciones vinculantes de ordenación.

Capítulo 3. De las directrices de ordenación.

TÍTULO II: Ordenación de las zonas turísticas.

Capítulo 1. De la zonificación turística básica.

Capítulo 2. De la zona turística litoral.

TÍTULO III: Normas de general aplicación en el Suelo Rústico.

Capítulo 1. De las Normas de Directa Aplicación.

Capítulo 2. De las Normas Subsidiarias y Complementarias del Planeamiento Municipal.

Capítulo 3. De las Directrices y Normas para el Planeamiento Municipal.

TÍTULO IV: Normas de Protección de Áreas y Espacios Naturales.

Capítulo 1. De las Áreas Insulares Protegidas.

Capítulo 2. De los Espacios Naturales Protegidos.

TÍTULO V: Medidas de Defensa del Medio Natural.

Capítulo 1. De las Actividades Extractivas.

Capítulo 2. De la Protección del Litoral.

Capítulo 3. De la Construcción de Carreteras.

Capítulo 4. De las Instalaciones e Infraestructuras de Telecomunicaciones.

TÍTULO VI: Directrices para la elaboración de un Plan Sectorial de Desarrollo Agrario.

TÍTULO VII: Normas de Protección del Patrimonio Histórico-Artístico, Arquitectónico y Cultural.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS.

VOLUMEN II. DESARROLLO DE LAS PREVISIONES Y EJECUCIÓN DE SUS ACCIONES Y OPERACIONES

ÍNDICE

1ª PARTE. ENUNCIADO DE OBJETIVOS OPERATIVOS DEL PLAN.

Sección 1ª. DETERMINACIÓN DE LOS SISTEMAS Y ELEMENTOS DE LA INFRAESTRUCTURA TERRITORIAL DE LA ISLA, Y DE LAS ACCIONES PARA SU EJECUCIÓN:

- A) Acciones en los corredores costeros.
- B) Red de Carreteras del Interior de la Isla.
- C) Acciones en el Sistema Aeroportuario.
- D) Acciones en el Sistema Portuario.
- E) Acciones en el Sistema Territorial de Captación., Regulación y Distribución de Agua.
- F) Acciones en el Sistema Territorial de Saneamiento.
- G) Establecimiento de los Corredores de Transporte de Energía Eléctrica.

Sección 2ª. DEFINICIÓN Y REGULACIÓN DE LAS OPERACIONES ESTRATÉGICAS DE INTERÉS INSULAR.

Sección 3ª. DEFINICIÓN Y REGULACIÓN DE LOS SUB-PLANES INSULARES.

2ª PARTE. FICHAS DEFINIDORAS Y REGULADORAS DE LAS ACCIONES, OPERACIONES Y SUB-PLANES.

Sección 1ª. DETERMINACIÓN DE LOS SISTEMAS Y ELEMENTOS DE LA INFRAESTRUCTURA TERRITORIAL DE LA ISLA, Y DE LAS ACCIONES PARA SU EJECUCIÓN.

FICHAS A: ACCIONES EN LOS CORREDORES COSTEROS.

Ficha A-1. Circunvalación tangencial de Las Palmas de Gran Canaria entre Jinámar y Tinoca .

Ficha A-2. Variante de la GC-1 en el Parque Aeroportuario y Circunvalación de Telde desde Jinámar hasta dicha variante.

Ficha A-3. Vías articuladoras del Corredor Costero en la ciudad de Los Llanos de Arinaga.

Ficha A-4. Acceso Norte de Las Palmas de Gran Canaria desde el enlace con la Autovía de Arucas hasta la Avenida Marítima del Norte.

Ficha A-5. Autovía urbana del Barranco de la Ballena en Las Palmas de Gran Canaria.

Ficha A-6. Desdoblamiento de la carretera C-810 entre el enlace con la Autovía de Arucas y Santa María de Guía.

Ficha A-7. Variante de Santa María de Guía y Gáldar y nuevo acceso a Agaete y Puerto de las Nieves.

Ficha A-8. Variante de la C-810 desde Arguineguín al Barranco de Mogán.

Ficha A-9. Autopista GC-1, tramo Pasito Blanco-Arguineguín.

Ficha A-10. Mejora de la accesibilidad en el Barranco de Mogán.

Ficha A-11. Mejora de la accesibilidad entre Pie de la Cuesta (Barranco de Mogán) y La Aldea.

Ficha A-12. Mejora de la accesibilidad entre Agaete y La Aldea de San Nicolás.

Ficha A-13. Ampliación de la Autopista GC-1 a seis carriles.

FICHAS B: RECONSTRUCCIÓN DE LA RED DE CARRETERAS DEL INTERIOR DE LA ISLA.

Ficha B-1. Mejora de la accesibilidad entre Tejeda y el suroeste insular (Mogán y La Aldea de San Nicolás).

Ficha B-2. Mejora de la accesibilidad entre Cercados de Espino y la carretera de Tejeda al suroeste insular de Majada Alta.

Ficha B-3. Mejora de la accesibilidad entre el área metropolitana de Las Palmas de Gran Canaria y

Las Lagunetas.

Ficha B-4. Acceso a la Cuenca de Tejeda.

Ficha B-5. Mejora de la accesibilidad entre San Bartolomé de Tirajana y San Fernando de Maspalomas.

Ficha B-6. Mejora de la accesibilidad entre Gáldar y Artenara y entre Artenara y Tejeda.

Ficha B-7. Mejora de la accesibilidad entre Las Lagunetas y Telde.

Ficha B-8. Mejora de la accesibilidad entre San Bartolomé y Santa Lucía de Tirajana al Aeropuerto.

Ficha B-9. Mejora de la red de accesos a las medianías desde la Costa Norte.

Sección 2ª. DEFINICIÓN Y REGULACIÓN DE LAS OPERACIONES ESTRATÉGICAS DE INTERÉS INSULAR.

Ficha PTB. Ordenación de Productos Turísticos en los barrancos de la Costa Suroeste.

Ficha NTSB. Nueva oferta turística en San Bartolomé de Tirajana.

Ficha PTSA. Ordenación de Productos Turísticos en Santa Águeda.

Ficha NTS. Nueva Ciudad Turística del Sur.

Ficha NTA. Nuevos Productos Turísticos aislados: Monteleón.

Ficha NTC. Nueva oferta turística complementaria: El Salobre.

Ficha EPM. Estructuración y regeneración del espacio consolidado en Playa del Inglés y Maspalomas.

Ficha PEMM. Parque Ecomuseo de Maspalomas.

Ficha RLC. Regeneración turística de Las Canteras (Las Palmas de Gran Canaria).

Ficha TLA. Ordenación de enclaves turísticos especiales en La Aldea.

Ficha PMRP. Programa Marco para la rehabilitación integral del paisaje de Gran Canaria.

Ficha PAA. Parque Aeroportuario de Actividades Económicas.

Ficha CBDP. Distrito Central Recreativo y de Negocios en el Puerto de La Luz.

Ficha SAPC. Regeneración y Estructuración del Sistema de Asentamientos en la Plataforma Costera entre el Aeropuerto y el Sur Turístico.

Ficha CCT. Ordenación del corredor costero de Telde.

Ficha FMP. Ordenación del frente marítimo de Las Palmas de Gran Canaria.

Ficha CT. Sistema de Equipamiento en la Circunvalación Tangencial de Las Palmas de Gran Canaria.

Ficha RVT. Recuperación y Regeneración del Casco Histórico Vegueta-Triana.

Sección 3ª. DEFINICIÓN Y REGULACIÓN DE LOS SUB-PLANES INSULARES.

Ficha SCN. Sub-plan de la Costa Norte y del sistema de ciudades del Norte y Oeste.

Ficha PEI. Sub-plan de Ordenación y Programa de equipamiento, infraestructura y desarrollo del interior insular.

INTRODUCCIÓN

DEFINICIONES NORMATIVAS HABILITANTES

DERIVADAS DE LA CONCEPCIÓN DEL PLAN

PARA SU INSTRUMENTACIÓN Y APLICACIÓN

I

La caracterización del Plan Insular como estratégico y operativo exige el establecimiento de una serie de conceptos propiamente operativos, es decir, dirigidos a servir de base al desarrollo y ejecución del Plan. Metodológicamente, ello sirve además como base para describir de un modo sistemático los contenidos propositivos del Plan.

Estos conceptos operativos responden en primer lugar al concepto más genérico de objetivo operativo, mediante el que se intenta vincular la formulación de objetivos a cada situación concreta. En caso contrario, la experiencia demuestra que la formulación de objetivos resulta tantas veces abstracta y de imprecisa correspondencia con las actuaciones o medidas que después se proponen.

Se definen y establecen las que, con carácter general, pueden conceptuarse como modalidades de actuación o intervención territorial. Éstas han resultado del análisis del territorio y de la necesidad de su reestructuración. Por ello se utiliza como referente el esquema propositivo de la estructura física de la isla descrito en la Memoria del Plan. Sin embargo, ésta no es la única base de los objetivos operativos. Éstos no sólo se formulan para ejecutar elementos físicos aislados de aquella estructura, sino que, con las modalidades de actuación que aquí se definen y después se aplican fundamentalmente, aunque no solo, en el Volumen II de las Normas del Plan, se ha construido un modelo instrumental, del que el Plan deberá obtener la especial fuerza y capacidad de cambio que reclaman la situación territorial de la isla y la fuerte inercia de los procesos que deben ser corregidos.

Tales instrumentos son los siguientes:

1. Regulaciones de directa aplicación.

Son normas cuya aplicación no exige mayores concreciones, ni requiere de planeamiento de desarrollo, puesto que la concreción y delimitación del ámbito físico sobre el que operan se efectúa desde el propio Plan Insular.

2. Operaciones estratégicas estructurales.

2.1. Se trata de actuaciones integradas, en las que se incluye la construcción de elementos territoriales de escala grande, instrumentadas mediante la acción coordinada en áreas estratégicamente seleccionadas para ordenar grandes ámbitos y piezas del territorio insular y asegurar el funcionamiento del sistema de asentamientos, de la producción, de la industria turística y del comercio. Se trata pues de actuaciones de interés insular, supramunicipal.

2.2. Su localización y entidad no es casual ni se establece a título de ejemplo. Su selección y predelimitación desde el Plan Insular responde al carácter estratégico que se les asigna, como medio de reestructuración territorial.

2.3. Como suelo concebido como de interés insular en el Plan Insular, requieren la “exclusión” de su ámbito de los procedimientos decisionales habituales, producida mediante consenso interadministrativo y consiguiente gestión integrada posterior mediante un organismo ad hoc creado al efecto y, en su caso, cesión de aquellas competencias municipales que sean transferibles por parte del Ayuntamiento en cuyo término municipal se ubique el enclave seleccionado.

2.4. Su propia selección se declara como determinación vinculante, sujeta no obstante en los casos que así se establece, al consenso interadministrativo tal y como se define procedimentalmente en las Bases de Actuación de este Plan Insular.

2.5. En el desarrollo de cada una, y atendándose al procedimiento que se establece en las Bases de Actuación del Plan, se establecerá la delimitación precisa y sus especificaciones concretas de ordenación, para lo que las especificaciones contenidas en la Ficha correspondiente que se recoge en el Volumen II de las Normas serán el obligado referente.

3. Acciones infraestructurales.

3.1. Se trata de actuaciones dirigidas básicamente a la ejecución de nuevos elementos o de sistemas técnicos territoriales propios del modelo de estructura definido para el del territorio insular. El desarrollo de las mismas se contiene en la Sección 1ª del Volumen II de las Normas.

3.2. Las características que el Plan Insular define para esos elementos serán asimismo, conforme se indica en la ficha respectiva, bien determinación vinculante (sujeta en su caso al consenso interadministrativo procedimentalmente previsto en las Bases de Actuación de este Plan) o bien directriz para la modificación del Planeamiento urbanístico o sectorial correspondiente.

3.3. Aprobado el Plan y de acuerdo con sus previsiones procedimentales, cada acción pasará a incorporarse a las obras objeto de programación por parte de los correspondientes organismos inversores sectoriales, con independencia de que, en determinados casos de especial complejidad que se prevén en el Plan, se incorporen al operativo para su ejecución otras Administraciones Públicas.

3.4. La ejecución de dichos elementos estructurales habrá de hacerse por parte de dichos organismos de acuerdo con las directrices del Plan Insular, debiendo estar sujeta la aprobación de los correspondientes proyectos a informe del órgano de gestión y seguimiento del Plan.

II

Al propio tiempo, y según se ha hecho ya referencia, las diferentes regulaciones contenidas en los diferentes instrumentos configurados en el Plan Insular, adoptan, de conformidad con la Ley de

Planes Insulares (artº. 5.1) alguna de las dos siguientes formas jurídicas:

- Determinaciones vinculantes de ordenación.
- Directrices indicativas.

III

Por último, desde la perspectiva temporal, las previsiones contenidas en las modalidades de intervención señaladas como tales se concretan a través de alguna de las siguientes figuras que son, también a la vez, medios instrumentales de ejecución del Plan:

a) Acciones directas.

a.1. Cuando la ejecución de una determinación vinculante sea posible sin mediación de instrumentos de planeamiento, por quedar suficientemente definida y sea establecido así expresamente desde el Plan Insular, la acción será de inmediata aplicación.

a.2. Obviamente, también son de aplicación inmediata las normas de directa aplicación recogidas anteriormente.

b) Planes Especiales.

b.1. A los efectos de desarrollo de este Plan Insular se entenderá como Plan Especial la figura que para esta específica finalidad define la Ley 1/1987, de 13 de marzo, reguladora de los Planes Insulares de Ordenación, que se aplicará para el desarrollo de las acciones infraestructurales y operaciones estratégicas para las que específicamente se preceptúa, como paso previo a la redacción de proyectos.

b.2. En otros casos, desde el Plan Insular y mediante el establecimiento de directrices, se recurre a esta figura como medio instrumental de poder desarrollar asimismo de forma coordinada, la ejecución de actuaciones propuestas en el Plan Insular, vinculando a las Administraciones Públicas tanto en su acción directa como para la formación de sus planes sectoriales o urbanísticos.

c) Sub-Planes Insulares.

c.1. Se trata de Planes relativos a un ámbito específico, menor que el de la isla, y a cuya redacción remite el Plan Insular, al objeto de establecer de modo diferido en el tiempo previsiones de rango insular. Constituyen una extensión del Plan Insular con las mismas características, alcance, rango normativo y contenidos de éste.

c.2. Se aplican excepcionalmente en casos en que, por la incertidumbre que se cierne respecto a la evolución de determinadas áreas o por la indefinición de criterios respecto a ellas por parte de distintas instituciones públicas, no cabe adoptar aún, en el documento del Plan Insular, decisiones concretas respecto a ellas.

c.3. La tramitación de estos Planes se hará de acuerdo con el mismo procedimiento regulado para la formación del Plan Insular, y las instrucciones que este Plan Insular da para cada uno serán vinculantes para su redacción y formación.

TÍTULO I

NORMAS GENERALES

CAPÍTULO 1

NATURALEZA Y CONTENIDO DEL PLAN INSULAR

Artículo 1.- El Plan Insular de Gran Canaria, elaborado y aprobado de conformidad con lo establecido en la Ley 1/1987, de 13 de marzo, de la Comunidad Autónoma de Canarias, es el instrumento de planificación territorial y urbanística que define el modelo territorial al que deben ajustarse los Planes y Normas de Planeamiento municipal y todos los otros instrumentos de planeamiento de rango inferior, así como los Planes Sectoriales que deban regir en el territorio de Gran Canaria.

Artículo 2.- El Plan Insular está integrado por los siguientes documentos:

- Información territorial.
- Memoria.
- Normas. Volumen I.
- Normas. Volumen II.
- Bases de Actuación y Sistema de Seguimiento.
- Planos de Ordenación.

CAPÍTULO 2

DE LAS DETERMINACIONES VINCULANTES

DE ORDENACIÓN

Artículo 3.- En cumplimiento de lo establecido en el artículo 5.1 de la Ley 1/1987, de 13 de marzo, el Plan Insular distingue de modo preciso aquellos de sus contenidos que revisten el carácter de determinaciones vinculantes de aquellos otros con valor de directrices.

Tal distinción se efectúa en los capítulos correspondientes del Plan mediante la expresa mención del carácter que se atribuye a cada concreta regulación.

Artículo 4.- Las regulaciones expresamente clasificadas como determinaciones vinculantes de ordenación se referirán siempre al ámbito físico concretamente establecido para cada una en este Plan.

Artículo 5.- De conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.2 de la Ley 1/1987, las regulaciones establecidas como determinaciones vinculantes de ordenación prevalecerán de modo inmediato sobre los Planes y normas urbanísticas que resultaren de aplicación con anterioridad a la aprobación de este Plan Insular en el ámbito físico al que se refieran las determinaciones, sin perjuicio del deber de acomodación de éstos al Plan Insular.

Sección 1ª

Modificaciones puntuales del planeamiento

Artículo 6.- Igualmente, las modificaciones a introducir en el planeamiento municipal para ajustarlo a las determinaciones vinculantes del Plan Insular podrán ser concretadas en un convenio interadministrativo a suscribir entre los Entes interesados de conformidad con lo dispuesto en las Bases de Actuación del Plan.

En dicho convenio podrá atribuirse la formulación de tales modificaciones al Ente creado en su caso para la gestión de la operación de que se trate, sin perjuicio de las competencias municipales y autonómicas para su aprobación.

Estos convenios se someterán al procedimiento previsto en el artículo 125 del Reglamento de Planeamiento.

Artículo 7.- En todo caso, las modificaciones del planeamiento municipal tendentes a ajustarlo a las determinaciones vinculantes del Plan Insular habrán de ser informadas por el órgano correspondiente del Cabildo Insular previamente a su aprobación provisional por el Ayuntamiento, en el plazo de un mes.

Transcurrido dicho plazo sin ser emitido el informe, se entenderá favorable.

A tales efectos y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 10.1 de la Ley 7/1990, de Disciplina Urbanística y Territorial, el acto de aprobación inicial de tales modificaciones y la documentación en que se concreten habrá de ser remitido fehacientemente al Cabildo Insular en el plazo de los 15 días siguientes a la adopción de tal acuerdo, ello sin perjuicio de la comunicación de los ulteriores actos de tramitación de tales modificaciones.

Sección 2ª

Revisión del planeamiento

Artículo 8.- Al objeto de facilitar tal revisión, el Cabildo Insular, dentro de sus disponibilidades presupuestarias, arbitrará la dotación de subvenciones a los municipios afectados que las soliciten para efectuar los trabajos de revisión, para su adaptación al Plan Insular, de sus propios planeamientos municipales.

El otorgamiento de tales subvenciones estará condicionado a la efectiva finalización de los trabajos de revisión del planeamiento en el plazo establecido por la Ley, adoptándose en el clausulado de la subvención que se conceda las cautelas necesarias para garantizar tal finalidad.

Artículo 9.- Los aspectos fundamentales de la revisión del planeamiento a realizar podrán ser concretados en convenios interadministrativos similares a los previstos en el artículo 7.

En todo caso la revisión del Planeamiento Municipal habrá de ser informada por el órgano al que el Cabildo encomiende el seguimiento del Plan Insular en los mismos términos previstos para las modificaciones puntuales en el artículo 8.

Artículo 10.- Si en el plazo de los dos años siguientes a la publicación del Decreto de aprobación del Plan Insular alguno de los Ayuntamientos afectados por éste no hubiese adoptado cuando menos el acuerdo de aprobación inicial de la revisión del Plan, el Cabildo, al amparo de lo previsto por la Disposición Adicional Primera j) de la Ley 14/1990, de 26 de julio, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias, podrá subrogarse en las competencias municipales sobre el planeamiento urbanístico, adoptando los acuerdos pertinentes para la tramitación o modificación de la revisión del planeamiento.

Sección 3ª

Control de los actos de desarrollo y ejecución del planeamiento

Artículo 11.- En las zonas afectadas por las determinaciones vinculantes de ordenación y hasta tanto se proceda a la modificación puntual del planeamiento municipal vigente o a su revisión no podrán ser aprobados instrumentos de planeamiento de desarrollo del Plan General o Normas Subsidiarias Municipales, salvo que éstos se elaboren de conformidad con las determinaciones vinculantes establecidas en el Plan Insular.

Dicha conformidad habrá de ser apreciada mediante informe del Pleno u órgano en quien delegue de seguimiento del Plan Insular emitido con carácter previo a la aprobación de tales instrumentos, en el plazo de un mes desde la petición del mismo, transcurrido el cual se entenderá favorable.

Artículo 12.- De igual forma y hasta tanto se proceda a la modificación o revisión del Planeamiento Municipal, en las áreas afectadas por las determinaciones vinculantes del Plan Insular, los Ayuntamientos no podrán conceder licencias de ninguna clase salvo que con carácter previo el particular interesado haya obtenido informe favorable a su petición por parte del Pleno u órgano en quien delegue al que el Cabildo Insular tenga encomendado el seguimiento del Plan, referido a la compatibilidad de la actuación para la que se solicita licencia con las determinaciones vinculantes. El informe deberá emitirse en el plazo de un mes desde la petición del mismo, transcurrido el cual se entenderá favorable.

Se considerarán como licencias contrarias al Plan las concedidas sin la previa emisión del informe a que se refiere el párrafo anterior, así como aquellas otras en las que no se hubiese tenido en cuenta, al otorgarlas, dicho informe cuando hubiese sido desfavorable a la petición. Consecuentemente, el Cabildo impugnará tales actos administrativos, exigiendo al propio tiempo la responsabilidad que procediere contra quienes hubiesen concedido la licencia.

De igual forma se actuará cuando, respecto de los instrumentos de desarrollo del planeamiento municipal, no se solicitare el informe a que alude el artículo anterior o, emitido éste, no hubiesen sido tenidas en cuenta sus conclusiones.

CAPÍTULO 3

DE LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN

Artículo 13.- Las directrices de ordenación del Plan Insular explicitan, con el nivel de concreción que en cada caso se establece, los criterios y finalidades a observar tanto por el planeamiento urbanístico municipal como por los Planes Sectoriales referidos al territorio insular de cualesquiera Administraciones Públicas en orden a garantizar el cumplimiento de los objetivos del Plan Insular.

Sección 1ª

Adaptación del planeamiento municipal a las directrices de ordenación

Artículo 14.- Los Ayuntamientos cuyo planeamiento urbanístico se vea afectado por alguna directriz de ordenación deberán promover la revisión de aquél, para adaptarlo a tales directrices,

dentro del plazo de los dos años siguientes a la fecha de la última publicación en el Boletín Oficial del Estado o en el Boletín Oficial de Canarias del Decreto del Gobierno de Canarias por el que se aprueba el Plan Insular.

Artículo 15.- Dicha revisión del planeamiento se llevará a cabo de acuerdo con los procedimientos y requisitos señalados en la Sección 2ª del Capítulo anterior, relativo a las determinaciones vinculantes de ordenación.

Artículo 16.- De conformidad con lo previsto en el artículo 10 de la Ley 7/1990, de 14 de marzo, de Disciplina Urbanística y Territorial, los actos de tramitación de cualquier figura de planeamiento urbanístico deberán ser comunicados fehacientemente por los Ayuntamientos al Cabildo Insular.

Hasta tanto se procede a la revisión del planeamiento municipal para su adaptación al Plan Insular, el órgano de seguimiento del Plan informará desfavorablemente ante el Ayuntamiento respectivo y, en su caso, ante el órgano que fuese competente para la aprobación de tal planeamiento, aquellos Planes Urbanísticos y Proyectos de Urbanización de desarrollo del planeamiento municipal vigente que entren en contradicción con los criterios contenidos en la directriz que resulte de aplicación al Plan Urbanístico en tramitación.

Sección 2ª

Adaptación de los Planes Sectoriales

a las directrices de ordenación

Artículo 17.- Conforme establece la Disposición Transitoria de la Ley 1/1987, de Planes Insulares de Ordenación, las Administraciones Públicas con competencias sobre el territorio de Gran Canaria deberán proceder a la modificación de sus Planes Sectoriales para adaptarlos a las directrices de ordenación establecidas por el Plan Insular.

Artículo 18.- De acuerdo con la previsión contenida en la Disposición Transitoria de la mencionada Ley 1/1987, en cada una de las directrices de ordenación podrá figurar un plazo específico para proceder a tal adaptación del planeamiento sectorial.

De no figurar un plazo específico, la adaptación del Plan Sectorial deberá realizarse en el plazo máximo de dos años a contar desde la fecha de la última publicación en el Boletín Oficial del Estado y en el Boletín Oficial de Canarias del Decreto de aprobación del Plan Insular.

Artículo 19.- Las modificaciones o revisiones a introducir en el planeamiento para adaptarlo a las directrices del Plan Insular podrán ser concretadas en un convenio interadministrativo a suscribir entre las Administraciones interesadas de conformidad con lo dispuesto en las Bases de Actuación del Plan.

TÍTULO II

ORDENACIÓN DE LAS ZONAS TURÍSTICAS

CAPÍTULO 1

DE LA ZONIFICACIÓN TURÍSTICA BÁSICA

Artículo 20.- De conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 en relación con el 5.2.c) de la Ley 1/1987, las regulaciones incluidas en el presente Capítulo constituyen determinaciones vinculantes

de ordenación.

Sección 1ª

Definiciones normativas

Artículo 21.- En el presente Plan Insular así como en el planeamiento municipal de cualquier clase o ámbito, especial o sectorial, serán observadas y sistemáticamente utilizadas las expresiones que a continuación se consignan con el concreto significado, sentido y alcance que en cada caso se expresa.

Artículo 22.- A los efectos de establecer la zonificación/calificación del suelo en el planeamiento urbanístico, se define la categoría de alojamiento temporal o de ocio como diferente de la de residencia permanente.

Dentro de la categoría de alojamiento temporal o de ocio se incluyen tanto aquellas instalaciones que, por sus características y prestaciones, están sujetas a la regulación sectorial turística, como las que no lo están pero responden al concepto más genérico de alojamiento vacacional, destinadas a su utilización por población no residente en el municipio de que se trate.

A todos los efectos, el alojamiento temporal, cualquiera que sea su modalidad, se entenderá que constituye un servicio cuando esté localizado dentro de la Zona Turística que define este Plan Insular en la Sección 2ª de este Capítulo. Así se considerará en los Planes Urbanísticos.

Artículo 23.- Se entiende por oferta complementaria o equipamiento turístico todas aquellas instalaciones que no incluyan alojamiento y que se provean para el disfrute de visitantes. Está constituido por todos aquellos servicios o instalaciones de carácter deportivo, comercial y de esparcimiento y recreo, espacios libres ajardinados, de acceso y disfrute de la naturaleza y, en general, los elementos en los que se apoya la organización de la actividad de los turistas o sirven para organizar su ocio.

Artículo 24.- Dentro de una oferta complementaria o equipamiento turístico se distingue para su instrumentación urbanística:

- a) El equipamiento turístico en parcela exclusiva.
- b) El equipamiento complementario que se incluya en parcelas cuyo uso dominante sea el alojamiento, para la cualificación del mismo.
- c) El equipamiento que constituya la base o aglutinador de una actuación compleja integrada de alojamiento y otras instalaciones. En este caso, el equipamiento en lugar de complementar al alojamiento, se convierte en causa y razón de éste, como ocurre, a título de ejemplo, con los campos de golf o los puertos deportivos.

Artículo 25.- Se entiende por Producto Turístico una unidad de gestión en la organización del espacio turístico, constituida por un complejo de instalaciones dispuestas para el disfrute de estancias de tiempo limitado, de vacaciones, donde el carácter y la organización del espacio están determinados por las actividades y el modo de vida predispuestos para los que se han de alojar temporalmente (turistas). Urbanísticamente constan de las instalaciones y espacios comunes que han de soportar las actividades preconcebidas para los visitantes, y se dotan del alojamiento necesario para hospedarlas en modalidades diferentes y acordes con el modo de vida que configura el conjunto.

Artículo 26.- Modalidades de Productos Turísticos:

a) Hotel, en sus diversas categorías reguladas por la legislación sectorial turística. En las áreas turísticas cuyo recurso básico es la naturaleza, los hoteles han de contribuir a mantener y mejorar los valores naturales de aquélla y las posibilidades de contacto con la naturaleza. Se han de concebir con tanto mayor grado de autosuficiencia cuanto mayor sea su categoría, ya que su mejor atractivo turístico está en la amplitud de la gama de servicios que ofrecen para amenizar el tiempo libre con actividades interiorizadas y con amplia capacidad de elección.

b) Hoteles especializados. Son hoteles que incorporan como servicios añadidos al de alojamiento - y eventualmente con más protagonismo que él- otras facetas de actividad: conferencias, convenciones, servicios al desarrollo de los negocios, equipamientos de mantenimiento físico, etc., poseyendo además áreas comerciales en las zonas comunes de actividad. Son casos singulares de esta modalidad los hoteles que organizan el alojamiento en apoyo de una actividad que le da razón de ser: hoteles-escuela, balnearios terapéuticos o de asistencia al mantenimiento de la salud, vinculados a actividades universitarias, culturales, deportivas, etc.

c) Aparthotel, formado por unidades de alojamiento provistas de sala de estar y de cocina elemental, de manera que puedan realizar la función de apartamento, potenciando de este modo la independencia y la autonomía de los clientes. Se gestionan en régimen hotelero, pudiendo también formar agrupaciones adscritas a un hotel, del que dependen administrativa y funcionalmente, y de cuyos servicios e instalaciones se benefician.

Una versión mejorada del aparthotel es el hotel de “suites”, entendido como suma de apartamentos de lujo, cuyo valor para el turista consiste en la imagen y el confort del alojamiento cualificado, pero con servicios centralizados. En áreas no urbanas o de borde urbano pueden adquirir el carácter de “poblado” u “hotel horizontal”.

d) El mega-hotel es un tipo concebido a partir del aparthotel, que ha extremado sus condiciones de autonomía, imbricación en la naturaleza, montaje de amenidades y equipamiento propio, e incluso de aislamiento, en cuanto que éste y el mayor número de plazas le permite proveer una oferta más exhaustiva a sus clientes. La gama de unidades de alojamiento adecuadas oscila entre las habitaciones dentro de un edificio mayor y los bungalows independientes, o mezcla de ambas modalidades. El hotel puede concebirse también como núcleo central de servicios, apoyando a otros modos de alojamiento. La conjunción de varios hoteles puede servir para generar una demanda más exclusiva atraída por la variedad de piezas autónomas.

En el extremo de sus posibilidades, esta modalidad de oferta turística puede abordar combinaciones o conjuntos de aparthotel, hoteles y casas unifamiliares de vacaciones, aisladas o en condominio, constituyendo enclaves turísticos autónomos y gestionados unitariamente, que se conocen como poblados de vacaciones, denominación que paradójicamente posee connotaciones de menor calidad por el uso que de ella se ha hecho para enclaves de turismo social.

e) El “resort” es el producto turístico más complejo, y se organiza alrededor de una oferta turística o equipamiento cualificado, dispersando las unidades de alojamiento en un medio natural de singulares cualidades estéticas. La oferta, servicio o equipo que da su razón de ser a estos productos (golf, instalación terapéutica, puerto deportivo, centro ecuestre, ...) es una gama inagotable y variable con la evolución de las costumbres y valores sociales. Hoy está principalmente ligada a formas agradables de deporte y al cuidado del cuerpo y la salud, en marcos de fuerte exigencia estética y de confort.

f) Los conjuntos de unidades de casas vacaciones destinados a la provisión de hospedaje temporal

de turistas o visitantes. Derivan, por complejización y modernización, de las “casas de vacaciones”, de ahí que el servicio de alojamiento pueda obtenerse por el usuario no sólo en régimen de arrendamiento temporal, sino también mediante la previa adquisición en propiedad de una de las unidades, en sí misma o compartiendo en régimen de “condominio” (propiedad horizontal), los servicios, instalaciones y espacios comunes afectados en una única parcela al conjunto de las unidades de alojamiento. Dentro de esta modalidad se integran los productos tipológicamente conocidos por “bungalows” y “dúplex”.

g) El “apartamento” es la unidad alojativa que, integrada en un edificio con entrada común, se componga como mínimo de cocina, salón-comedor, uno o más dormitorios y uno o más cuartos de baño, de todas y cada una de las piezas de mobiliario, enseres y equipamiento.

h) La “villa” es el alojamiento que, clasificado en 4 ó 5 llaves, posea entrada independiente para cada unidad alojativa, que estará aislada y rodeada completamente de jardines.

Sección 2ª

Zonificación turística básica en el ámbito insular

Artículo 27.- 1. Dentro del Uso Turístico se establecen dos modalidades:

a) Uso Turístico Litoral, definido como uso característico y dominante de alojamiento temporal, según los parámetros y requisitos establecidos en el Capítulo 2 y que incluye dos ámbitos:

a.1. Zona Turística Litoral, de la Costa Sur, que se delimita en el Plano ZTL, donde directamente podrán desarrollarse productos turísticos con alojamiento temporal en suelo urbano y urbanizable (o apto para urbanizar) ya calificado para este destino en el planeamiento municipal, o bien por constituir áreas de potencial extensión de este uso.

a.2. Zona Turística Litoral de la Costa Norte, cuya delimitación será establecida por el Sub-Plan de la Costa Norte en la forma en que queda regulado por este Plan Insular.

2. Los Planes Generales y Normas Subsidiarias Municipales no podrán destinar suelo a alojamiento turístico fuera de las áreas en las que se permite el uso turístico en el presente Plan Insular.

CAPÍTULO 2

DE LA ZONA TURÍSTICA LITORAL

Artículo 28.- En todas las actuaciones de cualquier clase que sean que pretendan realizarse en el ámbito incluido en la zona turística litoral serán de aplicación las normas del presente Capítulo, que se establecen, salvo cuando expresamente se señale lo contrario, con el rango y carácter de determinaciones vinculantes de ordenación, de acuerdo con lo estipulado en la Ley 1/1987.

Sección 1ª

Densidad en la zona turística litoral

Artículo 29.- A todos los efectos el parámetro de medición y control de la densidad que se establece desde el Plan Insular será el de superficie de suelo medida en m² por cada plaza o por cada unidad de alojamiento con cocina. El parámetro se aplicará a todos los productos turísticos, tanto los que hayan de someterse a tramitación ante la Administración sectorial del turismo, así como a los que no hayan de someterse a la misma; en uno y otro caso, el valor del parámetro será

diferente, tal como se expresa a continuación.

Se establecen dos tipos instrumentales de densidad:

- a) La densidad neta, medida sobre parcela edificable.
- b) La densidad bruta, medida en ámbitos de Programas de Actuación Urbanística (P.A.U.).

Artículo 30.- La densidad neta, por su interés insular como condición básica de calidad de los productos turísticos, se configura como determinación vinculante del Plan Insular, y será por tanto de aplicación a toda actuación urbanística o edificatoria turística que se acometa a partir de la aprobación definitiva del Plan, cualquiera que sea el régimen del suelo sobre el que se actúe.

Siendo la actividad turística y las características del territorio y del paisaje diferentes en las subzonas sur y norte, deben ser por tanto reguladas con valores diferentes de los parámetros de densidad, acordes con la naturaleza de cada una para garantizar el adecuado nivel de calidad en ambas. Tales valores serán:

- a) Para hoteles: 70 m² de suelo por plaza, en la ZTL de la Costa Sur.

100 m² de suelo por plaza, en la ZTL de la Costa Norte.

- b) Para los apartamentos turísticos, calificados como tales por la Consejería de Presidencia y Turismo, será de acuerdo con el siguiente cuadro en la ZTL de la Costa Sur:

Números de Plazas

superficie de suelo por unidades alojamiento (apartamento) m² de suelo

2 160

3 200

4 250

5 350

En la ZTL de la Costa Norte la densidad neta para los apartamentos turísticos será de 100 m² de suelo por plaza.

- c) En el caso de conjuntos de unidades de casas de vacaciones la superficie de suelo por unidad de alojamiento no será inferior a los 300 m², en toda la ZTL.

Para las unidades de alojamiento en tipología "unifamiliar" aislada, la parcela mínima será de 1.500 m², en toda la ZTL.

Estas densidades máximas, establecidas como estándar de calidad del Producto Turístico, serán de aplicación independiente de la edificabilidad concedida en los Planes Urbanísticos, que no se regula por el Plan Insular.

Artículo 31.- La densidad bruta será de aplicación en los Programas de Actuación Urbanística (P.A.U.) que desarrollen en la ZTL planes municipales después de la aprobación definitiva del Plan

Insular. Su valor, referido al ámbito completo de cada P.A.U., no podrá ser superior en ningún sector a 35 plazas/ha.

Artículo 32.- En consecuencia con el carácter de determinaciones vinculantes de ordenación asignado a las normas incluidas en el Capítulo 1 de este Título y en esta Sección 1ª de este Capítulo, tales determinaciones serán de aplicación a las operaciones estratégicas que puedan acometerse tras la aprobación definitiva del Plan Insular.

Asimismo la categorización, terminología y determinaciones paramétricas establecidas en el Capítulo anterior y en la Sección precedente de este mismo Capítulo serán de obligado cumplimiento en la tramitación de todo Plan Parcial.

El carácter vinculante de las determinaciones obligará a los Ayuntamientos a aplicarlas en toda revisión del planeamiento general municipal que se acometa a partir de la aprobación definitiva del Plan Insular, bien por necesidad establecida por aquéllos, bien para proceder a su acomodación al Plan Insular.

Sección 2ª

Directrices para proceder a la revisión total o parcial del planeamiento municipal y a su acomodación al Plan Insular

Artículo 33.- Al objeto de adecuar la ordenación de la zona turística litoral y su regulación urbanística a las determinaciones del Plan Insular, se revisarán los Planes Generales y Normas Subsidiarias de todos los municipios a cuyos términos municipales afecte la delimitación de aquellas zonas, fijada en el Plan Insular, con independencia de las acomodaciones puntuales o parciales a que vienen obligados según lo especificado para cada acción u operación estratégica singular, y con independencia también de las normas generales de acomodación contenidas en el Capítulo 2 del Título I sobre determinaciones vinculantes de ordenación.

Artículo 34.- En todos los municipios afectados por la zona turística litoral de la Costa Sur se habrá de proceder a la redacción de un Plan General, sea cual fuere su figura vigente de planeamiento.

Artículo 35.- La extensión y sectorización del suelo urbanizable en cada Plan General se establecerá de acuerdo con los siguientes criterios:

- a) Se distinguirá entre las áreas cuyo uso característico sea el de alojamiento temporal y las destinadas a residencia permanente, regulándose consiguientemente de modo diferente cada una de ellas en la Normativa de usos del Plan General.
- b) En caso de alojamiento temporal, todos los sectores de suelo urbanizable serán clasificados por los Planes Generales Municipales como Suelo Urbanizable No Programado, estableciéndose las condiciones específicas que, en cada caso, habrán de regir en la convocatoria del correspondiente concurso de P.A.U. y en la redacción y desarrollo de éste en uno o varios Planes Parciales.
- c) Sólo se aplicará la clase de Suelo Urbanizable Programado a los sectores de residencia permanente o a otros usos urbanos no turísticos.
- d) Sólo se podrán establecer sectores de Suelo Urbanizable destinados al alojamiento temporal

sometido a la regulación sectorial turística en el seno de la zona turística litoral definida en el Plan Insular.

e) Fuera de esta delimitación se podrá proponer excepcionalmente y en las condiciones establecidas en el capítulo correspondiente otras actuaciones turísticas en el ámbito de aquellos suelos que delimite para esta finalidad el Sub-plan de la Costa Norte previsto en el presente Plan Insular.

f) En los sectores de SUNP se podrán incluir áreas destinadas a su preservación natural o agrícola, afectadas al suelo a urbanizar y con expreso compromiso de preservación o, en su caso, de cesión pública de dominio, siempre y cuando su mantenimiento corresponda a los particulares promotores de la actuación correspondiente.

Artículo 36.- Los Planes Parciales que hayan de redactarse en las zonas turísticas (con alojamiento temporal y/o equipamiento turístico en parcela exclusiva como usos característicos) serán considerados como de usos terciarios, entendiéndose por tales aquellos a los que se refiere el artículo 2.3 del anexo al Reglamento de Planeamiento de la Ley del Suelo, y en ellos se aplicará lo previsto para ese tipo de Planes en el artículo 12 y en el cuadro correspondiente del mismo anexo al Reglamento de Planeamiento. Adicionalmente, los Planes Generales podrán introducir requisitos específicos en función de las características de los respectivos lugares.

Artículo 37.- Los Planes Generales calcularán y expresarán la densidad bruta de alojamiento que poseen las áreas consolidadas. Ésta se comparará con el tope máximo para este tipo de densidad, que resultará de multiplicar la máxima densidad neta (en parcela) establecida en el Plan Insular por 0,65. En las áreas en donde se constate que esa densidad bruta ha superado ya en 1,5 veces el nuevo límite autorizado, y para los solares que aún pudieran quedar sin edificar en el interior de ellas, los Planes Generales o Normas Subsidiarias sólo autorizarán la construcción de equipamiento turístico en parcela exclusiva, quedando prohibida toda adición de nuevo alojamiento.

Artículo 38.- Excepcionalmente y sólo para el caso de sustitución de edificaciones de alojamiento, dentro de las áreas a las que se refiere el punto anterior se podrá autorizar la construcción de nuevo alojamiento de acuerdo con los nuevos parámetros de densidad neta fijados en el Plan Insular.

Artículo 39.- Cada Plan General propondrá la gama de productos turísticos que, de acuerdo con las características del territorio municipal y de sus oportunidades, parezca más conveniente como guía para la promoción privada, de entre los definidos en la Sección 1ª del Capítulo anterior.

Artículo 40.- En los Planes Generales se establecerá una normativa reguladora de la calidad de la urbanización, con especial atención al acondicionamiento de los espacios libres como complemento ineludible de la edificación y a los requisitos de infraestructura turística.

Artículo 41.- Fijada la densidad en cada área del modo previsto en el presente Plan Insular para la zona turística litoral, corresponderá a los Planes Generales el establecer de forma más pormenorizada otros parámetros urbanísticos reguladores como la densidad, la altura, y la ocupación de parcela, sin perjuicio de lo establecido en las determinaciones vinculantes de las operaciones estratégicas P.T.B. y N.T.S. referente a la adecuación de las zonas de residencia permanente a los ámbitos turísticos.

Sección 3ª

Homologación de los Productos Turísticos y control

de ritmos de producción de nueva oferta

Artículo 42.- Tras la revisión de los Planes Generales Municipales con arreglo a lo previsto en este Plan Insular, la homologación se producirá mediante el mecanismo de convocatoria de concursos de P.A.U.

Artículo 43.- En la convocatoria del correspondiente P.A.U., los Ayuntamientos podrán introducir las especificaciones y exigencias que, en cada momento y en función de los estudios de mercado, parezcan más acordes con las demandas del sector turístico.

Artículo 44.- A esos efectos, el Cabildo Insular a través del organismo de seguimiento del Plan Insular, facilitará los correspondientes estudios a los Ayuntamientos, que podrán asimismo realizarlos por sí, así como recabarlos de la iniciativa privada, para respaldar sus decisiones de convocatoria de los correspondientes P.A.U.

Artículo 45.- Cuando la definición de los P.A.U. se hubiese producido en los Planes Generales como consecuencia de un proceso de concertación paralelo a la formación del Plan General, debidamente protocolizado e incorporado a su documentación, el Ayuntamiento podrá establecer en la convocatoria de cada uno la preferencia de adjudicación en favor del propietario del suelo, que hubiese sido parte de la concertación, en tanto que además se comprometa a cumplir las restantes condiciones de esta convocatoria.

Artículo 46.- El Cabildo Insular, con cargo a recursos propios o a los fondos o programas que en su caso resultasen aplicables, podrá establecer incentivos para propiciar el desarrollo de nuevos productos turísticos. En este caso, junto a su establecimiento, que habrá de publicarse oficialmente, el Cabildo podrá reclamar de los Ayuntamientos su participación coordinada en la adjudicación de los correspondientes concursos de P.A.U. en los que pueda decidirse quiénes hayan de ser los beneficiarios de dichos incentivos.

Artículo 47.- El Cabildo Insular, en coordinación con los Ayuntamientos, podrá proceder a la convocatoria conjunta de concursos de P.A.U. simultáneos en varios términos municipales, sujetos en su caso a la concesión de incentivos si las propuestas responden a la implantación de Productos Turísticos que se pretenda favorecer para enriquecer y diversificar la oferta turística de la isla. Si se procediese según esta modalidad de convocatoria conjunta, en cada caso se establecerán las condiciones a cumplir por los concursantes.

Artículo 48.- Cada año el Cabildo publicará y remitirá expresamente a todos los Ayuntamientos que tengan delimitadas en su término municipal zonas turísticas, una estimación del orden de magnitud de producción de nueva oferta que se estime adecuado en función de las condiciones del mercado turístico.

Artículo 49.- Los Ayuntamientos habrán de justificar en cada convocatoria de concurso de P.A.U. la adecuación del objeto del Programa a ese marco de referencia cuantificado remitido por el Cabildo Insular.

Artículo 50.- El Cabildo Insular publicará al menos con periodicidad anual la relación de P.A.U. y Planes Parciales que hayan sido aprobados definitivamente, así como su localización, características e incidencia cuantitativa en relación con la oferta agregada de la isla.

TÍTULO III

NORMAS DE GENERAL APLICACIÓN

EN EL SUELO RÚSTICO

CAPÍTULO 1

DE LAS NORMAS DE DIRECTA APLICACIÓN

Artículo 51.- Las Normas del presente capítulo tienen el carácter de determinaciones vinculantes de ordenación, tanto en los municipios que cuentan con planeamiento municipal como de los que carecen de él, en las siguientes materias:

- a) Las casetas para el almacenamiento de aperos.
- b) La tipología y aspecto exterior de las edificaciones.
- c) Los invernaderos.
- d) Las infraestructuras y caminos.
- e) El control de los vertidos.
- f) La vegetación y las especies protegidas.

Artículo 52.- Casetas para el almacenamiento de aperos:

- Solo se permite una caseta por parcela.
- La parcela mínima tendrá una superficie de 5.000 m².
- La superficie máxima construida será de 10 m².
- La separación mínima a linderos será de tres (3) metros.
- La altura máxima de sus cerramientos con planos verticales será de dos veinte (2,20) metros al alero y dos setenta (2,70) metros a la cumbre.
- Sólo se permitirán huecos de ventilación, situados a un metro setenta de altura (1,70) y en una proporción máxima con respecto a la parte maciza de 1/10. La puerta tendrá un ancho máximo de uno cuarenta (1,40) metros.
- La caseta se revestirá de piedra natural y su cubierta será inclinada y de teja. No se permiten materiales exteriores reflectantes. La puerta podrá pintarse solamente con colores que favorezcan la integración en el paisaje y en el entorno.

Artículo 53.- Tipología y aspecto exterior de las edificaciones aisladas en suelo rústico.

- Se prohíben las edificaciones características de las zonas urbanas, con paredes medianeras al descubierto.
- Los paramentos vistos de los semisótanos y muros de contención de las edificaciones se revestirán de piedra en todos los casos.

- Todas las edificaciones deberán presentar sus paramentos exteriores y cubiertas totalmente acabados, y se controlará que la forma, el color y los materiales usados causen el menor impacto posible al paisaje.

- No se permiten materiales de construcción exteriores reflectantes. Los paramentos y la carpintería exteriores podrán pintarse solamente con colores que favorezcan la integración en el paisaje y en el entorno.

Artículo 54.- Invernaderos o protección de cultivos.

- Cuando se produzca la caducidad de la explotación temporal o la de los materiales de los invernaderos, será obligatoria la retirada de los mismos y la limpieza del entorno de cualquier resto.

Artículo 55.- Infraestructuras de carácter público.

- En todos los proyectos debe presentarse un análisis de las alternativas posibles, entre las que, si existieran, deberán contemplarse aquéllas en las que su trazado o ubicación no afecten a áreas protegidas o, en su defecto, afecten a éstas áreas en las zonas de menor valor relativo y donde la incidencia ambiental y paisajística sea menor.

- Los tendidos eléctricos o telefónicos, aéreos o subterráneos, se realizarán buscando los trazados que causen el menor impacto ambiental. Este criterio se aplicará también cuando se proyecte la sustitución de los tendidos preexistentes.

Artículo 56.- Caminos y senderos.

Se garantizará el respeto a los caminos a pie de uso público, reales o senderos turísticos. Cualquier obra que afecte a estos caminos deberá en todo caso volver a dejarlos en las condiciones preexistentes. En caso de cruce por pistas, carreteras u otras infraestructuras, se resolverá la continuidad del camino, manteniendo como mínimo su calidad ambiental y sus materiales de construcción originales.

Artículo 57.- Control de vertidos.

1. El objeto de la presente norma es la regulación y el control de los vertidos de tierras, escombros u otros materiales ocasionados por los proyectos de obras o de urbanización que se realizan en el territorio. Todos estos proyectos incorporarán a su documentación un estudio en el que se cuantifique el volumen estimado de material excedente y el lugar previsto para verterlo o depositarlo.

2. El procedimiento a seguir será el siguiente:

Proyectos de urbanización o proyectos de obras, promovidos por particulares:

- Los proyectos incluirán en su documentación, además de la que legalmente le corresponda, el volumen y tipo de materiales excedentes y los lugares de vertido.

- En los supuestos en que el órgano resolutor competente en los vertidos no coincidiese con el órgano competente para conceder la autorización, licencia o permiso, se incluirá en la documentación del proyecto, la autorización expresa de los lugares de vertido.

- Cuando el proyecto genere poco material excedente y corresponda al Ayuntamiento conceder autorización de vertidos y la licencia, autorización o permiso de obra, podrá omitirse en la documentación a presentar la indicación del lugar de vertido, debiendo señalarlo el Ayuntamiento al resolver el expediente en cuestión.

- No podrá otorgarse autorización, licencia o permiso al proyecto sin que previa, o simultáneamente, no estén a su vez autorizados los lugares de vertido.

Proyectos de infraestructuras, equipamientos u otros promovidos por la Administración:

- Los proyectos incluirán en su documentación, además de la que legalmente le corresponda, el volumen y tipo de materiales excedentes, y los lugares de vertido.

- En los supuestos en que el órgano resolutor competente en los vertidos no coincidiese con el órgano o entidad competente para la aprobación y/o ejecución del proyecto, se incluirá en la documentación de éste, la autorización expresa de los lugares de vertido.

- La adjudicación de la obra no podrá realizarse, hasta que no figure en el expediente la autorización, licencia o permiso para la realización de los vertidos otorgada por la Administración competente.

3. En los supuestos en que se solicite autorización para un vertedero en suelo rústico, o cuando se pretenda una expresa calificación de suelo para dicho uso, la solicitud o propuesta contendrá, como mínimo, la siguiente documentación:

- Lugar de vertido seleccionado (indicado en planos a escala mínima 1:5000).

- Capacidad del vertedero.

- Estimación del volumen de materiales a verter (caso de tratarse de un proyecto concreto).

- En su caso, compatibilidad de dicho uso con el planeamiento en vigor que le sea de aplicación.

- Características de la zona, el impacto ambiental del vertido en los valores naturales y en el paisaje y las medidas a adoptar para recuperar el impacto causado una vez finalice el vertido.

Artículo 58.- Protección de la vegetación.

Con carácter general se respetará la vegetación existente cuando ésta sea arbórea y cuando esté constituida por especies protegidas. Para el arranque, recogida, corta y desraizamiento de éstas se estará a lo dispuesto en la Orden de 20 de febrero de 1991, sobre protección de especies de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias, así como las formaciones de cardonal-tabaibal.

Artículo 59.- Especies protegidas.

A los efectos de lo establecido en la Orden de 20 de febrero de 1991, y para la isla de Gran Canaria, se extienden los efectos protectores derivados de la misma para las especies contenidas en su anexo II a la especie "Euphorbia balsamifera" (tabaiba dulce).

CAPÍTULO 2

DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS Y COMPLEMENTARIAS DEL PLANEAMIENTO MUNICIPAL

Artículo 60.- Las Normas del presente capítulo tienen el carácter de determinaciones vinculantes de ordenación en el suelo rústico, cuando éste no se encuentre incluido dentro de alguna de las categorías definidas o reguladas por el Plan Insular: espacios naturales protegidos, áreas insulares protegidas, áreas de protección singular y áreas extractivas.

Artículo 61.- Estas normas tienen una doble naturaleza:

a) Son subsidiarias del planeamiento general municipal en los municipios que aún no cuentan con Plan General o Normas Subsidiarias.

En este caso se aplican a los municipios que actualmente cuentan con Delimitación de Suelo Urbano y a los que se aplican las Normas Subsidiarias Provinciales. Se redactan con el objeto de suplir las deficiencias de ordenación y regulación de este tipo de suelo y para evitar su ocupación por usos indebidos.

Las presentes normas estarán en vigor hasta que se produzca la aprobación de los Planes Generales o Normas Subsidiarias Municipales.

b) Son complementarias de las normas de los municipios con planeamiento general aprobado.

En este segundo caso se establece esta normativa con objeto de suplir las eventuales carencias en la definición o regulación de usos y actividades del planeamiento municipal en determinados aspectos. Estas normas estarán en vigor hasta que los Planes Generales o Normas Subsidiarias municipales regulen explícitamente dichos usos y actividades.

Artículo 62.- Definición de núcleo de población.

Se entenderá que se forma núcleo de población, cuando en un círculo de 100 m de radio, con centro en la vivienda que se solicita, existan 5 viviendas, incluida la solicitada.

Artículo 63.- Parcela mínima.

La parcela mínima se fija en diez mil (10.000) metros cuadrados. No podrán realizarse segregaciones de parcelas o divisiones de fincas inferiores a esta parcela mínima.

Artículo 64.- Las actividades mineras y extractivas estarán a lo dispuesto en el Título V, Capítulo 1 de estas Normas.

Artículo 65.- En relación a los usos agropecuarios, se establece una edificabilidad máxima por parcela de 0,022 m²/m². Los usos permitidos son los siguientes:

- Viviendas unifamiliares.
- Casetas para el almacenamiento de aperos.
- Establos, cobertizos y criaderos de animales.
- Almacenes agrícolas.

- Estanques o depósitos para el almacenamiento de agua.
- Muros de contención.
- Invernaderos y protección de cultivos.
- Cerramientos.

Artículo 66.- Condiciones para los diferentes usos.

Casetas para el almacenamiento de aperos:

- La parcela mínima será de cinco mil (5.000) metros cuadrados.
- La superficie máxima construida será de diez (10) m².
- Le es de aplicación la normativa general establecida en el Capítulo anterior.

Establos, cobertizos y criaderos de animales:

- La parcela mínima será de diez mil (10.000) metros cuadrados.
- La edificabilidad máxima será de 0,009 m²/m².
- No computará a efectos de edificabilidad los cobertizos para el cobijo de animales, abiertos en todos sus lados. La ocupación máxima en estos casos será de mil (1.000) metros cuadrados por parcela.
- Los cobertizos deberán desmontarse cuando se produzca el cese de la actividad.
- La separación mínima a linderos será de diez (10) metros.
- La cubierta será de tejas o de otros materiales no perecederos acabados en colores oscuros mate procurando el menor impacto sobre el medio. En caso de no utilizarse la teja se recomienda que la cubierta se recubra con los materiales vegetales tradicionales (palma, caña, etc.). La cubierta tendrá una inclinación inferior a los 30°.
- No se permiten materiales exteriores reflectantes. Los paramentos y carpintería exteriores podrán pintarse solamente con colores que favorezcan la integración en el paisaje y en el entorno.

Almacenes agrícolas:

- La parcela mínima se establece en diez mil (10.000) metros cuadrados.
- Edificabilidad máxima: 0,009 m²/m². Sólo podrá superarse esta edificabilidad en los casos de agrupaciones de parcelas para la construcción de edificaciones vinculadas a las mismas, previa inscripción registral de la agrupación y de la distribución de la edificabilidad entre las parcelas afectadas.
- La altura máxima será de cinco (5) metros a cumbre.

- La separación mínima a linderos será de cinco (5) metros.
- La cubierta será de tejas o de otros materiales no perecederos acabados en colores oscuro mate procurando el menor impacto sobre el medio y con una inclinación máxima de treinta (30) grados.

Muros de contención para abancalamientos agrícolas:

- Los muros de nueva realización tendrán una altura máxima de dos metros y medio (2,50 m).
- Se ejecutarán con piedra seca o en todo caso estarán revestidos de piedra del lugar.

Estanques o depósitos para el almacenamiento de agua:

- Se separarán un mínimo de dos (2) metros de los linderos tanto si se ejecutan sobre o bajo rasante.
- En caso de tener que realizar muros de contención sobre rasante, la altura de la parte vista no superará los dos (2) metros medidos desde cualquier punto del terreno y se revestirán de piedra del lugar.
- Se justificarán sus dimensiones en función de la superficie de la finca o fincas a la que abastezcan o de otras necesidades de almacenamiento.
- Se restaurarán los impactos que cause su construcción.

Cerramientos:

- Solamente se permitirán cerramientos de vallados metálicos con tamaño mínimo de huecos de 5 x 5 cm.
- La altura máxima total será de dos (2) metros medida en cada punto del terreno. Para la protección de cultivos la altura máxima podrá ser de hasta dos metros y medio (2,5).

Viviendas:

- La parcela mínima será de diez mil (10.000) metros cuadrados.
- Serán unifamiliares y estarán vinculadas a una explotación agrícola.
- Solamente podrá construirse una vivienda por parcela.
- La edificación dentro de la parcela ha de ubicarse en una zona adecuada, en zonas llanas o de escasa pendiente y dejando libre la mayor superficie posible de la parcela para su aprovechamiento agrícola.
- El edificio proyectado ha de estar aislado y adaptado al paisaje y al medio natural.
- La separación mínima a linderos será de cinco (5) metros.
- La edificabilidad máxima para vivienda se establece en 0,012 m²/m², no superando en ningún caso los 150 m² construidos.

- La cubierta será de tejas y con una inclinación máxima de treinta (30) grados.
- La altura de la edificación no podrá exceder de una (1) planta ó cuatro metros y medio (4,50) medidos en cualquier punto del terreno a la cumbre.
- La crujía máxima será de seis (6) metros, y la disposición de la edificación será lineal, en “L” o en “U”.

Actuaciones declaradas de utilidad pública e interés social:

- Como máximo se permitirán dos (2) plantas.

Cambios de uso:

- No se permiten los cambios de uso de edificaciones agrarias no residenciales a otros usos diferentes, en especial al uso residencial, que supongan un aumento de las edificabilidades establecidas en este Plan Insular o en el planeamiento en general.

CAPÍTULO 3

DE LAS DIRECTRICES Y NORMAS PARA EL

PLANEAMIENTO MUNICIPAL

Artículo 67.- Con el carácter de directrices indicativas de ordenación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.1 de la Ley 1/1987, de 13 de marzo, reguladora de los Planes Insulares de Ordenación, se establecen en este Capítulo las indicaciones que debe contemplar el Planeamiento General Municipal en la clasificación y calificación del suelo, así como las condiciones para el estudio y ordenación de los Asentamientos Rurales y sobre la realización de un análisis pormenorizado de la totalidad del territorio municipal.

Artículo 68.- En las memorias de los instrumentos de ordenación urbanística deberá justificarse de forma expresa la adaptación de los mismos al Plan Insular.

Artículo 69.- 1. El Planeamiento General Municipal recogerá expresamente en la cartografía los ámbitos de protección del Plan Insular a los que se refiere el Título IV y en el Capítulo 1 del Título V de estas normas:

- a) Los Espacios Naturales Protegidos, incluyendo los que pudiesen declararse en el futuro.
- b) Las Áreas Insulares Protegidas.
- c) Las Áreas de Protección Singular.
- d) Las Áreas Extractivas.

2. Los Planes Generales y Normas Subsidiarias municipales incorporarán las determinaciones generales de los Planes Rectores de Uso y Gestión o cualesquiera otros instrumentos de ordenación que los desarrollen, en particular la zonificación (con la terminología propia de dichos instrumentos) y el régimen de usos establecido para cada una de las zonas.

3. El planeamiento general municipal, en función de las características de cada zona del territorio, podrá pormenorizar el régimen de usos establecido para las Áreas Insulares Protegidas, Áreas de Protección Singular y Espacios Naturales Protegidos, dentro del marco establecido por el Plan Insular y la Ley 12/1994.

Artículo 70.- El planeamiento general municipal calificará el suelo rústico en alguna de las siguientes categorías:

1. Suelo Rústico de Protección.

Suelo formado por aquel que contenga elementos o valores a conservar y proteger, pudiéndose diferenciar los siguientes:

- Protección Especial: protección de formaciones vegetales, flora, fauna y ecosistemas y de la geomorfología y geología.
- Protección Paisajística: suelos que no reúnan los valores para su calificación como suelo de protección ecológica y natural, pero que deban ser protegidos por estar constituidos por elementos caracterizadores del paisaje (laderas, barrancos, montañas, conos volcánicos, etc.).
- Protección Cultural: protección de zonas donde existan vestigios y restos históricos o de valor etnográfico o cultural, estén o no declarados como bienes de interés cultural o tengan incoado expediente de declaración. Se tendrán en cuenta las áreas delimitadas por las cartas arqueológicas.

2. Suelo Rústico Potencialmente Productivo.

- Agrícola: la finalidad principal de esta categoría es la protección del suelo como recurso y de la propia actividad agrícola, la preservación, ante otros usos o actividades, de los suelos más valiosos para la agricultura y la conservación de los paisajes agrícolas tradicionales o aquellos en los que la actividad agrícola coexista con valores naturales y patrimoniales de interés. En estos últimos casos deberán establecerse normas específicas de protección de todos los elementos de interés y de su conjunto.
- Extractivo: referido exclusivamente al aprovechamiento minero y extractivo, de conformidad con lo establecido en el Capítulo 1 del Título V de estas normas.
- Forestal: referido a zonas diferenciadas donde exista o se pretenda implantar un aprovechamiento forestal de especies arbóreas o arbustivas.
- El aprovechamiento del suelo desde el punto de vista ganadero (zonas de pastos) se incluirá en los suelos rústicos de protección.

3. Suelo Rústico Residual.

Lo constituyen aquellas zonas que por sus características no pueden incluirse en ninguna de las categorías anteriores. Este tipo de suelo es escaso en Gran Canaria, por lo que debe justificarse expresamente su clasificación.

4. Asentamiento Rural.

Integrado por núcleos de población con mayor o menor grado de dispersión, vinculados fundamentalmente a la actividad agrícola, y que por su grado de colmatación, infraestructura y

servicios urbanísticos no se justifica su clasificación y tratamiento como suelo urbano.

Artículo 71.- Las calificaciones de suelo rústico de cumbres, forestal y el litoral y costero podrán emplearse siempre que sean complemento de otra categoría de suelo de las mencionadas en el artículo anterior. El suelo rústico Litoral y Costero no se podrá utilizar para recoger exclusivamente la normativa de protección que establece la Ley de Costas.

Artículo 72.- Asentamientos Rurales.

Las pautas morfológicas y tipológicas tradicionales de los asentamientos rurales de Gran Canaria se han visto alteradas debido a la creciente desvinculación de la vivienda rural respecto de la agricultura y al incremento de la demanda de viviendas de segunda residencia en el espacio rural. Es, por tanto, necesario y urgente prevenir y/o detener el deterioro de estos asentamientos frente al impacto de actividades y formas edificatorias residenciales que resultan ajenas y contradictorias con la cultura de ocupación del territorio existente en la isla.

Por lo tanto, los Planes Generales y Normas Subsidiarias Municipales estudiarán y regularán los asentamientos rurales atendiendo, como mínimo, a las directrices y criterios que se contienen en los puntos siguientes:

- Se definirá su estructura, en base al viario que lo ordena y a sus elementos estructurales, teniendo en cuenta su integración paisajística en el medio que lo rodea.

- Se realizará un estudio pormenorizado de sus bordes exteriores con objeto de controlar la imagen desde el exterior del asentamiento.

- Se establecerá para cada ámbito el parcelario, una regulación de parcela mínima, las reglas de agregación y segregación de parcelas, los parámetros de densidad bruta y neta, la tipología, el número de plantas, la altura máxima, la edificabilidad, la ocupación y los retranqueos.

- Se regularán los modos de implantación de las edificaciones aisladas de acuerdo con la estructura y forma del agregado definida para cada ámbito, justificándose la ordenación tipológica de vivienda entre medianeras.

- Se definirán los equipamientos e infraestructuras para los asentamientos. Como mínimo se considerarán las redes de abastecimiento de agua y de energía eléctrica y el servicio de recogida de basuras.

- Se definirán las condiciones edificatorias que desde el punto de vista estético, tipológico y de las densidades producidas, resulten plenamente integradas en las características morfológicas de cada núcleo, eliminando la tipología urbana de salón y vivienda en el suelo rústico: la altura máxima, el número de plantas, la cubierta inclinada, las buhardillas, los huecos, los volúmenes en voladizo, los balcones y los retranqueos.

Artículo 73.- Procedimiento de elaboración de los Planes.

Los Planes municipales de ordenación elaborarán en todo caso un avance de planeamiento de los mismos. Este avance se podrá someter a informe de la Ponencia Técnica y de la Comisión de Urbanismo y Medio Ambiente de Canarias, que deberá emitirse en un plazo máximo de tres meses.

El avance contendrá una cartografía de los usos potenciales del suelo a escala adecuada, a fin de agilizar la tramitación del planeamiento municipal.

Incluirá a su vez los criterios generales de ordenación para los mismos, las premisas de desarrollo y ordenación municipal en base a una justificación suficientemente razonada de las expectativas de crecimiento poblacional del propio municipio y sus necesidades, así como el previsible crecimiento económico, se analizarán las tipologías escogidas, las densidades, los criterios de ubicación deseables y las superficies requeridas para las áreas de nuevo desarrollo, las mejoras o nuevas infraestructuras viarias o equipamientos que sean necesarios acometer, así como las actividades significativas que se considere importante que deban tener cabida en algún lugar de los suelos rústicos.

En base a lo anterior se elaborará una ordenación del suelo rústico en base a las características naturales y paisajísticas del territorio, la delimitación de los suelos urbanos y de los asentamientos rurales y la localización prevista para los sectores de nueva implantación y para las nuevas infraestructuras, equipamientos y sistemas generales.

Artículo 74.- Con el objeto de lograr una adecuada integración de los aspectos ambientales en la ordenación del territorio, los Planes Generales y Normas Subsidiarias deberán seguir las siguientes normas:

1. En general, toda determinación del planeamiento municipal deberá estar justificada teniendo en cuenta las características y valores del territorio y su capacidad de acogida a los diferentes usos.

2. Los Planes Generales y Normas Subsidiarias tendrán como mínimo los siguientes contenidos:

- Se delimitarán con precisión y rigor las delimitaciones de las diferentes categorías de suelo, en particular las calificaciones de suelo rústico. La cartografía deberá ser claramente legible, evitándose el tramado si éste oculta información de la cartografía base, que deberá contener las curvas de nivel que le correspondan a su escala y que son necesarias para percibir el relieve del territorio.
- Se realizará un inventario de los bienes del patrimonio construido tradicional: casas y otras edificaciones, molinos, acueductos, etc. ..., sus conjuntos, entornos o paisajes conformados por ellos, estableciendo, en su caso, medidas de protección y mejora.
- En el estudio de los suelos agrícolas deberán considerarse las zonas de cultivos de regadío, de cultivos de secano y de cultivos en laderas, con o sin abancalamientos, las cuales posiblemente requieran diferentes criterios de ordenación, exigencias ambientales y regímenes de usos y estéticos. En estos suelos deberá considerarse de manera especial la edificación ligada a las actividades agrícolas, analizando su incidencia y compatibilidad con la rentabilidad y productividad de los terrenos y con la defensa del paisaje.
- Se justificarán los usos, actuaciones, actividades y edificaciones permitidos para cada categoría de suelo rústico, y analizando los efectos directos o indirectos que podrán causar en el medio natural, el paisaje y los recursos naturales.
- Se estudiarán los núcleos de población con el objeto de determinar, cuando las haya, limitaciones ambientales al crecimiento de los mismos, en todo su entorno o en determinadas direcciones por razones topográficas, ecológicas, patrimoniales, paisajísticas, productivas, etc.
- Se determinarán y cartografiarán expresamente zonas de vertidos, de escombros, tierras o similares. Se realizará un estudio minucioso de su ubicación (escaso impacto), su capacidad y duración estimada, forma y condiciones de vertido, materiales aptos a verter y forma prevista de recuperación, restauración natural o uso al que se destinará cuando se agote. El planeamiento

deberá modificarse cuando las áreas previstas se acerquen a su colmatación.

- Se razonarán las expectativas de crecimiento poblacional del propio municipio y sus necesidades, así como el previsible crecimiento económico.

- Se justificarán las tipologías edificatorias escogidas, las densidades, los criterios de ubicación y las superficies requeridas para las áreas de nuevo desarrollo, las mejoras o nuevas infraestructuras viarias o equipamientos que sean necesarios acometer, así como las actividades significativas que se considere importante que deban tener cabida en algún lugar de los suelos rústicos.

- Se justificará la elección de cada uno de los sectores de suelos urbanizables, analizando las características naturales y paisajísticas de los mismos y justificando la aptitud para su urbanización. Deberán asimismo justificarse la densidad, tipologías y alturas y su incidencia paisajística. Se incidirá en la adecuada utilización de la vegetación para la consecución de una alta calidad ambiental (adecuada localización de las zonas verdes públicas o de protección, arbolado de aceras, ajardinamientos de las zonas de retranqueo de las parcelas, etc.).

- Se justificarán los trazados o ubicaciones de las infraestructuras y sistemas generales previstos, analizando sus efectos ambientales en el territorio, los valores o espacios naturales y en el paisaje.

- En los suelos urbanos se incluirá un apartado específico relativo a medidas y actuaciones tendentes a la mejora de la calidad ambiental de las zonas urbanas: zonas verdes, parques, plazas, jardines, setos, arbolados en calles, soluciones a los recorridos peatonales, creación de lugares adecuados y tranquilos para el peatón, protección de rincones, perspectivas, etc.

- Los planeamientos municipales, en los casos en los que se presuma o exista contaminación significativa en determinadas áreas o tipos de cultivos (las tomateras, preferentemente) determinarán las medidas a adoptar, tanto referentes a los cultivos (invernaderos impermeables en las zonas de contacto, retranqueo de los cultivos, etc.) como a la edificación (retranqueos, separación mínima de las zonas de cultivo), para evitar o paliar los posibles efectos negativos de los productos fitosanitarios de los cultivos.

TÍTULO IV

NORMAS DE PROTECCIÓN DE ÁREAS

Y ESPACIOS NATURALES

CAPÍTULO 1

DE LAS ÁREAS INSULARES PROTEGIDAS

Artículo 75.- Las normas contenidas en el presente Capítulo tienen el carácter de determinaciones vinculantes de ordenación, de conformidad con lo establecido en el artículo 5.2.c) de la Ley Canaria 1/1987, reguladora de los Planes Insulares de Ordenación.

Artículo 76.- Son Áreas Insulares Protegidas (A.I.P.), las que se delimitan específicamente en los correspondientes planos de ordenación del presente Plan Insular, en base a la previsión de los apartados c), d) y e) del artículo 3 en relación con el 5.2.a) de la Ley Territorial 1/1987, de 13 de marzo, reguladora de los Planes Insulares de Ordenación.

Tendrán, asimismo, la consideración de Áreas Insulares Protegidas los terrenos que con posterioridad a la aprobación del Plan Insular pudiesen quedar fuera de la delimitación contenida

en la Ley 12/1994.

Artículo 77.- La regulación de la clasificación y calificación de los suelos incluidos en las Áreas Insulares Protegidas queda establecida de la siguiente forma:

1. Los suelos urbanos mantendrán dicha clasificación.
2. En relación a los suelos urbanizables o aptos para urbanizar:
 - a) Se reclasifican como suelos rústicos de protección los sectores de Tauritos II (S.A.U. Polígono 32, N.S. Mogán), Montaña Alta de Tauro (S.A.U. Polígono 14, N. S. Mogán) y las zonas correspondientes de Costa Tauritos (Área con planeamiento turístico vigente, N.S. Mogán), de acuerdo con el artículo 4 de la Ley Territorial 1/1987, en relación con la Ley Territorial 5/1987, sobre la Ordenación Urbanística del Suelo Rústico.
 - b) El resto de estos suelos mantendrán su clasificación. No obstante, las zonas afectadas de los mismos tendrán la consideración de zonas protegidas en la ordenación de los sectores.
3. En relación a los suelos rústicos:
 - a) Los asentamientos rurales mantendrán dicha calificación.
 - b) El resto de los suelos rústicos se clasifican como suelos rústicos de protección, de acuerdo con el artículo 4.b) de la Ley Territorial 1/1987, en relación con la Ley Territorial 5/1987, sobre la ordenación urbanística del suelo rústico.

Artículo 78.- La finalidad de estas áreas es la preservación de los valores naturales, el favorecimiento y la potenciación de la regeneración natural de la vegetación, la recuperación de los ecosistemas y la defensa del paisaje. Se consideran admisibles con estas medidas el mantenimiento de los usos y/o actividades existentes.

Artículo 79.- 1. En municipios con planeamiento general aprobado, el régimen de usos de las Áreas Insulares Protegidas será el que le corresponda según la clasificación y calificación de suelo del propio planeamiento con excepción hecha de aquéllos usos o condiciones para los mismos que contradijesen lo establecido en los artículos siguientes.

2. En municipios carentes de planeamiento general aprobado, los usos autorizables en las Áreas Insulares Protegidas serán los recogidos en el artículo siguiente.

Artículo 80.- Régimen de usos.

1. Los suelos urbanos y asentamientos rurales mantendrán el régimen de usos establecido para ellos en el planeamiento municipal.
2. En el resto de las áreas insulares protegidas el régimen de usos será:
 - a) Se podrán autorizar los siguientes usos y actuaciones:

El régimen de usos autorizables que se regula en este Capítulo tiene el carácter de máximo tolerable en estos espacios, no siendo necesario por tanto adaptar el planeamiento municipal que, cumpliéndolo, estableciera intensidades de protección mayores. Asimismo, los planeamientos municipales podrán establecer mayores medidas de protección en los ámbitos que así lo requieran.

Son usos autorizables los que a continuación se relacionan. En el artículo siguiente se exponen las condiciones y/o parámetros exigidos para su posible autorización:

- Reparaciones de viviendas.
- Mantenimiento y conservación de viviendas u otras edificaciones.
- Mantenimiento de las explotaciones agrícolas existentes.
- Sorribas sobre terrenos ya roturados.
- Depósitos, estanques, embalses.
- Cuartos de aperos.
- Cerramientos.
- Muros de contención.
- Conservación y mejora de instalaciones asociadas a explotaciones agropecuarias, hidrológicas y forestales.
- Actividades o actuaciones cuyo objetivo sea la defensa, conservación, recuperación o mejora del medio natural y del patrimonio arqueológico etnográfico o histórico.
- Actividades de uso y disfrute de la naturaleza sin menoscabo de sus valores.
- Equipamientos públicos relacionados con el disfrute de la naturaleza (áreas de acampada, merenderos, miradores, etc.).
- Equipamientos públicos de interpretación, acogida o similares.
- Aulas de la naturaleza.
- Centros científicos o de investigación.
- Zonas de aparcamientos.
- Infraestructuras públicas.

b) Usos y actuaciones prohibidas.

Son usos y actuaciones prohibidas las restantes, entre las que se resaltan los siguientes:

- Nuevas viviendas o residencias en suelo rústico.
- Creación de nuevas viviendas a partir de otros edificios preexistentes.
- Movimientos de tierra para abancalamientos o aterrazamientos, vertidos o acumulaciones de tierras. Nuevas roturaciones de terrenos para su uso agrícola.

- Granjas, envasadoras, almacenes agrícolas o similares.
- Apertura, prolongación o ensanche de pistas particulares.
- Extracciones de áridos.
- Vertidos de cualquier tipo (sólidos: tierras, escombros, basuras, etc.) o líquidos (aguas residuales, etc.).
- Depósitos de chatarras, cementerios de coches o similares.
- Obras en el litoral: puertos, diques, playas artificiales y paseos marítimos, estos últimos salvo que estén previstos en suelos urbanos consolidados.
- Campos de golf.
- Otros equipamientos turísticos (o instalaciones deportivas con dicho fin).
- Estaciones de servicio.
- Tránsitos con vehículos de motor fuera de las pistas o carreteras autorizadas (incluye el motocross), en particular por los caminos de a pie.
- Publicidad estática.

c) Normas generales.

- Será criterio importante para la autorización de una actividad, además de la no afectación a los valores naturales o patrimoniales, la baja incidencia paisajística de la actuación pretendida.
- Se garantizará el respeto a los caminos a pie de uso público, reales o senderos turísticos. Cualquier obra que les afecte deberá restaurar el daño causado y, en su caso, resolver satisfactoriamente su continuidad en condiciones adecuadas de seguridad, manteniendo su calidad ambiental y sus materiales de construcción originales.
- Es obligatoria la retirada de escombros o materiales o elementos sobrantes o construcciones provisionales que hayan sido necesarias para la realización de una obra entre las incluidas en este Capítulo, así como la restauración de cualquier daño que se produzca a los valores del espacio natural.
- No se permite el uso de materiales reflectantes en los exteriores de edificaciones, construcciones o instalaciones salvo aquellos que sean objeto de las propias instalaciones en sí mismos (por ejemplo, placas solares).
- Para cualquier actuación deberán utilizarse colores y materiales que ayuden a mimetizar las edificaciones, construcciones o instalaciones en el medio.
- Los proyectos de infraestructuras de carácter público (tendidos eléctricos o telefónicos) justificarán expresamente los casos en que tales redes no se realicen por tendido subterráneo apoyados en el sistema viario, al considerarse esta forma de preferente utilización.

Artículo 81.- Condiciones para los diferentes usos y actuaciones autorizables:

Restauración de viviendas:

- Sin permitir la realización de nuevos accesos rodados.
- Se permite su ampliación hasta un máximo de 30 m², a los efectos de garantizar las condiciones de habitabilidad. En ningún caso se podrán superar los 120 m² construidos totales.
- La ampliación solamente podrá realizarse en planta baja.
- La ampliación sólo podrá realizarse con la misma tipología y materiales de la edificación existente (carpinterías, cubierta, revestimiento, colores, etc.), y mantener la armonía con su entorno en relación a desniveles, volúmenes y proporciones de huecos.
- En caso de viviendas tradicionales o que formen parte de conjuntos de interés, a juicio del organismo competente en otorgar la autorización, se requerirá informe del órgano competente en materia de Patrimonio.

Mantenimiento y conservación de viviendas u otras edificaciones:

- Sin permitir la realización de nuevos accesos rodados.
- En las edificaciones de carácter tradicional se respetará tanto la tipología como los materiales de la edificación existente (carpinterías, cubierta, revestimiento, colores, etc.).

Casetas para el almacenamiento de aperos:

- Será de aplicación la normativa general establecida en el artículo 52 del Capítulo 1 del Título III de estas normas.
- Solamente podrán construirse en áreas de marcado uso agrícola y relacionadas con explotaciones existentes y no abandonadas.
- Sin que se puedan realizar nuevos accesos rodados.
- La parcela mínima será de cinco mil (5.000) metros cuadrados.
- La superficie máxima construida será de diez (10) m².

Mantenimiento de las explotaciones agrícolas existentes:

- En los lugares y con las dimensiones hoy existentes, no permitiéndose la ampliación de las zonas roturadas.
- Sin permitir la realización de nuevos accesos rodados.
- La restauración de muros se realizará con los mismos materiales originales.

Sorribas sobre terrenos ya roturados:

- Con potencia máxima de 40 cm medidos en cada punto de la parcela.

Depósitos, estanques, embalses, aljibes:

- Siempre que guarden la debida proporcionalidad con el tamaño de las fincas.
- Siempre y cuando se justifique que están ligados a explotaciones que se consideren incluidas en el punto anterior como explotaciones existentes.
- Siempre que se sitúen dentro del área de las explotaciones o colindante con ella, y sin que se produzcan alteraciones ambientales significativas, buscando el lugar idóneo desde el punto de vista ambiental. No se permitirán depósitos situados lejos (a distancia o en altitud) de las zonas a las que sirve.
- Altura máxima sobre cualquier punto del terreno 2 metros. El muro sobresaliente se revestirá con piedra del lugar.
- Separación a linderos 2 metros mínimo.

Cerramientos:

- Solamente se permitirán vallados metálicos con tamaño mínimo de huecos de 5 x 5 cm.
- La altura máxima del cerramiento será de dos (2) metros medida en cada punto del terreno.
- Se permite la reconstrucción de muros de piedra existentes en las mismas condiciones de ancho, altura y materiales.

Muros de contención:

- Siempre que sean como consecuencia de alguna de las obras permitidas en este tipo de suelo.
- Construidos de piedra o, en todo caso, revestidos de piedra.
- Se permite la restauración de muros preexistentes.

Conservación y mejora de instalaciones asociadas a explotaciones agropecuarias, hidrológicas y forestales.

Actividades o actuaciones cuyo objetivo sea la defensa, conservación, recuperación o mejora del medio natural y del patrimonio arqueológico, etnográfico o histórico.

Actividades de uso y disfrute de la naturaleza sin menoscabo de sus valores.

Equipamientos públicos relacionados con el disfrute de la naturaleza (áreas de acampada, de asaderos, miradores, etc.).

- Con un estudio de compatibilidad con el mantenimiento de los valores existentes, de las alternativas de ubicación existentes, de su capacidad de acogida y de evaluación de los impactos directos e indirectos en el medio y de sus accesos y disminuyendo en lo posible la perceptibilidad de las edificaciones o instalaciones.

Equipamientos públicos de interpretación, acogida o similares:

- Debe indicarse el ámbito natural o paisajístico al que se refiere el equipamiento y debe justificarse la idoneidad del lugar elegido dentro de otras posibles alternativas de ubicación para el mismo ámbito territorial.
- Con un estudio de compatibilidad con el mantenimiento de los valores existentes, de las alternativas de ubicación existentes, de su capacidad de acogida y de evaluación de los impactos directos e indirectos en el medio.

Aulas de la naturaleza:

- Promovidas a iniciativa pública o por asociaciones cuyo objeto social prioritario sea la defensa y protección del medio ambiente.
- Justificando la idoneidad del lugar escogido.

Centros científicos o de investigación:

- Los centros científicos o de investigación deberán tener exclusivamente este carácter.
- Deberán justificar la necesidad o conveniencia de ubicarse en el interior de un área protegida y, en su caso, su finalidad principal deberá estar relacionada con el estudio, la conservación, la gestión o el manejo de la misma.

Zonas de aparcamiento:

- Han de estar relacionadas con los usos autorizables del presente Capítulo.
- La adecuación de superficies para aparcamientos deberá justificarse expresamente y sus dimensiones estarán condicionadas por la aptitud de los terrenos y por su impacto ambiental.

Infraestructuras públicas:

- En todos los casos debe presentarse un análisis de las alternativas posibles, entre las que, si existieran, deberán contemplarse aquéllas en las que su trazado o ubicación no afecten a áreas protegidas o, en su defecto, afecten a estas áreas en las zonas de menor valor relativo y donde la incidencia ambiental y paisajística sea menor.
- Los tendidos eléctricos o telefónicos, aéreos o subterráneos que tuvieran que realizarse no se trazarán en líneas rectas sino buscando los trazados de menor impacto ambiental. Este criterio se aplicará también cuando se proyecte la sustitución de los tendidos preexistentes.
- Se incluyen en este apartado el asfaltado, ensanche y prolongación de las vías existentes.

Artículo 82.- Dentro de estas áreas, y con la debida justificación, podrán clasificarse como Asentamientos Rurales los núcleos de población o suelos urbanos que tuvieran entidad y características adecuadas, con el nivel de estudio y pormenorización contenidos en el Capítulo 3, Título III de estas normas.

Artículo 83.- El documento que desarrolle el ámbito interior de Gran Canaria deberá zonificar estas áreas y pormenorizar en el régimen de usos, de acuerdo con los contenidos para los mismos

que se establecen en el presente Plan.

CAPÍTULO 2

DE LOS ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS

Artículo 84.- Las normas contenidas en este Capítulo tienen el carácter de directrices indicativas de ordenación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.1 de la Ley Territorial 1/1987, de 13 de marzo, reguladora de los Planes Insulares de Ordenación.

Artículo 85.- A tenor de lo establecido en la Ley Territorial 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias, los ámbitos declarados por tal norma dentro de la isla de Gran Canaria en las diferentes categorías de Espacios Naturales Protegidos se regirán por los correspondientes instrumentos de ordenación que para cada una de ellas define la citada Ley.

Artículo 86.- Los instrumentos de ordenación integral de los espacios naturales deberán incorporar el análisis específico de las determinaciones de planeamiento urbanístico que se conceptúen como contradictorias con las regulaciones establecidas para el ámbito del espacio natural protegido por dicho instrumento de ordenación, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 19.2 de la Ley Estatal 4/1989, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres, y de la Disposición Adicional Primera de la Ley Territorial 12/1994, de Espacios Naturales. Si durante la tramitación de éstos, de los análisis y estudios realizados para su elaboración se concluyera que del mantenimiento de la vigencia del planeamiento urbanístico contradictorio con él y durante el tiempo que medie hasta su aprobación, puede derivarse una amenaza de alteración de los valores naturales o culturales propios del espacio natural, podrá elaborarse un listado de medidas urgentes a aplicar para la preservación del espacio protegido con aplicación, cuando fuere necesario, del régimen de protección preventivo regulado en los artículos 24 y 7 de la Ley Estatal 4/1989.

Artículo 87.- Salvo lo previsto en el párrafo anterior, el régimen urbanístico aplicable a los espacios naturales protegidos delimitados por la Ley Territorial 12/1994 será, hasta la aprobación del correspondiente instrumento de ordenación el establecido en la Disposición Adicional Primera de dicha norma y en las Disposiciones Transitorias del presente Plan Insular.

Artículo 88.- Con independencia de otros contenidos mínimos que se fijasen para los instrumentos de ordenación de los espacios protegidos, éstos tendrán el siguiente contenido mínimo:

Fase de inventariado:

1. Inventario y valoración de los aspectos físicos.
2. Inventario y valoración de los aspectos humanos.
3. Inventario y valoración de los aspectos socioeconómicos.

Teniendo en cuenta la identificación y valoración de los impactos existentes.

Contexto legal:

1. Antecedentes legales y grado de adecuación a la Ley Estatal 4/1989 de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres.
2. Valoración de las actividades previstas por los distintos planeamientos y administraciones públicas.

Fase propositiva (planificación del uso y gestión):

1. Objetivos.
2. Normativa general.
3. Redefinición de los límites, si fuera necesario.
4. Zonificación.
5. Planes diferidos de gestión.
6. Estructura de gestión administrativa.
7. Estudio económico-financiero.
8. Anexo cartográfico, a escala adecuada.

Artículo 89.- Asimismo, los instrumentos de ordenación de los Espacios Naturales Protegidos, deberán abordar, entre otros, los aspectos que a continuación se señalan para cada uno de ellos:

a) Parque Rural de Doramas, Reserva Natural Integral de Barranco Oscuro y Reservas Naturales Especiales de El Brezal, Azuaje y Los Tilos de Moya.

- Estrategias y medidas a adoptar para frenar el actual deterioro ambiental del Parque, originado principalmente por la construcción de viviendas u otras edificaciones, la apertura de pistas por doquier y las transformaciones de zonas arboladas o de matorral para su uso agrícola.

- Determinación de las zonas que admitan la recuperación del bosque de laurisilva y adopción de las medidas que posibiliten su progresiva restauración.

b) Paisaje Protegido de Pino Santo.

- Análisis, valoración y alternativas de la nueva vía propuesta de acceso al centro.

- Estudio sobre la posibilidad de establecimiento de una zona de esparcimiento en la subida a San José del Álamo.

- Regulación de la actividad edificatoria y agrícola en el Parque.

- Determinación de las zonas que admitan la recuperación del bosque termófilo y adoptar las medidas que posibiliten su progresiva restauración.

c) Monumento Natural de Bandama y Paisaje Protegido de Tafira.

- Establecimiento de un programa para la eliminación de la actividad extractiva existente dentro del Parque y para la rehabilitación de las zonas afectadas.

- Análisis pormenorizado de todos los sectores residenciales situados dentro del Parque y en su entorno y de su incidencia en el mismo.

d) Paisaje Protegido de Las Cumbres y Reserva Natural Especial de Los Marteles.

- Ordenación pormenorizada de los equipamientos recreativos: zonas de acampada, merenderos, miradores, centros de información, refugios, senderos, etc.
- Estudio sobre la compatibilidad de los usos agrícolas y el pastoreo con la necesaria reforestación en el espacio natural.
- Establecimiento de un programa para la restauración de la Cantera del Montañón Negro.

e) Monumento Natural del Barranco de Guayadeque.

- Ordenación de los equipamientos recreativos: merenderos, miradores, senderos, áreas de aparcamiento, etc.
- Regulación de la afluencia de visitantes.
- Regulación del uso de los recursos hídricos.

f) Parque Natural de Pílancones y Paisaje Protegido de Fataga.

- Análisis pormenorizado del área de Cercados de Araña. Sus posibilidades como centro de equipamientos del Parque. Regulación de usos y de la tipología de las edificaciones.
- Regulación de los recorridos turísticos.
- Estudio de alternativas a la Cantera de Piedra del Barranco de Fataga. Programa de rehabilitación de la misma y del fondo del barranco afectado por extracciones de áridos.
- Control de los procesos de nuevas roturaciones de terrenos, principalmente en el Barranco de Fataga y en los Lomos de Pedro Afonso.
- Estudio sobre la conveniencia de ampliación del Espacio hacia el sur para incorporar al mismo áreas de cardonal-tabaibal.

g) Reserva Natural Integral de Inagua.

- Determinación de las zonas preferentes de restauración del pinar con el objeto de crear corredores de conexión de los pinares de la Reserva con el resto de los pinares de la isla (Tauro, Tirajana, Cumbres, etc.).

h) Parque Natural de Tamadaba.

- Análisis y valoración de las alternativas viarias para la mejora de accesibilidad a La Aldea.

i) Parque Rural del Nublo.

- Ordenación de los usos y actividades de la población del Parque, en especial la residencia.
- Análisis pormenorizado sobre la incidencia, de Veneguera en el Parque, carretera de acceso desde Playa de Mogán, repercusiones del previsible aumento de la actividad náutica en la costa y,

en particular en la Playa de Lo Seco, incidencias en el propio barranco, en especial en el pueblo de Veneguera y las tensiones a las que puede verse sometido.

j) Paisaje Protegido de La Isleta.

- Establecimiento de medidas tendentes a la eliminación de las extracciones en el área y rehabilitación o restauración de las áreas afectadas.
- Gestionar el progresivo traslado fuera del espacio protegido de las instalaciones militares existentes y la reversión de las zonas desocupadas a la Administración competente en la conservación de espacios naturales.
- Análisis de la capacidad de acogida del paisaje y las actividades recreativas y de disfrute de la naturaleza compatibles con su carácter de espacio natural protegido.
- Tratamiento pormenorizado de las zonas de contacto del paisaje con la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.
- Establecimiento de un programa para la eliminación de las viviendas marginales existentes en el área.

k) Sitio de Interés Científico de Tufia.

- Establecimiento de medidas para la erradicación de las extracciones de arena.
- Establecimiento de medidas de protección efectiva del ecosistema que garanticen su conservación y recuperación.
- Realización de un programa para la recuperación de la flora amenazada y, en general, del ecosistema.
- Estudio de rehabilitación integral del paisaje del Sitio.
- Análisis de las viviendas existentes y de la actividad que generan sobre el espacio natural protegido.

l) Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas.

- Estudio de posibles alternativas de aparcamiento de Playa de Maspalomas que permitan la progresiva eliminación de los aparcamientos en el interior de la Reserva.
- Estudio sobre la posibilidad de desvío de la vía procedente del campo de golf por el norte del espacio natural, eliminando así el tráfico de paso por el espacio protegido.
- Estudio sobre la posibilidad de traslado o reconversión de los usos no relacionados con la Reserva previstos en las parcelas situadas en el interior del Palmeral.
- Realización de un programa para la recuperación del carácter natural de las zonas de palmeral-tarajal actualmente clasificadas como zonas verdes en suelo urbano y del cauce del barranco.

m) Sitio de Interés Científico de Jinámar.

- Medidas para la eliminación del chabolismo existente y de las extracciones de arenas.
 - Establecimiento de medidas para la rehabilitación paisajística y restauración natural del espacio natural.
- n) Monumento Natural de Amagro.
- Realización de un Plan de restauración natural de las zonas degradadas: vertederos, canteras, etc.
 - Análisis de la incidencia en el Monumento de las actividades previstas o existentes en su entorno: suelos industriales, vertederos, canteras, campo de golf, urbanización turística, etc.

o) Monumento Natural de Arinaga.

- Estudiar la conveniencia de ampliación del espacio natural para incorporar todas las zonas de interés natural o paisajístico que requieren urgente conservación, incluyendo la posibilidad de incorporación al mismo de la zona marítima.
- Eliminación de las extracciones de arena existentes actualmente en el Monumento y su entorno.
- Realización de un plan integral de recuperación ambiental.
- Estudio del estado de las poblaciones animales y vegetales amenazadas del espacio y establecimiento de las medidas tendentes a su recuperación.

p) Sitio de Interés Científico de Juncalillo del Sur.

- Análisis de las posibles repercusiones de la implantación de la nueva central térmica.
- Realización de un Plan Integral de Rehabilitación y Recuperación de Impactos, en especial los originados por los vertidos y tránsito de vehículos.
- Establecimiento de medidas para potenciar el ecosistema litoral.

q) Paisaje Protegido de Lomo Magullo.

- Regulación de la afluencia de visitantes.
- Ordenación paisajística y ambiental del área de Arenales.

r) Monumento Natural de Tauro.

- Estudio de ampliación de los límites del Monumento.

Artículo 90.- Los Sub-planes del Plan Insular deberán zonificar y establecer el régimen de usos para cada zona, para aquellos espacios que en el momento de su aprobación carezcan de su específico instrumento de ordenación.

TÍTULO V

MEDIDAS DE DEFENSA DEL MEDIO NATURAL

CAPÍTULO 1

DE LAS ACTIVIDADES EXTRACTIVAS

Sección 1ª

Normativa básica de regulación de actividades extractivas

Artículo 91.- Las normas de la presente sección tienen el carácter de determinaciones vinculantes de ordenación establecidas, de conformidad con lo que dispone el artículo 5.2 de la Ley 1/1987, en orden a proteger y mejorar el medio natural y regular las actividades mineras y extractivas de los recursos geológicos, tales como picón, rocas industriales, rocas ornamentales, arenas (calcáreas, de origen orgánico y fósiles), gravas (arenas y gravas en fondos de barranco), puzolanas u otros.

Artículo 92.- En aplicación de lo dispuesto en los artículos 3.d) y 4 de la Ley 1/1987, en relación con el artículo 8 de la Ley 5/1987, de 7 de abril, sobre Ordenación Urbanística del Suelo Rústico, se clasifican como suelos rústicos potencialmente productivos para usos extractivos las Áreas Extractivas, delimitadas en los correspondientes planos de ordenación del Plan Insular de Gran Canaria. En la Sección 3ª del presente Capítulo se señalan las características y directrices de explotación.

Únicamente las referidas áreas podrán ser así clasificadas por el planeamiento urbanístico municipal o especial.

Excepcionalmente, podrán clasificarse también aquellas zonas en las que existiese una actividad amparada en un título administrativo otorgado con anterioridad a la aprobación del presente Plan Insular. En estos casos, en el planeamiento municipal o especial se especificará el o los títulos en vigor y los plazos y condiciones para el término de la explotación, momento en el que, tras la correspondiente restauración ambiental, el Ayuntamiento procederá a la recalificación de dicho suelo.

Artículo 93.- A los efectos de lo previsto en el artículo 9.2 de la Ley 5/1987, se entenderá que el Plan Insular de Gran Canaria prohíbe expresamente la autorización de cualquier actividad minera o extractiva de estos materiales que pretenda ubicarse fuera de tales áreas.

Cuando la ejecución de grandes obras públicas (carreteras, obras marítimas, presas y aeropuertos) exija un tipo o volumen de rocas industriales que no puedan ser suministradas por las áreas extractivas existentes, se podrá autorizar la obtención de las mismas fuera de dichas zonas, excepto en el interior de los Espacios Naturales Protegidos, Áreas Insulares Protegidas o Áreas de Protección Singular. En estos supuestos, los lugares de extracción tendrán carácter transitorio y estarán vinculados a la obra pública en cuestión.

Artículo 94.- En ningún caso podrá concederse ampliación o prórroga de permisos de investigación o explotación, autorizaciones o concesiones para actividades extractivas ubicadas fuera de las Áreas Extractivas propuestas en el Plan Insular.

La extinción de los actuales permisos, licencias, autorizaciones y concesiones en vigor, y sin perjuicio de las dependencias y relaciones entre ellos, supondrá la finalización definitiva de la actividad extractiva.

Con carácter excepcional y en aras del interés público ambiental, se podrá autorizar la continuidad de las extracciones con la exclusiva finalidad de cubrir los gastos de la restauración, estableciéndose como mínimo las siguientes condiciones:

- a) Se establecerán plazos concretos e improrrogables.
- b) Se fijarán los volúmenes máximos de extracción.
- c) Se determinará el método de explotación.
- d) Se delimitará con precisión y a escala reducida la zona de explotación.
- e) Se determinarán las medidas que garanticen la efectividad de la restauración ambiental.

Artículo 95.- Dentro de las Áreas Extractivas se delimitan en el Plan Insular las zonas específicas, vinculadas a determinadas áreas extractivas, que deberán ser objeto de restauración inmediata, sin que de dichas zonas pueda derivarse explotación alguna.

Artículo 96.- En las solicitudes de licencias, permisos, autorizaciones y concesiones, se indicarán las medidas que se tomarán al final de la explotación para la restauración ambiental de los terrenos afectados y, en las de extracciones de áridos que se desarrollen en cauces o zonas inundables, las medidas específicas que se tomarán para prevenir posibles riesgos a personas, edificios, terrenos y bienes de todas clases.

Se justificará que no van a producirse acumulaciones de materiales en barrancos o cauces que supongan un obstáculo al libre paso de las aguas y riesgos de arrastre de materiales y sustancias.

En dichas autorizaciones se determinará el volumen de material de rechazo que es admisible en las Áreas Extractivas, y fuera de las zonas concretas de explotación, el cual deberá emplearse preferentemente en labores de restauración natural.

La constatación de los anteriores extremos deberá verificarse a través de la documentación que hubiera sido presentada ante los organismos competentes para otorgar la autorización administrativa que, según la legislación sectorial minera, corresponda o, en su caso, la Declaración de Impacto Ecológico y durante el periodo de vigencia de la actividad.

Artículo 97.- El planeamiento urbanístico municipal señalará las zonas en las que la concentración y envergadura de las instalaciones y obras relacionadas con las actividades mineras haga necesario proceder a una ordenación conjunta de las mismas medidas mediante Planes Especiales.

Sección 2ª

Directrices de coordinación en materia

de actividades mineras y extractivas

Artículo 98.- Se establecen las siguientes directrices de coordinación de política territorial sobre actividades extractivas y mineras, las cuales tienen carácter indicativo, a tenor de lo previsto en el artículo 3.i) de la Ley 1/1987, de 13 de marzo:

- a) Se promoverá la integración en el seno de un único procedimiento administrativo de la intervención de los diferentes organismos que en el ámbito de la Administración de la Comunidad

Autónoma tienen atribuidas competencias concurrentes en relación con esta materia, en virtud de la legislación sectorial minera, de la relativa a la evaluación de los impactos ecológicos o de la reguladora del suelo rústico, de forma tal que, con respecto a las funciones encomendadas por la respectiva normativa a cada órgano interviniente, se reduzcan al mínimo necesario los tiempos de tramitación de las solicitudes de permisos, autorizaciones o concesiones mineras.

El procedimiento así diseñado deberá, además, facilitar a los municipios la valoración técnica necesaria para la concesión de la preceptiva licencia municipal.

b) Con relación a las canteras y extracciones situadas fuera de las Áreas Extractivas, y delimitadas expresamente en los planos de ordenación del Plan Insular, el Cabildo elaborará un catálogo de las actividades extractivas que en el momento de la aprobación definitiva del Plan Insular estuviesen amparadas por algún título administrativo y realizará un seguimiento de las mismas, en el que se analizará detalladamente su situación y estado, en orden a determinar la legalidad de las mismas para incoar, en su caso, el correspondiente expediente de caducidad o nulidad de la licencia, permiso, autorización o concesión.

Cuando no procediera la caducidad del título administrativo que ampara la actividad y la continuación de ésta dañare gravemente los valores paisajísticos, se podrá iniciar el expediente expropiatorio estableciendo, cuando ello no resulte incompatible con la finalidad perseguida, un periodo transitorio de explotación en orden a hacer compatible en lo posible los legítimos intereses patrimoniales del titular de la explotación con los generales de la isla, garantizando en todo caso la restauración ambiental del área.

c) Cuando el titular de una explotación no opte porque sea la Administración la encargada de ejecutar el Plan de restauración en los términos previstos por el artículo 5.2 del Real Decreto 2.994/1982, de 15 de octubre, se le exigirá, en todos los casos, la prestación de garantía suficiente para asegurar su ejecución conforme al artículo 5.1 de tal Norma y la Orden Ministerial de 20 de noviembre de 1984, de desarrollo de dicho precepto.

d) Se armonizarán para aquellas explotaciones incluidas en su ámbito de aplicación, las exigencias derivadas de la legislación sobre evaluación del impacto ecológico con la normativa relativa al Plan de Restauración de explotaciones mineras. Los condicionantes que pudieran establecerse en la Declaración de Impacto Ecológico prevista en la Ley 11/1990, de 13 de julio, deberán ser debidamente trasladados al Plan de Restauración.

e) Se efectuará un seguimiento preciso del cumplimiento de los Planes de Restauración, en orden a la estricta aplicación, en caso de incumplimiento de los mismos, del régimen sancionador previsto en la legislación sectorial.

f) Con relación a las zonas de actividades mineras y extractivas delimitadas en el Plan Insular de Gran Canaria, y partiendo de la información existente en los diversos documentos elaborados para su formación y del análisis de sus conclusiones, se estudiarán conjuntamente para cada una de tales zonas los siguientes aspectos:

- La oportunidad de constituir reservas mineras en los términos previstos en la legislación sectorial en orden a incidir mediante tal procedimiento en la regulación del mercado evitando la tendencia a la formación de monopolios.

- El fomento de la constitución de cotos mineros o, incluso, su obligatoria imposición en los términos previstos en la legislación sectorial y cuando concurran los supuestos habilitantes para ello, en especial el de protección del medio ambiente.

- El tamaño mínimo indispensable de las explotaciones y los medios a emplear en las mismas en términos tales que se garantice su racionalidad económica.

Artículo 99.- El Cabildo Insular, a través del instrumento jurídico que resulte en cada caso más adecuado, mediante los mecanismos de coordinación previstos en la Ley reguladora de las Bases del Régimen Local y en la de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas Canarias y en virtud de las competencias que actualmente tiene encomendadas o en un futuro pueda llegar a asumir bajo cualquier título, orientará su política en materia de actividades extractivas, de acuerdo con dichas directrices.

Sección 3ª

Características y directrices para las

Áreas Extractivas definidas en el Plan

Artículo 100.- Cada una de las Áreas Extractivas definidas en el Plan deberá, en función de sus características, cumplir las directrices de explotación que para cada una de ellas se definen a continuación.

A) Picón.

1. Monte del Hombre (AEP-1).

Área constituida por un manto de lapillis de dispersión aislado sobre lavas basálticas-nefelínicas que ya ha sufrido un proceso de explotación en su margen norte.

Se consolidará la explotación hasta el agotamiento de este recurso aislado, de carácter puntual y que ocupa una superficie aproximada a los 65.000 m² con unas reservas estimadas de 400.000 m³, como medio para la recuperación de las zonas extraídas mediante la homogeneización de las cortas ya realizadas con la topografía natural del terreno.

La explotación de esta cantera presenta condicionantes derivadas de las características geomorfológicas del lugar que hacen muy ostensible tanto los procesos de arranque del material como las instalaciones de la plaza de cantera y la maniobra de vehículos. Por esta razón, se deberán extremar las medidas tendentes a aminorar el impacto visual sobre todo en lo referente a la orientación de los frentes de explotación y la ubicación y cota de las instalaciones, las cuales deberán quedar a resguardo de los puntos más visibles, márgenes del núcleo de Ingenio y carreteras principales de acceso.

2. Montaña de Santidad (AEP-2).

Constituye la extracción más importante entre las numerosas realizadas en el extenso campo de volcanes de Rosiana, entorno de indudable valor paisajístico y geológico.

El cono se encuentra en la actualidad parcialmente arrasado, siendo uno de los puntos más intensivos de actividad minera. Las reservas se estiman en 3.000.000 de metros cúbicos.

A pesar del indudable valor de la Montaña de Santidad, dado el estado actual del cono, se reservará la falda norte, consolidando la explotación en los frentes actuales. Sin embargo, se impone la prohibición de extracciones en las laderas aledañas a Santidad, donde se explota con gran repercusión paisajística un campo poco potente de lapillis de dispersión (Área Extractiva de

Restauración AER-2).

3. Lomo Gallego (AEP-3).

Pequeño cono situado al sur de la Hoya del Gallego, en las proximidades de la GC-812. Viene siendo explotado en los últimos años. Se consolidará la explotación, resguardando el límite visual del viario.

B) Rocas Industriales.

1. Piedra Grande (AEP-4).

Una de las mayores canteras de la isla. Dada la morfología del territorio, las instalaciones mineras podrán establecerse con un impacto paisajístico bastante reducido.

Se cuidarán las ubicaciones, situando los frentes de cantera en los recodos no visibles de barranco, al igual que las instalaciones, dado que la actual plaza de cantera e instalaciones anexas son excesivamente visibles sobre el frente del viario.

Se establecerá un coto minero que racionalice las infraestructuras y permita una participación de reservas públicas.

2. El Cortijo - San Lorenzo (AEP-5).

Esta cantera se encuentra en la zona límite del Paisaje Protegido de Pino Santo y resulta visible en un amplio tramo de la carretera de San Lorenzo-Lomo de la Umbría. Por otra parte, existe un asentamiento rural en sus inmediaciones.

Por lo tanto, esta cantera sólo podrá encajarse en el marco de un estricto Plan de Restauración y extremando al máximo la propuesta de diseño para minimizar el impacto paisajístico.

3. Montaña de Amagro (AEP-6).

Se encuentran dos canteras en terrenos de propiedad municipal, en régimen de concesión, en las proximidades de la Montaña Pelada y a la izquierda de la carretera que une Gáldar y Sardina.

La consolidación de estas canteras debe condicionarse a un riguroso estudio de impacto y corrección de los efectos visuales.

C) Rocas ornamentales.

El Cerrillo (AEP-7), Lomo Tomás de León (AEP-8) y Las Monjas (AEP-9).

Exceptuando las lajas de fonolitas, las únicas canteras ornamentales se corresponden a la llamada "Piedra de Arucas".

Conjunto de pequeñas canteras con un volumen de extracción que no supera los 2.000 m³. El impacto producido es reducido al ubicarse las plantas de corte y transformación ubicadas en las proximidades del frente de cantera.

Las tres industrias se localizan en el entorno de Arucas.

D) Puzolanas.

San José (AEP-10).

Única cantera existente de puzolanas o tobas pumíticas, localizada en la ladera oriental del Barranco de Arguineguín. La producción anual se estima en 260.000 m³, existiendo reservas suficientes para los periodos considerados en el área definida, superiores a los 5 millones de metros cúbicos. Se explota la montera de la cantera a partir de una planta de machaqueo situada en la plaza de cantera.

Exceptuando el flanco sur, que será atravesado por el futuro viario, la cantera se encuentra bien ordenada, habiéndose procedido a efectuar un apantallamiento visual a lo largo del límite de la carretera.

No posee incompatibilidades con espacios naturales.

Esta cantera deberá consolidarse sin extenderse hacia la zona del Lomo de Santa Águeda.

El consumo estimado se puede establecer entre 350.000 y 450.000 m³/año.

E) Grava (arenas y gravas, extracciones en fondo de barranco).

Barranco de Tirajana (AEP-11).

Desde Sardina hasta la costa, el cauce del barranco ha estado sometido a una explotación intensiva que se ha prolongado en la última etapa hacia el extenso abanico deltaico. Las reservas actuales, dada la intensa explotación, no superan los 2.000.000 de metros cúbicos. Sin embargo, aún restan abundantes reservas de las fracciones de piedras más gruesas, abandonadas tras la criba y que podrían recuperarse mediante trituración.

Desde el punto de vista paisajístico y medioambiental, el mayor peligro se centra en la explotación del borde litoral, circunstancia por la que se aleja del mismo la zona de extracción definida.

Para consolidar esta explotación hasta su agotamiento, se deberá establecer un sistema, tipo coto minero, amparado en un Plan Especial que contemple la rehabilitación integral del cauce y escarpes del barranco a la par que del borde costero afectado.

CAPÍTULO 2

DE LA PROTECCIÓN DEL LITORAL

Artículo 101.- Las determinaciones contenidas en el presente Capítulo, salvo en los artículos en que expresamente se señala lo contrario, tendrán el carácter de determinaciones vinculantes de ordenación, de conformidad con lo que dispone el apartado b) del artículo 5.2 de la Ley Territorial 1/1987, de 13 de marzo, reguladora de los Planes Insulares de Ordenación.

Artículo 102.- Las actuaciones en la zona costera se sujetarán a las siguientes determinaciones:

a) Toda actuación en la zona costera estará a lo dispuesto en la Ley de Costas y su Reglamento. Solamente se permitirán en las zonas de dominio público, tránsito y servidumbre de protección, las obras, instalaciones y actividades que autoricen la Administración estatal o autonómica, conforme a sus respectivas competencias sobre dichos ámbitos.

b) Tal como se refleja en las fichas de las operaciones estratégicas, en las actuaciones litorales serán de estricta observancia las limitaciones a la propiedad establecidas por la Ley de Costas por razones de protección del dominio público marítimo-terrestre.

c) En toda la zona litoral no se podrá desarrollar publicidad visual, acústica o audiovisual.

d) En la zona de servidumbre de protección se podrán realizar cultivos y plantaciones, las instalaciones deportivas descubiertas y las que presten servicios necesarios o convenientes para el uso del dominio público.

e) En la zona de servidumbre de protección se prohíbe:

- La edificación destinada a residencia permanente o alojamiento temporal o de ocio.
- La construcción o modificación de vías de transporte longitudinales respecto de la costa.
- Las actividades que impliquen destrucción de yacimientos de áridos.
- El tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión.
- Los vertidos sólidos, escombros y aguas residuales sin depurar.
- La realización de desmontes y terraplenes de altura superior a tres metros.
- Los cerramientos en los primeros veinte metros de la misma.

f) Cualquier actuación en el litoral habrá de respetar el suelo y el vuelo de la servidumbre de tránsito.

g) Las actuaciones en el dominio público terrestre requerirán, como requisito para la correspondiente resolución administrativa, una previa evaluación de sus efectos sobre el mismo.

h) Las edificaciones de servicio de playas se ubicarán preferentemente fuera de ellas. Las instalaciones de temporada no podrán ocupar en su conjunto, más de la mitad de la superficie de la playa en pleamar.

i) En las playas se prohíbe el estacionamiento de vehículos, los campamentos y acampadas.

j) No se podrán realizar vertidos sólidos al dominio público. Los vertidos líquidos requerirán, con carácter previo a la licencia municipal, la previa autorización de la Administración competente.

k) Entre las actuaciones costeras, estarán sometidas a la previa evaluación detallada de impacto ecológico la construcción de faros y balizas, los diques y playas artificiales, los puertos deportivos con capacidad para menos de cien embarcaciones, y los cultivos litorales de peces, crustáceos y moluscos cuando se encuentren en área declarada como de sensibilidad ecológica. Los puertos comerciales y los deportivos con capacidad para cien o más embarcaciones, se someterán a la evaluación de impacto ambiental establecida en la Ley Territorial 11/1990, de Evaluación del Impacto Ecológico.

Artículo 103.- Sin perjuicio del cumplimiento de la legislación vigente, el planeamiento urbanístico, en especial el municipal, se adaptará a las siguientes determinaciones vinculantes:

- a) El planeamiento reflejará la delimitación del dominio público marítimo-terrestre, así como la delimitación de las zonas sometidas a servidumbre de tránsito y protección y la zona de influencia.
- b) Cuando el dominio público marítimo-terrestre no haya sido deslindado de acuerdo con el procedimiento establecido en la Ley de Costas, el Ayuntamiento o los particulares, en caso de planeamiento de iniciativa privada, solicitarán de la Administración competente la incoación del expediente de deslinde y, transitoriamente, la fijación de la línea probable del mismo, que servirá al planeamiento urbanístico como base para la aplicación cautelar y provisional de la normativa de protección de litoral hasta la aprobación del deslinde.
- c) El planeamiento urbanístico deberá prever los accesos al mar en cantidad suficiente así como aparcamientos fuera del dominio público marítimo-terrestre. Preverá, en caso de playas con acceso de tráfico rodado, reservas de suelo para aparcamiento de vehículos en cantidad suficiente para garantizar el estacionamiento fuera de la zona de servidumbre de tránsito.
- d) En las zonas urbanas y urbanizables, los accesos rodados deberán distar entre sí 500 metros como máximo, y los peatonales 200 metros. No se concederán licencias para la realización de obras que supongan impedimento o dificultad para el acceso público a las playas.
- e) En la zona de influencia, el planeamiento urbanístico evitará la formación de pantallas arquitectónicas o acumulación de volúmenes junto al límite interior de la zona de protección sin que la densidad de edificación pueda ser superior a la media del suelo urbanizable o apto para urbanizar en el término municipal respectivo.

Artículo 104.- Las Administraciones públicas, en sus actuaciones y planeamiento urbanístico, seguirán en la zona de litoral las siguientes directrices indicativas de ordenación:

- a) Se fomentará la ordenación del litoral, desde los planes de ordenación de franjas del litoral que constituyan unidades morfológicas, preferentemente con ámbito no inferior al municipal, hasta la planificación de los servicios de temporada en las playas. Especial atención se prestará, especialmente en el planeamiento municipal y su desarrollo, a la ordenación de los bordes litorales urbanos, el proyecto y ejecución de paseos marítimos peatonales y el tratamiento urbanístico homogéneo de la fachada marítima de dichos núcleos conforme a lo dispuesto en el apartado 2 de la Disposición Transitoria Novena del Reglamento de Costas.
- b) Se procurará la recuperación de elementos como las salinas y las lagunas litorales o de trasplaya de interés ecológicos, así como el acondicionamiento de las áreas de ocio litoral.

CAPÍTULO 3

DE LA CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS

Artículo 105.- La normativa incluida en este Capítulo tiene el carácter de directriz indicativa para la redacción de los proyectos de carreteras insulares de Gran Canaria, en cuanto no se oponga o contradiga a la que dicte la Consejería competente del Gobierno Autónomo, y es de aplicación para toda carretera de nuevo trazado, variantes y ampliaciones de calzadas.

Artículo 106.- Sobre las medidas de prevención y corrección de impactos.

Sin perjuicio de lo establecido en la legislación vigente, el procedimiento de prevención de impacto ecológico de los proyectos de carreteras, se adaptará a las siguientes directrices:

1. El estudio de impacto contendrá:

a) El análisis y valoración del impacto ambiental de cada una de las alternativas de trazado técnicamente viables y realizará una comparación expresa entre ellas.

b) El resultado del reconocimiento arqueológico de los terrenos que vayan a ser afectados por las obras del proyecto, incluyendo las zonas complementarias a las que se hace referencia en el apartado 7 de este mismo artículo.

c) El estudio del valor patrimonial de las edificaciones afectadas y, en su caso, de las alternativas a su posible traslado o reubicación.

2. Los costos de financiación derivados de las medidas que deban adoptarse en relación a los valores arqueológicos y patrimoniales citados, deberán ser asumidos expresamente en el proyecto y reflejados en los planes de etapas.

3. El hallazgo fortuito de un yacimiento arqueológico durante la ejecución de las obras supondrá la paralización de las mismas hasta que se analice el valor de aquél y se determinen las medidas a adoptar.

Si el resultado del análisis realizado determinase la conveniencia de modificar el trazado de la vía proyectada, se realizará, con carácter previo, un nuevo estudio de impacto de la solución adoptada, de acuerdo con lo establecido en el artículo 7.4 de la Ley 11/1990, de 13 de julio, de Prevención del Impacto Ecológico, debiendo emitirse por tanto la correspondiente Declaración de Impacto.

4. En las obras que recojan los proyectos de carreteras se optará preferentemente por las siguientes soluciones:

- En los cruces de barrancos de fondo plano, barrancos encajados o de altos valores ambientales, se realizarán viaductos en lugar de terraplenados.

- En los casos de cruces de lomos, montañas, etc. ..., se elegirá la solución de túneles cuando las trincheras o desmontes supongan impactos ambientales significativos.

- En casos de trazados en laderas se proyectarán obras que eviten o disminuyan los impactos producidos por los terraplenes.

- En casos de vías de cuatro a más carriles cuyo trazado discurra por zonas accidentadas se deberá estudiar, cuando sea factible, la posibilidad de escalonar las plataformas de uno y otro sentido de circulación.

5. El análisis del impacto sobre el paisaje deberá contemplar tanto en el que se ve desde la carretera como el que produce la visión de la misma y de sus obras desde fuera de ella.

Se deberá recurrir al empleo de técnicas de simulación con el fin de evaluar correctamente el resultado final de las obras, en todos aquellos casos en que los resultados paisajísticos fuesen conflictivos.

6. En las embocaduras de los túneles se contemplarán tratamientos paisajísticos (por ejemplo, a base de muros de piedra, aportes de tierras, plantación de vegetación, u otros).

7. El estudio de impacto evaluará los impactos producidos por las maniobras de maquinaria pesada

(incluida la realización de pistas auxiliares al margen del propio trazado), por el establecimiento de áreas de acopios o parques de maquinaria y, en general, por cualquier acción que suponga la ocupación, uso o alteración de zonas distintas a las que con posterioridad conformarán el propio trazado de la vía. Para ello se determinarán en los planos las áreas que vayan a ser afectadas por estas actuaciones complementarias. En el estudio de impacto se establecerán las medidas preventivas y correctoras para garantizar, al término de las obras, su restauración ambiental. En cualquier caso, deberá preverse en el presupuesto del proyecto partidas destinadas a la recuperación de los impactos ocasionados por estas actuaciones. En caso de actuaciones imprevistas, se informará de las mismas al Órgano ambiental.

8. Deberá garantizarse que se resuelven los cruces transversales de todos los caminos y vías que queden afectadas por las obras. El Estudio de Impacto aportará planos a escala adecuada en el que se recojan la totalidad de los caminos y vías interceptadas y las soluciones de paso que se proponen en el proyecto. Especial consideración tendrán los caminos reales o senderos turísticos, cuya continuidad deberá quedar resuelta.

9. La ejecución de una carretera supone la construcción de muros de contención de diferentes funciones, alturas y longitudes. Estos muros no deberán tener como acabado el hormigón visto, salvo en casos de poca entidad o escasa visibilidad de los mismos. Con objeto de mejorar su aspecto final, los citados muros tendrán en todos los casos un acabado de calidad y acorde con las características del terreno, del paisaje y de su calidad ambiental. En estos casos, se sugiere la realización en piedra, o revestirlos con ella, el empleo de maclados u otros elementos prefabricados, la utilización de tratamientos rugosos superficiales; pueden diseñarse de forma que se favorezca o posibilite su recubrimiento vegetal, pueden escalonarse para posibilitar plantaciones en los escalones, pueden preverse zonas en la base y zona superior para posibilitar plantaciones que los recubrieran u ocultaran parcialmente, etc. ...

10. Los préstamos deberán provenir de lugares de extracción previamente autorizados. Si fuese necesario plantear un nuevo lugar de extracción, se exigirá a éste la tramitación de un propio estudio de impacto (si la legislación así lo exigiera) así como el resto de las autorizaciones y permisos que correspondan. En este supuesto, y con objeto de simplificar su tramitación se recomienda incluir en el estudio de impacto de la carretera el de los lugares de préstamo previstos. En cualquier caso se requerirá una expresa autorización.

11. Se estimarán los volúmenes de materiales procedentes de los desmontes y de la construcción de los túneles. Se determinarán los volúmenes a reutilizar en el proyecto y su precisa localización.

Los escombros, tierras o cualquier otro material sobrante, sea sólido o líquido, deben ir a vertederos autorizados.

Si se produjeran excedentes de tierras como consecuencia de las obras, los lugares de vertido deberán autorizarse expresamente, de acuerdo con la normativa a tal efecto establecida en el presente Plan Insular (Título III, Capítulo 1). En los casos que sea posible, se recomienda buscar lugares en los que estén previstos o en ejecución otros proyectos que vayan a necesitarlos, con objeto de aprovecharlos directamente o depositarlos en zonas determinadas para su posterior traslado, con lo que podría evitarse la necesidad de nuevas extracciones en esos otros proyectos (rellenos en el puerto, futuros ensanches de la autovía marítima, etc. ...).

12. Se levantará el firme en todos los tramos de carretera que quedasen inutilizados tras las obras, y se acondicionarán o restaurarán en todos los casos.

13. Se contemplará la repoblación o tratamiento paisajístico de la totalidad de desmontes, terraplenes y zonas afectadas por las obras de la carretera. Cuando el trazado atraviese suelos

urbanos y urbanizables podrán utilizarse especies no autóctonas que posibiliten una mayor variedad, belleza y frondosidad de dichas zonas verdes. En suelo rústico, sólo se permitirá la utilización de especies propias o potenciales de la zona.

14. Se incorporará al Plan de Etapas la financiación de las repoblaciones o tratamientos paisajísticos, así como su mantenimiento.

15. En el Programa de Vigilancia Ambiental se contemplará que, al finalizar las obras, o por tramos finalizados, se realice un reconocimiento minucioso y detallado de todas las zonas que hubiesen sido afectadas por las obras, para verificar el cumplimiento del condicionado ambiental, comprobando que no queden restos perceptibles de las obras realizadas.

Antes de la recepción de la obra, el Órgano Ambiental deberá haber emitido informe favorable del exacto cumplimiento de la Declaración de Impacto.

16. Se elaborará un Texto Refundido del proyecto en el que se incluyan todas las medidas correctoras previstas en el proyecto inicial, en el Estudio de Impacto y las exigidas en la Declaración de Impacto. Se incluirá en su presupuesto el costo de la totalidad de las medidas correctoras. Antes de la aprobación técnica definitiva de este Texto Refundido por la Administración competente, el Órgano Ambiental deberá tomar conocimiento del mismo.

17. Con posterioridad a la Declaración de Impacto, no se podrán realizar modificaciones de trazado, ni aquéllas que supongan sustituciones de viaductos por terraplenes ni de túneles por desmontes, y en general, ninguna otra que pueda modificar el impacto ambiental de la carretera. Cualquier modificación del contenido del proyecto requerirá para su aprobación un informe favorable del Órgano Ambiental que podrá exigir, si la importancia de la obra o la magnitud del impacto así lo requiriese, el sometimiento de la misma a un nuevo procedimiento de prevención de impacto ecológico, de acuerdo con lo establecido en el artículo 7.4 de la Ley 11/1990, de 13 de julio, debiendo en este caso, emitirse una nueva Declaración de Impacto.

CAPÍTULO 4

DE LAS INSTALACIONES E INFRAESTRUCTURAS

DE TELECOMUNICACIÓN

Artículo 107.- La implantación de instalaciones e infraestructuras de telecomunicaciones en suelo rústico, requerirá, en todo caso, de un Plan Especial con el siguiente contenido mínimo:

- La función y necesidad de las instalaciones.
- Las alternativas posibles y las razones por las que no hayan sido consideradas y justificación del emplazamiento elegido.
- Descripción detallada de las instalaciones e infraestructuras.
- Compatibilidad con el planeamiento y con los usos existentes o previstos en la zona.
- Análisis de las repercusiones ambientales (naturales y paisajísticas).
- Establecimiento de medidas y condiciones para la minimización de sus impactos ambientales.

TÍTULO VI

DIRECTRICES PARA LA ELABORACIÓN DE UN PLAN SECTORIAL DE DESARROLLO AGRARIO

Artículo 108.- El Cabildo Insular, en el marco de los mecanismos de coordinación previstos en la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias propiciará la formulación en el plazo de un año de un Plan Sectorial de Desarrollo Agrario de la isla, redactado de conformidad con las directrices establecidas en el presente Título.

De no poderse concretar en el plazo indicado el mencionado Plan Sectorial, el Cabildo elaborará el suyo propio, referido exclusivamente a aquellas funciones que en relación con la agricultura le correspondan, para cuya formación, que deberá efectuarse en el plazo máximo de un año, una vez transcurrido el plazo que se refiere el párrafo anterior, se observarán las directrices del presente Título que sean de aplicación.

La aprobación del Plan Insular de Desarrollo Agrario corresponderá al Pleno de la Corporación previo informe de los Ayuntamientos de la isla.

Artículo 109.- Los contenidos del Plan Insular de Gran Canaria referidos a la organización territorial del Sector Agrario, con el alcance y finalidades expuestas en el párrafo anterior, se formulan como Directrices indicativas para la redacción del Plan Sectorial Agrario de Gran Canaria, con el carácter que les confiere el artículo 5 de la Ley 1/1987, de 13 de marzo, reguladora de los Planes Insulares de Ordenación, y con la legitimación que para establecer directrices de coordinación de política territorial sobre mejora y desarrollo agrario confiere a los Planes Insulares, el párrafo i) del artículo 3 de la misma Ley.

Artículo 110.- Directrices.

1. Sustantivas.

a) Previsión y organización de las acciones adecuadas al objetivo de mejora de la rentabilidad de los cultivos.

Incluirá acciones para la cualificación de la base tecnológica; para garantizar el suministro de material vegetal acorde con la demanda previsible de nuevas variedades de cultivos; de formación de cuadros de empresa agraria; y para el reciclado de profesionales.

b) Previsión y organización de las acciones necesarias para mejorar la estructura de la explotación.

Incluirá acciones para facilitar el acceso a la propiedad de la tierra de agricultores capacitados, para la racionalización del riego y de las labores del regante, principalmente ante la previsión de riego con aguas depuradas.

En relación con el uso del suelo, se establecerán alternativas de cultivo adecuadas para la puesta en reexplotación de la superficie sorribada y abandonada del norte insular.

c) Previsión y organización de acciones sobre los canales de comercialización.

Incluirá acciones para la optimización del sistema de transporte, principalmente en lo que respecta a flores, esquejes y plátanos; para la consolidación e identificación de la imagen de las Islas Canarias en el exterior; para la capacitación de las cooperativas comarcales para concurrir en el mercado e introducir tecnología en el sector; para el fomento de sociedades en destino para la comercialización de los productos de exportación; y para la reestructuración de la comercialización

del plátano.

d) Análisis de la problemática agraria-territorial de Gran Canaria.

La problemática agraria-territorial de Gran Canaria tiene una complejidad inusual, por lo que las posibles soluciones a la misma sólo pueden encontrarse mediante estudios concretos que aporten soluciones específicas y originales para Gran Canaria. Estos aspectos de índole territorial han de servir de soporte al resto de los contenidos de este Plan. El Plan estudiará como mínimo aquéllos aspectos que hoy están condicionando el desarrollo agrario, entre los que se encuentran los siguientes:

- La necesidad de declaración de zonas agrarias especiales, que por su productividad o interés estratégico (suelo) hayan de ser preservadas de su ocupación por actividades no agrarias.
- La declaración de espacios amplios (agrarios o no) en los que en la actualidad no existiese urbanización y/o edificación, y que por sus características fuesen adecuados para la localización de actividades especiales que pudiesen ocasionar conflictos con el uso residencial (alojamientos de animales, etc.).
- Estudio sobre las transformaciones de nuevas tierras para cultivos (incluyendo los nuevos abancalamientos o los reabancalamientos de bancales antiguos). Determinación de zonas compatibles e incompatibles. Determinación, en su caso, de las condiciones que hayan de cumplir dichas transformaciones (tamaño, pendiente de ladera, desmontes, localización, tratamiento e integración paisajística, etc., e incluso condiciones particulares y/o personalizadas si fuese el caso).
- Estudio de posibles medidas de intervención en el mercado de la tierra. Estudiar el procedimiento de autorización administrativa previa a las transacciones. Mecanismos de gestión de la tierra: orientaciones sobre tierras útiles, intermediación. Posibilidades de un banco de tierras.
- Estudio crítico de la normativa actual de segregaciones. Su aplicación en Gran Canaria: dificultades y propuestas. Estudio de posibilidad o conveniencia de parcelas superiores o fincas indivisibles. Estudio de las excepciones a la parcela mínima de 10.000 metros cuadrados. Profundizar en la sistemática del derecho a segregar.
- Estudiar las posibles formas de regulación de los derechos de uso de tierras incultas (usos pastoriles y forrajeros). Su relación con la prevención de incendios. Pérdida de infraestructuras por el no aprovechamiento de las tierras.
- La fiscalidad como incentivo o disuasión de actividades agrarias, u otros mecanismos no coercitivos de gestión del territorio.

2. De Coordinación Intersectorial.

e) Elaboración de un plan de la eficiencia de riego que proponga soluciones para lograr a medio plazo reducir sustancialmente los consumos unitarios.

f) Organizar con los municipios la disposición de aguas residuales de alta calidad, de tal forma que su aplicación tenga un peso específico suficiente en la estrategia de abastecimiento, en los programas de arreglo y mantenimiento de la red de saneamiento y en la vigilancia de los vertidos contaminantes, dando prioridad en el uso de aguas depuradas al sector agrícola.

g) Las políticas de reforestación deben incidir especialmente en las áreas cuyo déficit hídrico sea el adecuado para su mantenimiento espontáneo. En las zonas costeras se debe restringir el uso de

especies ecológicamente mal adaptadas a las condiciones de aridez.

h) Los suelos cultivados de la isla de Gran Canaria son extremadamente deficitarios en materia orgánica, que la cabaña ganadera existente no puede aportar. En consecuencia, la agricultura es potencialmente consumidora de materia orgánica procedente de residuos urbanos y de lodos de depuradoras, si son convenientemente tratados. Por otro lado, la reutilización de residuos urbanos y lodos evitaría el grave problema de colmatación de vertederos y de contaminación marina. Por todo ello, el Plan Sectorial afrontará esta situación tratando de organizar y viabilizar la operación de reciclaje para la agricultura de residuos urbanos y lodos.

i) Como el incremento de la oferta de agua, tal como se ha indicado, puede permitir la puesta en reexplotación de las antiguas fincas abandonadas, y en consecuencia este Plan Insular mantiene como suelo rústico potencialmente productivo la superficie sorribada y abancalada en la franja costera de la zona norte, el Plan Sectorial, al establecer las medidas para la puesta en reexplotación que se indican en el anterior punto b), dispondrá medidas complementarias, si fuesen necesarias, para asegurar el destino agrícola de estos suelos.

j) Como la mayoría de los cultivos pertenecientes al subsector de exportación se cultivan ya bajo sistemas de protección (plástico, malla y cristal), y es de prever que esta tendencia se extienda en un futuro no muy lejano al cultivo de la platanera, el Plan Sectorial adoptará las medidas necesarias para asegurar:

- El reciclaje de sus materiales plásticos.
- La protección de parajes de alto valor paisajístico.
- La calidad estética de sus elementos estructurales.
- Otras medidas para el control de impactos en el paisaje.

k) Para barrancos y parajes con suelo cultivable sometidos a fuerte presión urbanística y/o de gran valor paisajístico, tales como los de Agaete, El Risco, Tasártico, Tasarte, Veneguera, Mogán, Tauro, etc., se deben establecer líneas especiales de financiación a la inversión que incentiven y permitan acometer alternativas de cultivo que no requieran sistemas de protección, fundamentalmente frutales tropicales y subtropicales.

l) Desarrollar y reglamentar el concepto de explotación mixta agrícola-turística, principalmente en aquellas zonas, como las medianías y cumbres, donde por las características climatológicas y estructurales, la rentabilidad de la explotación agraria es escasa o nula; todo ello de acuerdo con las directrices y líneas de financiación que, a este respecto, tiene establecidas la C.E.

m) Promover la articulación de los sectores turísticos y agrícola, fomentando la comercialización o "exportación in situ" de los productos de la agricultura insular para el consumo de los visitantes.

TÍTULO VII

NORMAS DE PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO ARTÍSTICO, ARQUITECTÓNICO

Y CULTURAL

Artículo 111.- En cumplimiento de la previsión establecida en el artículo 3.g) de la Ley 1/1987, se establecen en el presente Título las medidas de protección del patrimonio histórico, artístico,

arquitectónico y cultural, que adoptan el rango y carácter de determinaciones vinculantes de ordenación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.2.b) de la citada Ley.

Artículo 112.- En virtud de lo dispuesto en la Disposición Adicional Primera h) de la Ley 14/1990, de 26 de julio, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias, y una vez se haya efectivamente ultimado el proceso de transferencia al Cabildo de las competencias relativas a la conservación y administración del patrimonio histórico insular previsto en dicha Norma, se entenderán referidas al Cabildo Insular las remisiones que en la Ley estatal 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, se hacen a la Administración competente para la protección de los bienes integrantes del patrimonio histórico.

Artículo 113.- En consecuencia con lo establecido en el artículo anterior, corresponderá al Cabildo la autorización de obras inaplazables a realizar en inmuebles respecto de las que se hubiere incoado expediente de declaración de Bien de Interés Cultural (artículo 16.1, Ley estatal 16/1985), así como las autorizaciones de obras que afecten a Monumentos o jardines históricos declarados Bienes de Interés Cultural (artículo 19, Ley estatal 16/1985).

Corresponde asimismo al Cabildo la emisión de informes y la adopción de las resoluciones a que se refieren los artículos 20, 22 y 42 de la Ley estatal 16/1985.

El Cabildo estará igualmente legitimado para ejecutar las actuaciones previstas en los artículos 20.4, 23, 24, 25, 36, 37 y 43 de la citada Ley, ello sin perjuicio de la competencia concurrente de otras Administraciones Públicas.

Artículo 114.- Los Ayuntamientos afectados por la declaración, en su término municipal, como Bienes de Interés Cultural de un Conjunto Histórico o Zona Arqueológica deberán redactar los Planes Especiales de Protección a que se refieren los artículos 20 y 21 de la Ley del Patrimonio Histórico Español en el plazo máximo de 1 año a contar desde la publicación en el Boletín Oficial del Estado del Real Decreto por el que se efectúe la Declaración.

Si hubiere transcurrido dicho plazo sin que el Ayuntamiento afectado hubiese adoptado cuando menos el acuerdo de aprobación inicial de dicho Plan Especial (y, en su caso, el de modificación del planeamiento urbanístico preexistente que fuere incompatible con aquél) el Cabildo, al amparo de lo previsto por la Disposición Adicional Primera j) de la Ley 14/1990, de 26 de julio, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias, podrá subrogarse en las competencias municipales necesarias para la tramitación del planeamiento de protección, adoptando los acuerdos pertinentes al efecto.

Artículo 115.- El planeamiento urbanístico municipal identificará aquellos otros inmuebles aislados, o áreas o conjuntos tales como plazas, barriadas, etc. que sin haber sido declarados formalmente como Bienes de Interés Cultural posean en su totalidad o parcialmente valor histórico, artístico o antropológico.

En relación con tales bienes y su entorno de influencia, el planeamiento municipal establecerá las condiciones de uso, volumen, otras características de la edificación y demás prescripciones que resulten en cada caso aplicables de entre las previstas en los artículos siguientes.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.- Las normas contenidas en estas Disposiciones Transitorias tienen el carácter de determinaciones vinculantes de ordenación.

Segunda.- El objetivo de las presentes Disposiciones Transitorias es regular las condiciones y

plazos de la revisión del planeamiento urbanístico afectado por el presente Plan, la regulación de determinadas actividades estratégicas en dicho interior, y el mantenimiento de los usos actualmente existentes en los espacios protegidos al tiempo que la prohibición de actuaciones que pudieran resultar lesivas a sus valores naturales, hasta que se redacten sus correspondientes instrumentos de ordenación.

Tercera.- Se establece un régimen de usos genérico y transitorio para los espacios protegidos hasta que los correspondientes instrumentos de ordenación los regulen de forma individual y pormenorizada. Este régimen de usos es subsidiario y complementario al establecido en la Disposición Adicional Primera de la Ley Territorial 12/1994.

Cuarta.- Hasta la aprobación de los instrumentos de ordenación y gestión de los espacios protegidos, el régimen de usos en los mismos será:

a) En municipios que cuenten con planeamiento general aprobado, el que le corresponda según la clasificación o calificación de suelo del planeamiento municipal con excepción hecha de aquéllos usos o condiciones para los mismos que contradijesen el régimen establecido para las Áreas Insulares Protegidas en este Plan Insular (artículos 80 y 81 del Capítulo 1 del Título IV).

b) En municipios carentes de planeamiento general aprobado, los establecidos para las Áreas Insulares Protegidas en este Plan Insular (artículos 80 y 81 del Capítulo 1 del Título IV), a excepción de los suelos clasificados como urbanos.

Quinta.- Sin perjuicio de la Disposición Transitoria Cuarta, no podrán ser dedicados los terrenos a utilidades que impliquen transformación de su destino o naturaleza o lesionen el valor específico que se pretenda proteger. En este sentido, se evitará la afección a las zonas más frágiles, valiosas y menos alteradas y los lugares de incidencia visual elevada.

Sexta.- Los Ayuntamientos cuyo planeamiento vigente resulte afectado conforme a los artículos anteriores, por las determinaciones vinculantes del presente Plan Insular, podrán tramitar las oportunas modificaciones puntuales del mismo, al solo objeto de adecuarlo a tales determinaciones vinculantes con carácter previo a la revisión del planeamiento impuesta por la Disposición Transitoria de la Ley 1/1987, en los casos en que ha limitado entidad de tales cambios permita su consideración legal de modificación del planeamiento.

Séptima.- La revisión del planeamiento prevista en la Disposición Transitoria de la Ley 1/1987 deberá acometerse por los Ayuntamientos afectados dentro de los dos años siguientes a la publicación en el Boletín Oficial del Estado o en el Boletín Oficial de Canarias del Decreto del Gobierno de Canarias por el que se apruebe el Plan Insular. El cómputo de tal plazo se iniciará a partir de la fecha del Boletín Oficial, de entre los dos citados anteriormente, que publique posteriormente el Derecho aprobatorio del Plan.

Octava.- El Cabildo Insular promoverá inmediatamente la elaboración de los Sub-planes Insulares de forma tal que el acuerdo de aprobación inicial de los mismos se adopte antes de que transcurra 1 año desde la fecha de publicación en el B.O. de Canarias del Decreto de aprobación del presente Plan Insular. En caso de incumplimiento, se estará a lo establecido en la Disposición Final Primera de la Ley 1/1987.

Novena.- Una vez que el Plan Insular haya entrado en vigor, y hasta tanto los Ayuntamientos no hayan adaptado su planeamiento general a las disposiciones del mismo, las diversas situaciones del planeamiento y la edificación quedarán reguladas de la siguiente manera:

I. Suelos incluidos en la Zona Turística Litoral.

a) Los Suelos Urbanizables Programados o Aptos para Urbanizar cuyos instrumentos de desarrollo no posean aprobación inicial en el momento de la entrada en vigor del Plan Insular serán reclasificados como Suelos Urbanizables No Programados. En el caso de la no existencia de un Plan General aprobado definitivamente, dichos sectores se reclasificarán como Suelo Rústico.

b) Los Planes Parciales que no cuenten con aprobación definitiva deberán tramitar la modificación o revisión de los mismos para adaptarse al contenido normativo y a las determinaciones vinculantes de ordenación del Plan Insular. No se podrán conceder licencias hasta tanto no esté aprobada definitivamente dicha modificación o revisión.

c) Los Planes Parciales que cuenten con Aprobación Definitiva y urbanización terminada deberán adaptarse a las determinaciones vinculantes del Plan Insular mediante la modificación o revisión de sus contenidos especialmente en lo que se refiere por densidades y tipologías de alojamientos turísticos.

Se podrán conceder licencias en aquellos casos en los que cumplan los condicionantes de densidad y categorización de productos establecidos por el Plan.

d) En los Suelos Urbanos Consolidados, hasta tanto los Planes Generales calculen la densidad límite que establece el Plan Insular en su artículo 37, sólo se podrá construir equipamiento complementario en parcela exclusiva.

II. Suelo incluido en ámbitos de Operaciones Estratégicas no turísticas de carácter vinculante.

Para estos supuestos se deberá recabar del Cabildo Insular un informe preceptivo y vinculante que determine el grado de adecuación de la actuación que se pretenda realizar con las previsiones del Plan Insular.

Décima.- Todo sector de planeamiento definido en planes anteriores con destino turístico y que no cuente con el Plan Parcial aprobado definitivamente será reclasificado en Suelo Urbanizable Programado.

Undécima.- En tanto se acomoden y revisen los Planes Generales y en aplicación directa de las determinaciones vinculantes del Plan Insular, la homologación de los productos turísticos se circunscribirá a las comprobaciones siguientes:

a) En Suelo Urbano:

1º) Utilización de la categorización del alojamiento introducida por el Plan Insular.

2º) La densidad neta resultante, en la forma de medición establecida en el artículo 30 de estas Normas.

b) En Suelo Urbanizable o Apto para Urbanizar:

1º) Utilización de la categorización del alojamiento introducida por el Plan Insular.

2º) La densidad neta resultante, en la forma de medición establecida en el artículo 30 de estas Normas.

3º) La condición de Planes de Servicios y cumplimiento de los estándares fijados en el Plan.

c) En Suelo Urbanizable No Programado:

1º) Utilización de la categorización del alojamiento introducida por el Plan Insular.

2º) La densidad bruta resultante, en la forma de medición establecida en el artículo 31 de estas Normas.

3º) El cumplimiento de las condiciones complementarias, según lo establecido en el artículo 42 de estas Normas.

NORMAS

VOLUMEN II

1ª PARTE

ENUNCIADO DE OBJETIVOS OPERATIVOS DEL PLAN

SECCIÓN 1ª

DETERMINACIÓN DE LOS SISTEMAS Y ELEMENTOS DE LA INFRAESTRUCTURA TERRITORIAL DE LA ISLA, Y DE LAS ACCIONES PARA SU EJECUCIÓN

Se definen en esta Sección 1ª del Volumen II de las Normas los elementos de la red principal de autopistas y carreteras, incluidas las redes interiores con capacidad estructurante, los sistemas de comunicaciones con el exterior (puertos y aeropuertos), los elementos principales de los sistemas de infraestructuras hidráulicas y los corredores de transporte de energía eléctrica. Asimismo se regula el desarrollo de las previsiones y su ejecución.

La determinación de todas estas previsiones del Plan Insular y de las acciones y medidas para su ejecución se expresa para cada una de ellas con escalas y niveles de precisión variables, dependiendo de la naturaleza técnica e instrumental de cada una.

Los enunciados de las distintas acciones que contiene esta Sección 1ª se completan con las definiciones más precisas y las regulaciones de cada una, que se contienen en las fichas de la 2ª Parte de este Volumen II de las Normas del Plan Insular. Estas Fichas forman parte indisoluble del contenido normativo del Plan para cada una las acciones previstas de acuerdo con la remisión expresa que se hace en el enunciado de cada una.

Acorde con la escala grande y la naturaleza territorial de este Plan, en la definición gráfica que se contiene en las Fichas reguladoras de cada acción en los corredores viarios, se establece como especificación gráfica vinculante la definición del corredor viario, teniendo las restantes precisiones gráficas de trazado carácter indicativo, en cuanto que son expresivas de la factibilidad de la traza viaria.

CARÁCTER DE LAS DETERMINACIONES

El carácter vinculante o de directriz que se indica en las fichas de las acciones contenidas en esta sección, en cuanto afecte a la red regional de carreteras, se entenderá exclusivamente referido a la necesidad de ejecución de la misma y su programación.

En cuanto al trazado de las carreteras pertenecientes a la red regional, se considera siempre de

carácter indicativo.

En cualquier caso, habrán de respetarse las determinaciones que establezca el Plan Regional de Carreteras, de acuerdo con lo previsto en el artº. 12 de la Ley 9/1991, de Carreteras de Canarias.

Las acciones estratégicas para la construcción de la Red Primaria de Carreteras de la isla son las que se enuncian, definen y regulan a continuación:

A. ACCIONES EN LOS CORREDORES COSTEROS

A-1. Circunvalación tangencial de Las Palmas entre Jinámar y Tinoca.

Administraciones emprendedoras: Gobierno de Canarias y Ayuntamiento de Las Palmas.

Carácter de la determinación: vinculante.

Definición y regulación: Ficha A-1.

Por el carácter integrado de esta acción infraestructural con la creación de un sistema de equipamientos para la cualificación de la periferia de Las Palmas, su definición y ejecución habrán de atenderse preceptiva y simultáneamente a las especificaciones de la Ficha CT.

A-2. Variante de la GC-1 en el Parque Aeroportuario y Circunvalación de Telde desde Jinámar hasta dicha variante.

Administración emprendedora: Gobierno de Canarias.

Otras Administraciones integradas en la actuación: Cabildo Insular Administración aeroportuaria Ayuntamiento de Telde e Ingenio.

Carácter de la determinación: vinculante.

Definición y regulación: Ficha A-2/Ficha CCT/Ficha PAA.

La definición y regulación de esta acción se contienen en la Ficha A-2. Ha de advertirse además la interdependencia de esta acción con las reguladas en las Fichas CCT (Corredor Costero de Telde) y PAA (Parque Aeroportuario de Actividades Económicas), de modo que en su ejecución se han de tener en cuenta las especificaciones que para esta infraestructura se contienen en todas estas fichas.

A-3. Vías articuladoras del Corredor Costero en la ciudad de los Llanos de Arinaga.

Administración emprendedora: Cabildo Insular.

Administraciones integradas en la operación: Gobierno de Canarias Ayuntamientos de Agüimes y Santa Lucía.

Carácter de la determinación: vinculante.

Definición y regulación: Ficha A-3/Ficha CPLA.

La definición y regulación se contienen en la Ficha A-3, referida a los aspectos sectoriales.

Simultáneamente su ejecución ha de atenerse a las especificaciones de la Ficha CPLA (Regeneración y Estructuración de la Ciudad Polinuclear de los Llanos de Arinaga).

A-4. Acceso Norte de Las Palmas desde el enlace con la Autovía de Arucas hasta la Avenida Marítima del Norte.

Administraciones emprendedoras: Gobierno de Canarias y Ayuntamiento de Las Palmas.

Carácter de la determinación: vinculante.

Definición y regulación: Ficha A-4.

A-5. Autovía urbana del Barranco de la Ballena en Las Palmas.

Administraciones emprendedoras: Gobierno de Canarias y Ayuntamiento de Las Palmas.

Carácter de la determinación: vinculante.

Definición y regulación: Ficha A-5.

A-6. Desdoblamiento de la carretera C-810 entre el enlace con la Autovía de Arucas y Santa María de Guía.

Administración emprendedora: Gobierno de Canarias.

Carácter de la determinación: directriz.

Definición y regulación: Ficha A-6.

A-7. Variante de Santa María de Guía y Gáldar y nuevo acceso a Agaete y Puerto de Las Nieves.

Administración emprendedora: Gobierno de Canarias.

Otras Administraciones integradas en la actuación: Cabildo Insular, Ayuntamientos de Gáldar, Guía y Agaete.

Carácter de la determinación: vinculante.

Definición y regulación: Ficha A-7.

A-8. Variante de la C-810 desde Arguineguín al Barranco de Mogán.

Administración emprendedora: Gobierno de Canarias.

Otras Administraciones integradas en la actuación: Cabildo Insular y Ayuntamiento de Mogán.

Carácter de la determinación: vinculante.

Definición y regulación: Ficha A-8.

A-9. Autopista GC-1, tramo Pasito Blanco-Arguineguín.

Administración emprendedora: Gobierno de Canarias.

Carácter de la determinación: vinculante.

Definición y regulación: Ficha A-9.

A-10. Mejora de la accesibilidad en el Barranco de Mogán.

Administración emprendedora: Gobierno de Canarias.

Administraciones colaboradoras en el operativo: Cabildo Insular y Ayuntamiento de Mogán.

Carácter de la determinación: vinculante.

Definición y regulación: Ficha A-10.

A-11. Mejora de la accesibilidad entre Pie de la Cuesta (Barranco de Mogán) y La Aldea.

Administración emprendedora: Gobierno de Canarias.

Administraciones Colaboradoras en el operativo: Cabildo Insular y Ayuntamiento de Mogán.

Carácter de la determinación: directriz.

Definición y regulación: Ficha A-11.

A-12. Mejora de la accesibilidad entre Agaete y La Aldea de San Nicolás.

Administración emprendedora: Gobierno de Canarias.

Carácter de la determinación: directriz.

Definición y regulación: Ficha A-12.

A-13. Ampliación de la Autopista GC-1 a seis carriles.

Administración emprendedora: Gobierno de Canarias.

Carácter de la determinación: vinculante.

Definición y regulación: Ficha A-13.

B. RED DE CARRETERAS DEL INTERIOR DE LA ISLA

B-1. Mejora de la accesibilidad entre Tejeda y el suroeste insular (Mogán y La Aldea de San Nicolás).

Administración emprendedora: Gobierno de Canarias.

Carácter de la determinación: directriz.

Definición y regulación: Ficha B-1.

B-2. Mejora de la accesibilidad entre Cercados de Espino y la Carretera de Tejeda al suroeste insular en Majada Alta.

Administración emprendedora: Gobierno de Canarias.

Carácter de la determinación: directriz.

Definición y regulación: Ficha B-2.

B-3. Mejora de la necesidad entre el área metropolitana de Las Palmas de Gran Canaria y Las Lagunetas.

Administración emprendedora: Cabildo Insular y Gobierno de Canarias conjuntamente.

Carácter de la determinación: directriz.

Definición y regulación: Ficha B-3.

B-4. Acceso a la Cuenca de Tejeda.

Administración emprendedora: Cabildo Insular y Gobierno de Canarias conjuntamente.

Carácter de la determinación: directriz.

Definición y regulación: Ficha B-4.

B-5. Mejora de la accesibilidad entre San Bartolomé de Tirajana y San Fernando de Maspalomas.

Administración emprendedora: Cabildo Insular y Gobierno de Canarias conjuntamente.

Carácter de la determinación: directriz.

Definición y regulación: Ficha B-5.

B-6. Mejora de la accesibilidad entre Gáldar y Artenara y entre Artenara y Tejeda.

Administración emprendedora: Cabildo Insular y Gobierno de Canarias conjuntamente.

Carácter de la determinación: directriz.

Definición y regulación: Ficha B-6.

B-7. Mejora de la accesibilidad entre Las Lagunetas y Telde.

Administración emprendedora: Cabildo Insular y Gobierno de Canarias conjuntamente.

Carácter de la determinación: directriz.

Definición y regulación: Ficha B-7.

B-8. Mejora de la accesibilidad entre San Bartolomé y Santa Lucía de Tirajana y el Aeropuerto.

Administración emprendedora: Cabildo Insular y Gobierno de Canarias conjuntamente.

Carácter de la determinación: directriz.

Definición y regulación: Ficha B-8.

B-9. Mejora de la red de accesos a las medianías desde la costa norte.

Administración emprendedora: Cabildo Insular y Gobierno de Canarias conjuntamente.

Carácter de la determinación: directriz.

Definición y regulación: Ficha B-9.

Las acciones estratégicas para la reestructuración del Sistema de Comunicaciones con el exterior de la isla son las que se enuncian, definen y regulan a continuación:

C. ACCIONES EN EL SISTEMA AEROPORTUARIO.

C-1. Ampliación y reestructuración del Aeropuerto de Gran Canaria-Gando.

Administración emprendedora: Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Carácter de la determinación: directriz.

Definición y regulación: esta acción se configura interrelacionada con la Operación Estratégica “Parque Aeroportuario de Actividades Económicas”. Los aspectos sectoriales de la acción, competencialmente propios del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, serán planificados y desarrollados por éste con sujeción al operativo unitario que se configura en la Ficha PAA, que es igualmente de aplicación a esta acción, y cuyos contenidos tienen en su ámbito carácter de determinación vinculante.

D. ACCIONES EN EL SISTEMA PORTUARIO.

D-1. Ampliación y reestructuración del Puerto de La Luz.

Administración emprendedora: Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Carácter de la determinación: directriz.

Definición y regulación: esta acción se configura interrelacionada con las Operaciones Estratégicas “Distrito Central Recreativo y de Negocios en el Puerto de La Luz” (Ficha CBDP) y “Ordenación del frente marítimo de Las Palmas” (Ficha FMP). Los aspectos sectoriales de la Acción, competencialmente propios del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, serán planificados y desarrollados por éste con sujeción a las condiciones y limitaciones del marco urbano que se definen para las operaciones estratégicas reguladas en este ámbito y de acuerdo con los operativos que se configuran en las Fichas CBDP y FMP, que son igualmente de aplicación a esta acción, y cuyos contenidos tienen en sus ámbitos carácter de determinación vinculante.

D-2. Construcción del nuevo puerto industrial de Arinaga.

Administraciones emprendedoras: Cabildo Insular Gobierno de Canarias y Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Carácter de la determinación: directriz.

Definición y regulación: esta Acción se configura interrelacionada con la Operación Estratégica "Regeneración y Estructuración de la Ciudad Polinuclear de los Llanos de Arinaga" (Ficha CPLA). Los aspectos sectoriales de la Acción serán planificados y desarrollados por la administración titular de la competencia sectorial con sujeción a las condiciones y limitaciones del marco territorial y urbano que se definen en la operación estratégica regulada en este ámbito, y de modo coordinado con el operativo que se configura en la Ficha CPLA, que es igualmente de aplicación a esta acción, y cuyos contenidos tienen carácter de determinación vinculante.

Las determinaciones estratégicas para la ampliación, mejora y reestructuración de los sistemas territoriales de abastecimiento de agua y de saneamiento son las que se enuncian, definen y regulan a continuación:

E. ACCIONES EN EL SISTEMA TERRITORIAL DE CAPTACIÓN, REGULACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE AGUA

Administración emprendedora: Cabildo Insular.

Carácter de la determinación, definición y regulación: con base en el Avance ya formado, el Cabildo Insular formulará el Plan Hidrológico Insular, con el carácter de Plan Sectorial.

F. ACCIONES EN EL SISTEMA TERRITORIAL DE SANEAMIENTO

Administración emprendedora: Cabildo Insular.

Carácter de la determinación, definición y regulación: con base en el Avance ya formulado, el Cabildo Insular formulará el Plan Hidrológico Insular, con el carácter de Plan Sectorial.

Las determinaciones estratégicas para el establecimiento de los corredores de transporte de energía eléctrica son las que se enuncian, definen y regulan a continuación:

G. ESTABLECIMIENTO DE LOS CORREDORES DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA

Administración emprendedora: Cabildo Insular.

Carácter de la determinación: directriz.

Definición y regulación: la previsible ampliación de las líneas de transporte con la disposición de nuevos trazados y la nueva central térmica de Juan Grande, hacen necesaria la sistematización de los corredores y el establecimiento de normas a las que deben someterse. A estos efectos, el Cabildo Insular emprenderá la redacción de un Plan Sectorial, al que por la naturaleza de la materia y la titularidad de la explotación, habrá de preceder un estudio con propuesta de estructura referida a la totalidad de los corredores proyectados, que formulará la empresa explotadora. El Plan deberá como mínimo contener los corredores de transporte, las normas para su construcción y regulación, y los criterios para el establecimiento de nuevas plantas generadoras de energía.

SECCIÓN 2ª

DEFINICIÓN Y REGULACIÓN DE LAS OPERACIONES ESTRATÉGICAS DE INTERÉS INSULAR

Se definen en esta Sección 2ª del Volumen II de las Normas las Operaciones que, bien por ser instrumentos necesarios para el desarrollo de la estrategia territorial definida por este Plan, bien por formar parte de la estructura propuesta por el Plan, o bien por su carácter decisivo para el desarrollo o la salvaguarda de la economía insular, y trascender por tanto del interés municipal, han sido definidas como estratégicas, de acuerdo con las definiciones normativas y las normas habilitantes que para este tipo de actuaciones, contiene este Plan.

La determinación de todas estas previsiones del Plan Insular y de las acciones y medidas para su desarrollo y ejecución se expresa para cada una de ellas con escalas y niveles de precisión variables, dependiendo de naturaleza técnica e instrumental de cada una.

Los enunciados de las operaciones estratégicas que contiene esta Sección 2ª se completan con las definiciones más precisas y las regulaciones de cada una, que se contienen en las Fichas de la 2ª Parte de este Volumen II de las Normas del Plan Insular. Estas Fichas forman parte indisoluble del contenido normativo del Plan para cada una de las operaciones previstas, de acuerdo con la remisión expresa que se hace en el enunciado de cada una.

El esquema gráfico que incluyen las fichas, acorde con la escala grande y la naturaleza territorial de este Plan, define la estructura física de cada operación.

OPERACIONES ESTRATÉGICAS DIRIGIDAS A LA ORGANIZACIÓN TERRITORIAL DEL TURISMO

El conjunto de operaciones que se relacionan bajo este epígrafe persiguen como objeto común la recualificación de la oferta turística insular, pasando por la necesaria reconceptualización de los modos y tipos de implantación de esta actividad sobre el territorio en términos de integración paisajística; persiguiendo una mayor calidad ambiental y de servicios y un incremento en la oferta complementaria de ocio en relación con la alojativa y todo ello desde una premisa fundamental: el entendimiento del territorio insular -en sí mismo- como recurso turístico de primer orden, lo que comporta la necesidad de una activa recuperación paisajística y ambiental de las amplias zonas sujetas a procesos de degradación.

En consonancia con el objetivo común expuesto en las operaciones que se relacionan a continuación persiguen la resolución de los aspectos siguientes:

- Operaciones dirigidas a la estructuración y ordenación del desarrollo turístico en el sur de la isla, entre San Agustín y Veneguera:

PTB. ORDENACIÓN DE PRODUCTOS TURÍSTICOS EN LOS BARRANCOS DE LA COSTA SUROESTE.

Administraciones que se integran en el operativo: Cabildo Insular, Ayuntamiento de Mogán, Gobierno de Canarias y MOPT (Costas).

Forma de gestión: no unitaria.

Carácter de la determinación: vinculante.

Definición y regulación: Ficha PTB.

NTSB. NUEVA OFERTA TURÍSTICA EN SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA.

. PTSA. ORDENACIÓN DE PRODUCTOS TURÍSTICOS EN SANTA ÁGUEDA.

Administraciones que se integran en el operativo: Cabildo Insular, Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, Gobierno de Canarias y MOPT (Costas).

Forma de gestión: a determinar en el planeamiento de desarrollo.

Carácter de la determinación: directriz.

Definición y regulación: Ficha PTSA.

. NTS. NUEVA CIUDAD TURÍSTICA DEL SUR.

Administraciones que se integran en el operativo: Cabildo Insular, Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, Gobierno de Canarias y MOPT (Costas).

Forma de gestión: no unitaria.

Carácter de la determinación: vinculante.

Definición y regulación: Ficha NTS.

. NTA. NUEVOS PRODUCTOS TURÍSTICOS AISLADOS: MONTELEÓN.

Administraciones que se integran en el operativo: Cabildo Insular, Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana y Gobierno de Canarias.

Forma de gestión: no unitaria.

Carácter de la determinación: vinculante.

Definición y regulación: Ficha NTA.

NTC. NUEVA OFERTA TURÍSTICA COMPLEMENTARIA.

Administraciones que se integran en el operativo: Cabildo Insular, Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana y Gobierno de Canarias.

Forma de gestión: no unitaria.

Carácter de la determinación: vinculante.

Definición y regulación: Ficha NTC.

EPM. ESTRUCTURACIÓN Y REGENERACIÓN DEL ESPACIO CONSOLIDADO EN PLAYA DEL INGLÉS Y MASPALOMAS.

Administraciones que se integran en el operativo: Cabildo Insular, Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, Gobierno de Canarias y MOPT (Costas).

Forma de gestión: a determinar en los planes especiales de desarrollo.

Carácter de la determinación: vinculante.

Definición y regulación: Ficha EPM.

PEMM. PARQUE ECOMUSEO DE MASPALOMAS.

Administraciones que se integran en el operativo: Cabildo Insular, Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana y Gobierno de Canarias.

Forma de gestión: a determinar en el plan especial de desarrollo.

Carácter de la determinación: vinculante.

Definición y regulación: Ficha PEMM.

- Operaciones de recuperación del carácter emblemático de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria como capital de un territorio turístico:

RLC. REGENERACIÓN TURÍSTICA DE LAS CANTERAS (LAS PALMAS DE GRAN CANARIA).

Administraciones que se integran en el operativo: Cabildo Insular, Gobierno de Canarias, MOPT (Costas) y Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

Forma de gestión: a determinar en el planeamiento de desarrollo.

Carácter de la determinación: directriz.

Definición y regulación: Ficha RLC.

Participan también en el objetivo enunciado las operaciones siguientes:

CBDP. DISTRITO CENTRAL RECREATIVO Y DE NEGOCIOS EN EL PUERTO DE LA LUZ.

CT. SISTEMA DE EQUIPAMIENTO EN LA CIRCUNVALACIÓN TANGENCIAL DE LAS PALMAS.

FMP. ORDENACIÓN DEL FRENTE MARÍTIMO DE LAS PALMAS.

RVT. RECUPERACIÓN DEL CASCO HISTÓRICO VEGUETA-TRIANA.

- Operaciones dirigidas a la definición de productos turísticos singulares en territorios de alta fragilidad ambiental.

TLA. ORDENACIÓN DE ENCLAVES TURÍSTICOS ESPECIALES EN LA ALDEA.

Administraciones que se integran en el Operativo: Cabildo Insular, Ayuntamiento de San Nicolás de Tolentino, Gobierno de Canarias y MOPT (Costas).

Forma de gestión: a determinar en el planeamiento de desarrollo.

Carácter de la determinación: directriz.

Definición y regulación: Ficha TLA.

- Operaciones dirigidas a la Recuperación Paisajística y Ambiental del Territorio Insular.

PMRP. PROGRAMA MARCO PARA LA REHABILITACIÓN INTEGRAL DEL PAISAJE DE GRAN CANARIA.

Administraciones que se integran en el operativo: Cabildo Insular, Gobierno de Canarias y Ayuntamientos.

Forma de gestión: a determinar en el planeamiento.

Carácter de la determinación: vinculante.

Definición y regulación: Ficha PMRP.

LAS OPERACIONES ESTRATÉGICAS QUE TIENEN POR OBJETO LA RECUALIFICACIÓN Y MODERNIZACIÓN DEL TEJIDO INDUSTRIAL Y DE SERVICIOS.

Las operaciones estratégicas que responden al objetivo común enunciado persiguen una doble función:

- De un lado están las operaciones cuyo objeto fundamental consiste en la introducción de modernas actividades empresariales y de servicios aprovechando las principales infraestructuras de comunicación de la isla con el exterior (aeropuerto y puerto) de forma que sobre la base de las ventajas que proporciona dicha localización (proximidad a los centros de transporte, economías de escala, aprovechamiento del carácter emblemático de estos puntos como “puertas” de entrada a la isla) y desde su concepción como productos complejos atractores de actividad se consoliden como polos inductores de economía a la globalidad de la isla. Dichas operaciones son las siguientes:

PAA. PARQUE AEROPORTUARIO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS.

Administraciones que se integran en el Operativo: Cabildo Insular, Gobierno de Canarias, AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea), Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Ayuntamientos de Telde e Ingenio.

Forma de gestión: unitaria.

Carácter de la determinación: vinculante.

Definición y regulación: Ficha PAA.

CBDP. DISTRITO CENTRAL RECREATIVO Y DE NEGOCIOS EN EL PUERTO DE LA LUZ.

Administraciones que se integran en el operativo: Cabildo Insular, Gobierno de Canarias, MOPT (Costas), Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, Ministerio de Defensa y Autoridad Portuaria de Las Palmas.

Forma de gestión: unitaria para cada una de las fases.

Carácter de la determinación: vinculante en el ámbito de la 1ª fase. Directriz en el ámbito de la 2ª fase.

Definición y regulación: Ficha CBDP.

- De otro lado están las operaciones que persiguen la reconversión del parque industrial actual de la isla introduciendo medidas tendentes a evitar la dispersión en las localizaciones así como a mejorar las características funcionales (introduciendo Centros de Servicios a la población ocupada en los Polígonos Industriales) y ambientales de los Polígonos Industriales. Dichas operaciones son las siguientes:

SAPC. REGENERACIÓN Y ESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS EN LA PLATAFORMA COSTERA ENTRE EL AEROPUERTO Y EL SUR TURÍSTICO.

CCT. ORDENACIÓN DEL CORREDOR COSTERO DE TELDE.

OPERACIONES ESTRATÉGICAS DE INTERVENCIÓN SOBRE EL SISTEMA INSULAR DE ASENTAMIENTOS DE POBLACIÓN.

El conjunto de las operaciones que responden al objetivo común enunciado persiguen fundamentalmente la redefinición del papel que juegan en el modelo insular los principales polos de concentración de la población, toda vez que la lógica del modelo primitivo se ha visto reciente y fuertemente alterada por los movimientos poblacionales generados por el impulso económico del sector turístico, así como el fuerte componente atractivo asociado a la concentración de Servicios en el entorno de los núcleos de mayor entidad.

En relación con el objetivo común expuesto, las operaciones que se relacionan a continuación persiguen la resolución de los aspectos siguientes:

- Operaciones dirigidas a la Regeneración y Estructuración del Sistema de Asentamientos en la plataforma costera este.

SAPC. REGENERACIÓN Y ESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS EN LA PLATAFORMA COSTERA ENTRE EL AEROPUERTO Y EL SUR TURÍSTICO.

Administraciones que se integran en el operativo: Cabildo Insular, Gobierno de Canarias, MOPT (Costas), Ayuntamientos de Agüimes y Santa Lucía.

Forma de gestión: unitaria.

Carácter de la determinación: vinculante.

Definición y regulación: Ficha SAPC.

CCT. ORDENACIÓN DEL CORREDOR COSTERO DE TELDE.

Administraciones que se integran en el operativo: Cabildo Insular, Ayuntamiento de Telde, Gobierno de Canarias y MOPT (Costas).

Forma de gestión: unitaria.

Carácter de la determinación: vinculante.

Definición y regulación: Ficha CCT.

- Operaciones dirigidas a la consolidación de la función y carácter capitalino de Las Palmas de Gran Canaria y ordenación de sus relaciones metropolitanas con su entorno.

FMP. ORDENACIÓN DEL FRENTE MARÍTIMO DE LAS PALMAS.

Administraciones que se integran en el operativo: Cabildo Insular, Gobierno de Canarias, Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, MOPT (Costas) y Autoridad Portuaria de Las Palmas.

Carácter de la determinación: directriz.

Definición y regulación: Ficha FMP.

CT. SISTEMA DE EQUIPAMIENTO EN LA CIRCUNVALACIÓN TANGENCIAL DE LAS PALMAS.

Administraciones que se integran en el operativo: Cabildo Insular, Gobierno de Canarias, Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, Ayuntamiento de Arucas y MOPT (Costas).

Carácter de la determinación: directriz.

Definición y regulación: Ficha CT.

RVT. RECUPERACIÓN DEL CASCO HISTÓRICO VEGUETA-TRIANA.

Administraciones que se integran en el operativo: Cabildo Insular, Gobierno de Canarias y Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

Forma de gestión: unitaria.

Carácter de la determinación: directriz.

Definición y regulación: Ficha RVT.

- Participan también en el objetivo enunciado las operaciones siguientes:

CBDP. DISTRITO CENTRAL RECREATIVO Y DE NEGOCIOS EN EL PUERTO DE LA LUZ.

RLC. REGENERACIÓN TURÍSTICA DE LAS CANTERAS (LAS PALMAS DE GRAN CANARIA).

SECCIÓN 3ª

DEFINICIÓN Y REGULACIÓN DE LOS SUB-PLANES INSULARES

Se definen en esta Sección 3ª del Volumen II de las Normas los Sub-planes Insulares cuya redacción prevé este Plan en ámbitos determinados, al objeto de establecer de modo diferido en el tiempo las previsiones de rango insular para esos territorios.

Los enunciados de los Sub-planes cuya redacción queda prevista por el Plan Insular, contenidos en esta Sección 3ª, se completan con las especificaciones más precisas que se contienen en las Fichas del Volumen II de las Normas del Plan. Estas Fichas forman parte indisoluble del contenido normativo del Plan aplicable a la formación de cada Sub-plan.

Relación de Sub-planes:

SCN. SUB-PLAN DE LA COSTA NORTE Y DEL SISTEMA DE CIUDADES DEL NORTE Y OESTE.

Administración emprendedora: Cabildo Insular.

Carácter de la determinación: Sub-plan del Plan Insular.

PEI. SUB-PLAN DE ORDENACIÓN Y PROGRAMA DE EQUIPAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO DEL INTERIOR INSULAR.

Administración emprendedora: Cabildo Insular.

Carácter de la determinación: Sub-plan del Plan Insular.

NORMAS

VOLUMEN II

2ª PARTE

FICHAS DEFINIDORAS Y REGULADORAS DE LAS ACCIONES, OPERACIONES Y SUB-PLANES

SECCIÓN 1ª

DETERMINACIÓN DE LOS SISTEMAS Y ELEMENTOS DE LA INFRAESTRUCTURA TERRITORIAL DE LA ISLA, Y DE LAS ACCIONES PARA SU EJECUCIÓN

FICHAS A

ACCIONES EN LOS CORREDORES COSTEROS

FICHA A-1

Circunvalación tangencial de Las Palmas de Gran Canaria entre Jinámar y Tinoca.

Prioridad: 0.

La función y el trazado de esta vía quedaron reflejados en la Memoria de la revisión del Plan General Municipal; en estos momentos se encuentra en desarrollo el Estudio de Trazado por la Consejería de Obras Públicas. Su posición periférica lo convierten en un elemento ambivalente: debe resolver las relaciones de escala insular entre el norte y el sur, evitando el paso por Las Palmas de Gran Canaria de los tráficos de largo recorrido, pero además debe atender a la nueva aglomeración que surge de los procesos de "metropolización" de Las Palmas de Gran Canaria.

Debe entenderse por tanto, que su función más que la de una circunvalación, va a ser la de un corredor en el que deberán apoyarse nuevas áreas de centralidad periférica de Las Palmas de Gran Canaria: Tamaraceite, Los Tarahales, o los sucesivos barrancos situados entre Jinámar y el Guiniguada, se integran en la nueva estructura de la aglomeración y son localizaciones excelentes para aquellas actividades cuya escala y tamaño las hace muy difíciles de localizarse en posiciones más centrales.

El contacto de la vía con áreas urbanas o rurales, de forma indistinta, la orografía accidentada, de paisajes atractivos pero indudablemente abruptos, impone un estudio minucioso de trazado, no sólo desde un enfoque sectorial, sino además, desde un enfoque más territorial que permita definir y destacar aquellos elementos esenciales del Proyecto para la construcción de la nueva periferia de Las Palmas.

Zonas críticas desde el punto de vista ambiental:

- Cruce del Barranco del Guiniguada (Paisaje Protegido de Pino Santo): debe buscarse la menor afectación a las laderas y al cauce del barranco para lo cual debe incidirse en la forma de resolución del enlace de Nueva Paterna y en el tipo de viaducto a construir.
- Cruce de los Barrancos Seco y del Fondillo: emplear viaductos en los cruces de los barrancos.

Retirada a vertedero de los excedentes de tierras.

Tramos - elementos sujetos a estudio pormenorizado:

- Enlaces en la carretera de Tafira y potabilizadora de Jinámar:

Atendiendo a la complejidad de ambos enlaces y a las particulares características ambientales y funcionales de sus localizaciones, su definición se remite a su tratamiento más detallado y exhaustivo de todas las alternativas posibles que incluye, además, el correspondiente estudio de impacto ambiental o ecológico. De esta manera, se determinará la solución definitiva, cuyo objetivo fundamental será la consecución de un enlace adecuado y compatible con la debida protección de las áreas o elementos naturales de interés, conservando al mismo tiempo la calidad del paisaje.

Ficha técnica de características:

Longitud 26.400 m

Número de carriles 4

Ancho mínimo de plataforma 35 m

Enlaces primarios 9

Pendiente máxima 5 %

Radio mínimo 250 m

Presupuesto estimado de ejecución material: 26.700 millones.

FICHA A-2

Variante de la GC-1 en el Parque Aeroportuario y Circunvalación de Telde desde Jinámar hasta dicha variante.

Prioridad: 1.

Esta nueva carretera ya planteada en el avance, ha sido estudiada con la Corporación Local del municipio en sucesivas reuniones y posteriormente definida para desempeñar diversos cometidos que la autopista actual GC-1 no puede desempeñar.

En el proceso de articulación del sistema de ciudades de la isla, el corredor de la GC-1 entre Jinámar y Carrizal cumple una función esencial hasta ahora poco valorada. Su destino como área de ubicación de zonas de almacenaje y comercio-escaparate de bajo valor ha ocasionado una devaluación del corredor. Asimismo, la proximidad en muchos puntos de la edificación, provoca la imposibilidad de ampliar esta vía, cuando por otro lado es el tramo donde coincidirán el mayor número de itinerarios de la isla, lo que hace asegurar que en ella las intensidades superarán a cualquier capacidad razonable en una autovía.

Junto a este razonamiento, que ha motivado las obras de ampliación a tres carriles de la GC-1, como medida de solución a corto plazo, cabe la posibilidad de mediante nuevos trazados desviar parte del tráfico a una vía periférica, lo que evitaría la forzada necesidad de recurrir a la GC-1 para todos los desplazamientos.

Asimismo, la proximidad de las instalaciones del Aeropuerto de Gando a la GC-1, impide la ampliación de éstas salvo que se rectifiquen las pistas o la propia autovía. El Documento del Plan Insular plantea la idoneidad de localizar en la terminal del Aeropuerto una serie de actividades que puedan rentabilizarse mutuamente por sus interrelaciones, y sobre todo por su proximidad al Aeropuerto (Ficha PAA).

Es, pues, necesario que la GC-1 a su paso por el recinto aeroportuario se transforme en vía interna de servicios, por lo que se plantea la necesidad de desviación de la GC-1 con objeto de bordear dicho parque.

En el caso de que el trazado de la GC-1 que finalmente establezca el Plan Especial destinado a desarrollar el parque de actividades económicas (Ficha PAA) afecte al centro de emisores del aeropuerto y/o al campo de antenas anejo, se determinará una zona próxima para su traslado así como las condiciones para el mismo.

Tramo 1: Circunvalación del Parque Aeroportuario (variante de la GC-1).

Zonas críticas desde el punto de vista ambiental:

- Cruce del Barranco de Silva.

Ficha técnica de características:

Longitud 6.600 m

Número de carriles 4

Ancho de plataforma 35 m

Enlaces primarios 3

Presupuesto estimado de ejecución: 4.200 millones.

Tramo 2: Circunvalación de Telde, desde Jinámar hasta el Parque Aeroportuario.

Zonas críticas desde el punto de vista ambiental:

- Cono volcánico Montaña del Roso, cerca de Jinámar: respetar íntegramente.
- Cruce de los Barrancos de Silva y de Cuatro Puertas: cruzar mediante viaductos.

Ficha técnica de características:

Longitud 10.800 m

Número de carriles 4

Ancho de la plataforma 35 m

Enlaces primarios 2

Pendiente máxima 3 %

Radio mínimo 800 m

Tramos - elementos sujetos a estudio pormenorizado:

- Enlaces en el Parque Aeroportuario y Potabilizadora: atendiendo a la complejidad de dichos enlaces y a las particulares características ambientales y funcionales de su localización, su definición se remite a un tratamiento más detallado y exhaustivo de todas las alternativas posibles que incluye, además, el correspondiente estudio de impacto ambiental o ecológico. De esta manera, se determinará la solución definitiva, cuyo objetivo fundamental será la consecución de un enlace adecuado, y compatible con la debida protección de las áreas o elementos naturales de interés, conservando al mismo tiempo la calidad del paisaje.

Presupuesto estimado de ejecución: 7.740 millones.

FICHA A-3

Vías articuladoras del Corredor Costero en la ciudad de los Llanos de Arinaga.

Prioridad: relacionada con la operación estratégica a la que está asociada (Ficha CPLA).

El sistema de vías que se agrupa bajo este concepto resulta necesario para establecer la futura estructura de la gran ciudad del sureste que se extenderá entre Carrizal y Juan Grande y que ya ha surgido de forma espontánea a lo largo de la antigua carretera C-810. Comprende fundamentalmente las vías siguientes:

- Nueva vía variante de Vecindario, por su periferia oeste.
- Nueva vía paralela a la GC-1 cuya función será la de servicio para la comunicación entre los diferentes polígonos de áreas urbanizadas.
- Establecimiento de nuevos enlaces en la GC-1, que fundamentalmente se localizarán en puntos de entrada de esta serie de carreteras, bien mejoradas o en algún caso de trazado totalmente de nuevo.

Ficha técnica de características:

Longitud 12.500 m

Número de carriles 2 (1ª etapa)

4 (2ª etapa)

Ancho de plataforma 15 m (1ª etapa)

27 m (2ª etapa)

Enlaces primarios 3

Pendiente máxima según proyecto

Pendiente media según proyecto

Radio mínimo según proyecto

Curvatura media según proyecto

Presupuesto estimado de ejecución:

2.200 millones (1ª etapa)

4.400 millones (2ª etapa)

FICHA A-4

Acceso norte de Las Palmas desde el enlace con la Autovía de Arucas hasta la Avenida Marítima del Norte.

Prioridad: 0.

Obra en ejecución.

FICHA A-5

Autovía urbana del Barranco de La Ballena en Las Palmas.

Prioridad: 0.

Ficha técnica de características:

Longitud 4.500 m

Longitud de viaducto según proyecto

Longitud mínimo de túnel 950 m

Número de carriles 6

Ancho mínimo de plataforma 30 m

Enlaces primarios 4

Pendiente máxima según proyecto

Pendiente media según proyecto

Radio mínimo según proyecto

Curvatura media según proyecto

Presupuesto estimado de ejecución: 4.500 millones.

FICHA A-6

Desdoblamiento de la carretera C-810 entre el enlace con la Autovía de Arucas y Santa María de Guía.

Prioridad: 1.

La acción coincide con el trazado actual de la carretera, que únicamente propone desdoblar. El proyecto de trazado se adaptará a las determinaciones del Sub-plan y Plan Especial de la Costa Norte.

Zonas críticas desde el punto de vista ambiental:

- Cruces de los Barrancos de Moya y Silva: se estudiarán con especial imaginación las opciones de proyecto posibles con objeto de minimizar al máximo los impactos. Se evitarán especialmente los vertidos por escarpes y acantilados de las tierras procedentes de desmontes o de la ejecución de trincheras, túneles o semi-túneles.

Tramos - elementos sujetos a estudio pormenorizado:

- Tramo Punta Gallegos a Costa Lairaga: atendiendo a la complejidad del tramo afectado, en el que se utilizan soluciones combinadas de túnel, viaducto y desdoblamiento de carriles para garantizar una adecuada expansión al núcleo de San Felipe y solventar la accidentada topografía de

la zona, y atendiendo asimismo a sus particulares características ambientales, su definición se remite a un tratamiento más detallado y exhaustivo de todas las alternativas posibles. Además, se incluye el correspondiente estudio de impacto ambiental o ecológico, tras el que, se determinará la solución definitiva, cuyo objetivo fundamental será la consecución de un enlace adecuado, y compatible con la debida protección de las áreas o elementos naturales de interés, conservando al mismo tiempo la calidad del paisaje.

Ficha técnica de características:

Longitud 11.200 m

Número de carriles 4

Ancho mínimo de plataforma 22 m

Presupuesto estimado de ejecución: 8.500 millones.

FICHA A-7

Variante de Santa María de Guía y Gáldar y nuevo acceso a Agaete y Puerto de Las Nieves.

Prioridad: 1.

La función fundamental de esta vía sería la de dotar de un acceso rápido a la aglomeración de Gáldar y Guía y al Puerto de Agaete, donde existe la intención de explotar una terminal comercial destinada sobre todo al tráfico marítimo de pasajeros y vehículos interinsular con Tenerife.

Se ha optado en el Plan por una solución de variantes de los núcleos de Gáldar y Guía, que desempeñe la función de perímetro a la nueva aglomeración y por tanto con posibilidades de ceñirse mucho más a los límites consolidados de ambas ciudades. Para el trazado entre San Isidro y Agaete se proponen dos alternativas de las que deberá seleccionarse la de menor impacto ambiental: la primera de ellas es la realización del nuevo trazado apoyado en la carretera actual, sustituyendo las curvas cerradas de los cruces de los barrancos por viaductos, y accediendo en su tramo final hasta Agaete por el Lomo de Las Moriscas. La segunda alternativa consiste en un trazado sensiblemente paralelo a la actual hacia el norte, cruzando mediante viaductos los Barrancos del Juncal y Hondo. En ambas opciones la carretera deberá conectar con el arranque de la carretera a La Aldea, atravesando la desembocadura del Valle de Agaete por el norte del pueblo, de tal forma que no altere las relaciones Agaete-Puerto de Las Nieves.

La construcción de la variante de Agaete requiere además la previsión de una vía especializada que facilite los accesos al puerto mediante la mejora de la carretera actual y su prolongación con el trazado previsto en el planeamiento general de Agaete como nuevo acceso al Puerto de Las Nieves.

Zonas críticas desde el punto de vista ambiental:

- Los cruces de los barrancos entre el enlace con Hoya de Pineda y Agaete: todos deberán realizarse mediante viaductos. Debe analizarse especialmente el efecto de las distintas alternativas sobre la avifauna en el Barranco del Juncal.

Ficha técnica de características:

Longitud 9.300 m

Número de carriles 2 (1ª etapa)

4 (2ª etapa)

Ancho de plataforma 12 (1ª etapa)

22 (2ª etapa)

Enlaces primarios 6

Pendiente máxima 5%

Radio mínimo 250 m

Presupuesto estimado de ejecución:

8.200 millones (1ª etapa)

4.100 millones (2ª etapa)

FICHA A-8

Variante de la C-810 desde Arguineguín al Barranco de Mogán.

Prioridad: 1.

La accesibilidad lineal en el borde litoral entre Arguineguín y Mogán se resuelve con un trazado de autovía cuyos impactos, características geométricas y costos han sido reconducidos desde la solución inicialmente prevista por las Normas Subsidiarias.

El Plan Especial de la carretera de Arguineguín a Mogán redactado por la Consejería de Política Territorial a fin de garantizar los recursos financieros para su construcción, recogió el trazado planteado por la Consejería de Obras Públicas en un estudio previo, así como las salidas previstas en cada zona. El trazado definitivo, intenta tipificar enlaces y reducir impactos adaptándola a formas más acordes con la topografía.

La estructura territorial de la zona turística en este sector de la isla se ha de configurar en peine, descendiendo desde las diferentes salidas de la variante hasta el fondo de los barrancos. Esta solución de acceso trasero a cada barranco-enclave, coherente además con los modelos introducidos por el Plan Insular para ordenar internamente estas implantaciones turísticas, se propone ahora con más claridad geométrica en el área más oriental, a partir del Barranco de Tauro.

Tras un estudio de las alternativas efectuadas en el avance y como solución que mejor responde a las demandas de protección del barranco, se ha optado por una solución que cruce el Barranco de Tauro, y la divisoria entre éste y el de Mogán, lo más bajo posible.

La vía primaria proyectada, sirve además de transición entre la autopista GC-1 y la carretera C-812 de Mogán a La Aldea, en la que se plantea una serie de mejoras, pero que mantendrá su diseño y forma actual, de autovía que debe adaptarse con sus radios y pendientes al cruce de las sucesivas degolladas.

Zonas críticas desde el punto de vista ambiental:

- Para todo el trazado: quedan prohibidos todos los vertidos de tierras que no sean necesarios para la construcción de la plataforma de la carretera; en especial se prohíben los vertidos de tierras en los barrancos, ya sea en sus cauces, márgenes o laderas, debiéndose prever en el estudio de impacto lugares determinados donde realizar los vertidos (se recomienda el sistema de barrancos de escaso desarrollo situados entre Arguineguín y Puerto Rico).
- Paso desde el Barranco de Puerto Rico al del Lechugal: debe realizarse mediante túneles con objeto de mantener la continuidad de la divisoria entre los barrancos.
- Tramo desde el Barranco del Lechugal hasta el Barranco del Cura: debe realizarse una adecuada corrección de impactos dado que la carretera no debe significar una barrera visual entre la zona turística y las áreas naturales del interior. Deben proyectarse viaductos en los cruces de los cauces de los principales barrancos (El Lechugal, Tauro y El Cura) con el mismo fin de mantener una permeabilidad física y paisajística hacia el interior.
- Tramo de Tiritaña, entre el Barranco del Cura y el de Taurito: debe buscarse el trazado que produzca el menor impacto. En este tramo el proyecto debe basarse en túneles de largo desarrollo ya que se estima que de esta forma se alterará menos la frágil morfología de la zona.
- Tabaibales y paisaje del Barranco de Taurito: realizar el cruce del cauce del Barranco mediante viaducto. Deben buscarse las soluciones necesarias para minimizar los impactos.

Tramos - elementos sujetos a estudio pormenorizado:

- Enlace en el Barranco de Mogán: atendiendo a la complejidad de la resolución del enlace entre la autovía propuesta y la Carretera Comarcal C-810, así como a la extrema fragilidad paisajística del entorno, su definición se remite a un tratamiento más detallado y exhaustivo de todas, las alternativas posibles, que incluye, además, el correspondiente estudio de impacto ambiental o ecológico. De esta manera, se determinará la solución definitiva, cuyo objetivo fundamental será la consecución de un enlace adecuado y compatible con la debida protección de las áreas o elementos naturales de interés, conservando al mismo tiempo la calidad del paisaje.

Ficha técnica de características:

7.600 m 1er tramo

Longitud 5.500 m 2º tramo

Número de carriles 4

Ancho de la plataforma 22'60 m

Enlaces primarios 10

Pendiente máxima 7%

Radio mínimo 150 m

Presupuesto estimado de ejecución:

10.330 millones (1er tramo)

8.050 millones (2º tramo)

FICHA A-9

Autopista GC-1, tramo Pasito Blanco-Arguineguín.

Prioridad: 0.

Obra en ejecución.

FICHA A-10

Mejora de la accesibilidad en el Barranco de Mogán.

Prioridad: 1.

Criterio metodológico:

Se delimita un marco operativo para la elaboración del proyecto definitivo de trazado a partir de la definición de las dos soluciones extremas:

A) Mejora del trazado existente (alternativa de bajo impacto).

B) Ensayo de nuevo trazado (alternativa de máxima accesibilidad).

A partir de este marco operativo, el estudio de impacto ambiental o ecológico, determinará la solución definitiva, debiendo realizar para ello un estudio exhaustivo, completo e imaginativo de todas las alternativas posibles, de acuerdo con el concepto de “mejora de accesibilidad” y con las determinaciones y directrices de este Plan Insular.

El objetivo fundamental será, pues, la consecución de una mejora de la accesibilidad, siempre que sea compatible con la debida protección de las áreas o elementos naturales de interés y conservando la calidad del paisaje.

Datos referidos al ensayo del nuevo trazado realizado:

Zonas críticas desde el punto de vista ambiental:

- Varias zonas de laderas de elevadas pendientes del barranco.

Tramos - elementos sujetos a estudio pormenorizado:

- Enlace en el Barranco de Mogán: atendiendo a la complejidad de la resolución del enlace entre la autovía propuesta y la Carretera Comarcal C-810, así como a la extrema fragilidad paisajística del entorno, su definición se remite a un tratamiento más detallado y exhaustivo de todas, las alternativas posibles, que incluye, además, el correspondiente estudio de impacto ambiental o ecológico. De esta manera, se determinará la solución definitiva, cuyo objetivo fundamental será la consecución de un enlace adecuado y compatible con la debida protección de las áreas o elementos naturales de interés, conservando al mismo tiempo la calidad del paisaje.

Ficha técnica de características:

Longitud 11.500 m

Número de carriles 2

Enlaces primarios 3

Pendiente máxima 6%

Radio mínimo 250 m

Presupuesto estimado de ejecución: 1.500 millones.

FICHA A-11

Mejora de la accesibilidad entre Pie de la Cuesta (Barranco de Mogán) y La Aldea.

Prioridad: 1.

Criterio metodológico:

Se delimita un marco operativo para la elaboración del proyecto definitivo de trazado a partir de la definición de las dos soluciones extremas:

A) Mejora del trazado existente (alternativa de bajo impacto).

B) Ensayo de nuevo trazado (alternativa de máxima accesibilidad).

A partir de este marco operativo, el estudio de impacto ambiental o ecológico, determinará la solución definitiva, debiendo realizar para ello un estudio exhaustivo, completo e imaginativo de todas las alternativas posibles, de acuerdo con el concepto de "mejora de accesibilidad" y con las determinaciones y directrices de este Plan Insular.

El objetivo fundamental será, pues, la consecución de una mejora de la accesibilidad, siempre que sea compatible con la debida protección de las áreas o elementos naturales de interés y conservando la calidad del paisaje.

Datos referidos al ensayo de nuevo trazado realizado:

Zonas críticas desde el punto de vista ambiental:

- Todo el tramo comprendido dentro del Parque Rural del Nublo, entre Pie de la Cuesta en el Barranco de Mogán y Artejévez en el Valle de La Aldea.

- En particular, las laderas con orientación norte de la Montaña del Lechugal.

Ficha técnica de características:

Longitud 27.100 m

Número de carriles 2

Enlaces primarios 2

Pendiente máxima 6%

Radio mínimo 150 m

Presupuesto estimado de ejecución: 2.000 millones.

FICHA A-12

Mejora de la accesibilidad entre Agaete y La Aldea de San Nicolás.

Prioridad: 2.

Criterio metodológico:

Se delimita un marco operativo para la elaboración del proyecto definitivo de trazado a partir de la definición de las dos soluciones extremas:

A) Mejora del trazado existente (alternativa de bajo impacto).

B) Ensayo de nuevo trazado (alternativa de máxima accesibilidad).

A partir de este marco operativo, el estudio de impacto ambiental o ecológico, determinará la solución definitiva, debiendo realizar para ello un estudio exhaustivo, completo e imaginativo de todas las alternativas posibles, de acuerdo con el concepto de “mejora de accesibilidad” y con las determinaciones y directrices de este Plan Insular.

El objetivo fundamental será, pues, la consecución de una mejora de la accesibilidad, siempre que sea compatible con la debida protección de las áreas o elementos naturales de interés y conservando la calidad del paisaje.

Datos referidos al ensayo de nuevo trazado realizado:

Zonas críticas desde el punto de vista ambiental:

- En todos los supuestos, la totalidad del recorrido, constituido por laderas de morfología muy erosiva, y situado todo él dentro del Parque Natural de Tamadaba. Como zonas más significativas destacan: los acantilados entre Puerto de Las Nieves y Guayedra, el bosque de almácigos en el Barranco de Guayedra, la Mesa de El Roque, los Acantilados de Faneque, los Acantilados del Andén Verde y las laderas y cardonales del Furell.

Ficha técnica de características:

Longitud 20.000 m

Número de carriles 2

Enlaces primarios 3

Pendiente máxima 6%

Radio mínimo 150 m

Presupuesto estimado de ejecución: 2.600 millones.

FICHA A-13

Ampliación de la Autopista GC-1 a seis carriles.

Prioridad: 0.

La ampliación de la Autopista GC-1 entre Las Palmas de Gran Canaria y el Aeropuerto se realiza sobre el actual trazado e incluye, además, la mejora de los enlaces actuales a distinto nivel.

El tramo que discurre paralelo a la Playa de La Laja se encuentra pendiente de la decisión que adopte la Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Canarias para su resolución definitiva.

Obra en ejecución.

FICHAS B

RED DE CARRETERAS DEL CENTRO DE LA ISLA

FICHA B-1

Mejora de la accesibilidad entre Tejeda y el suroeste insular (Mogán y La Aldea de San Nicolás).

Prioridad: 2.

Resulta especialmente significativa la necesidad de mejora del actual trazado entre Risco Grande y la C-810.

Zonas críticas desde el punto de vista ambiental:

- Laderas de los Barrancos Grande, del Chorrillo y El Juncal, en el Parque Rural del Nublo.
- Pinares del Refugio de Caza de Ojeda, Inagua y Pajonales, en la Reserva Natural Integral de Inagua.
- Escarpes en las cabeceras de los Barrancos de Mogán y Veneguera.

Presupuesto estimado de ejecución: 3.000 millones.

FICHA B-2

Mejora de la accesibilidad entre Cercados de Espino y la Carretera de Tejeda al suroeste insular en Majada Alta.

Prioridad: 2

Zonas críticas desde el punto de vista ambiental:

- Todas las escarpadas laderas del Barranco de Arguineguín, entre Cercados de Espino y Barranquillo Andrés.
- Escarpes pétreos sobre los caseríos de Soria y Barranquillo de Andrés.

Presupuesto estimado de ejecución: 1.500 millones.

FICHA B-3

Mejora de la accesibilidad entre el área metropolitana de Las Palmas de Gran Canaria y Las Lagunetas.

Prioridad: 1.

La actuación fundamental en la red de vías del centro de la isla, consiste en una carretera complementaria a la de Tafira. Su trazado combina tramos de nueva construcción y mejora de la carretera existente, incorporando el nudo de acceso a Tafira y el nuevo acceso a Santa Brígida y San Mateo mediante una vía rápida. Desde allí, ascenderá aproximadamente hasta la cota 1.100, apoyándose en las laderas del barranco situado al norte de San Mateo, para desde su extremo interior, naciente, atravesar el macizo central mediante un túnel de 2,5 km de largo que permita acceder a Tejeda sin necesidad de elevarse a la cota 1.600 para posteriormente descender, hasta conectar con la carretera de Tejeda a San Bartolomé y la carretera de la Presa de las Niñas, vía por la que descenderán los futuros accesos al suroeste.

Junto a esta vía y este túnel, el Plan proyecta mejorar tres carreteras radiales que mejorarán los accesos a los diferentes puntos de la isla sin necesidad de recurrir al anillo costero, y teniendo como núcleos fundamentales de referencia el núcleo de Tejeda y el Valle alto de San Mateo.

Datos en relación al ensayo realizado:

Zonas críticas desde el punto de vista ambiental:

- Divisoria de Siete Puertas y Caldera de Pino Santo en el Paisaje Protegido de Pino Santo.
- Relicto de laurisilva en el Barranco del Corralete.
- Ladera izquierda del Barranco de Las Lagunetas.

Presupuesto estimado de ejecución: 4.500 millones.

FICHA B-4

Acceso a la Cuenca de Tejeda.

Prioridad: 2.

Datos del túnel:

Zonas críticas desde el punto de vista ambiental:

- Las de vertido de las tierras procedentes de la ejecución.

Ficha técnica de características:

Longitud 3.000 m

Longitud de túnel 2.900 m

Número de carriles 2

Ancho de plataforma 11 m

Enlaces primarios 0

Pendiente máxima 4%

Pendiente media 1,360%

Radio mínimo 500 m

Curvatura media 0,986

Presupuesto estimado de ejecución: 3.500 millones.

FICHA B-5

Mejora de la accesibilidad entre San Bartolomé de Tirajana y San Fernando de Maspalomas.

Prioridad: 2.

Zonas críticas desde el punto de vista ambiental:

- Todo el trazado está en el Parque Natural de Pílancones y Paisaje Protegido de Fataga, con zonas de elevado interés natural, patrimonial y arqueológico.

Presupuesto estimado de ejecución: 2.600 millones.

FICHA B-6

Mejora de la accesibilidad entre Gáldar y Artenara y entre Artenara y Tejeda.

Prioridad: 2.

Zonas críticas desde el punto de vista ambiental:

- Laderas con orientación noroeste de Pico Viento y de los Llanos de Zamarrita.

- Laderas por debajo de Caideros, entre Pico Viento y Montaña Gorda.

- Escarpes de Montaña Gorda.

- Laderas sobre la actual carretera entre Fagajesto y la Presa de Los Pérez.
- Laderas y cauce del Barranco Hondo.
- Montaña de la Ruda y Barranco de Las Lajas.
- Tramo Artenara-Tejeda, en el Parque Rural del Nublo.

Presupuesto estimado de ejecución: 4.400 millones.

FICHA B-7

Mejora de la accesibilidad entre Las Lagunetas y Telde.

Prioridad: 2.

Datos referidos al ensayo de nuevo trazado realizado:

Zonas críticas desde el punto de vista ambiental:

- Terrenos agrícolas de la Vega de Valsequillo.
- Ladera del Barranco de Tecén, sobre El Cardón.

Presupuesto estimado de ejecución: 4.100 millones.

FICHA B-8

Mejora de la accesibilidad entre San Bartolomé y Santa Lucía de Tirajana al Aeropuerto.

Prioridad: 2.

Zonas críticas desde el punto de vista ambiental:

- El Valle de Tirajana, en general, con grandes valores naturales, patrimoniales y paisajísticos.
- El Valle de Temisas.
- Todos los barrancos situados entre Temisas y Agüimes.

Presupuesto estimado de ejecución: 5.500 millones.

FICHA B-9

Mejora de la red de accesos a las medianías desde la Costa Norte.

Prioridad: 2.

Las directrices de este Plan Insular para esta acción se limitan a las que constan en la Sección 1ª, de la 1ª Parte de este Volumen II de las Normas, y las de trazado que se expresan en el Plano de “Estrategia-Programa”.

Incluye la nueva circunvalación a Arucas así como la nueva vía rápida de conexión de Arucas con la Carretera General Firgas-Valleseco por La Goleta.

También se contempla la mejora del trazado de las carreteras de acceso a la Costa Norte desde el interior así como aquéllas otras paralelas a la misma.

Presupuesto estimado de ejecución: 10.000 millones.

SECCIÓN 2ª

DEFINICIÓN Y REGULACIÓN DE LAS OPERACIONES ESTRATÉGICAS DE INTERÉS INSULAR

FICHA PTB

Operación Estratégica

ORDENACIÓN DE PRODUCTOS TURÍSTICOS EN LOS BARRANCOS DE LA COSTA SUROESTE

LOCALIZACIÓN DE LA ACTUACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN INICIAL.

El ámbito espacial de esta operación posee una geomorfología unitaria, y se extiende desde la Playa del Perchel hasta el Barranco de Arguineguín.

La particular orografía del territorio situado al suroeste de la isla está configurada por una alternancia de lomos y barrancos transversales a la costa. Es pues un territorio frágil y limitado en su capacidad para la implantación urbana.

Para esta unidad territorial se han aprobado hasta ahora diversos planes parciales en aplicación de las Normas Subsidiarias Municipales. La ordenación de los diferentes planes aprobados es incompatible con la conservación del paisaje, alterando la morfología natural, concibiendo los recintos naturales del litoral no como recursos para organizar una oferta turística singular y cualificada, sino como soportes donde asentar una oferta turística intensiva y extensa.

Los modelos de ocupación utilizados y las tipologías de los edificios en las áreas que se han urbanizado configuran un territorio alterado, desvirtuado en sus unidades morfológicas y ocupado extensivamente en sus laderas y lechos de barrancos, lo que se produce de una manera más intensa en el tramo Arguineguín-Puerto Rico, y puntual pero igualmente desafortunada en el resto de la unidad territorial.

Mogán cuenta con Normas Subsidiarias aprobadas que establecen Suelos Aptos para Urbanizar en las siguientes zonas: Casas de Veneguera, Valle de Mogán, zona costera, Playa de Arguineguín y Barranco de Arguineguín, estableciendo parámetros de aprovechamiento y usos para cada polígono.

La variante de la C-812, concretada con el carácter de autovía mediante un Plan Especial redactado por la Consejería de Política Territorial del Gobierno de Canarias, desarrolla su trazado entre Arguineguín y el Barranco de Mogán intentando tipificar enlaces y reducir impactos, reconduciendo el trazado inicialmente previsto por las Normas Subsidiarias a formas más acordes con la topografía.

El planeamiento vigente en Mogán, descrito por tramos morfológicos, se sintetiza de la siguiente manera:

- Barranco de Mogán: cuenta con un Plan Especial aprobado que ordena el sector consolidado; el Plan Parcial Playa de Mogán, aprobado recientemente, organiza la extensión de usos turísticos ocupando lecho y laderas; y dos Planes Especiales, de tratamiento y control de zonas arqueológicas.

Este barranco tiene grandes valores paisajísticos y naturales, tipos de arquitectura popular en su pueblo pesquero, usos agrícolas en su fondo y yacimientos arqueológicos, características éstas que se consideran recursos para su cualificación turística.

- Barranco y Costa Taurito: con un sector de suelo en proceso ya de consolidación, este barranco tiene un Plan Parcial aprobado con anterioridad a las Normas Subsidiarias, que extiende el proceso de urbanización en forma indiscriminada con ocupación y tipologías ajenas a la topografía y valores del territorio. Posee también un sector de Suelo Apto para Urbanizar, en cotas superiores (Taurito II), sin planeamiento aprobado.

Este ámbito morfológico se caracteriza por su peculiar orografía abrupta, con pendientes del 50 al 100% y formas geológicas de extremo valor y fragilidad.

- Barranco del Cura: recorre los sectores de Playa del Cura, con Plan Parcial aprobado y en proceso de consolidación, y el Plan Parcial Barranco de Tauro, suspendido en la Comisión de Urbanismo y Medio Ambiente de Canarias. En el sector de Suelo Urbano se organizan edificaciones en laderas de fuertes pendientes y ocupaciones de suelo con edificios de apartamentos sobre la playa.

El barranco es de cauce estrecho y presenta hitos topográficos en sus bifurcaciones relevantes para su uso y valoración paisajística. Presenta fuertes pendientes y pocas zonas aptas para urbanizar que no requieran una alteración drástica de su topografía.

- Barrancos de Tauro y El Lechugal: la unidad morfológica está compuesta por los dos barrancos y sus bifurcaciones. Comprende los sectores de Plan Parcial Tauro y Pueblo de Tauro, con planeamiento aprobado; y El Platero, Morro del Guincho, ampliación del Pueblo de Tauro y Halsodalen, sin planeamiento aprobado.

Dichos planes elaborados en función de límites de propiedad y yuxtapuestos entre sí, configuran un mosaico discontinuo de ordenación, con grandes superficies de suelos intermedios y residuales.

Las características de los barrancos son diferentes: el de Tauro tiene pendientes muy fuertes y cauce unitario; el del Lechugal tiene cauce más amplio, laderas más suaves y varias bifurcaciones que organizan enclaves de valor. Asimismo, en la confluencia de los dos barrancos sobresale como hito topográfico el lomo que los separa.

Este planeamiento, discontinua y aleatoriamente resuelto respecto a la topografía, esparce usos diversos por el territorio; incompatibilidad con el paisaje que se traduce a la oferta turística en los Barrancos de Tauro y El Lechugal.

- Playa de los Amadores: el sector, que tiene Plan Parcial aprobado, incorpora en un reformado un proyecto de Playa Artificial que, a pesar de ser informado desfavorablemente por la Dirección General de Puertos y Costas por no contar con las concesiones previas, es posteriormente aprobado definitivamente por la Consejería de Política Territorial.

El barranco presenta una morfología de poca longitud, sección en V y climometrías de fuertes pendientes, con enclaves ocupables de 15 a 50%.

- Puerto Rico: es el sector más consolidado del turismo en los barrancos del suroeste y el modelo más representativo de urbanización y de oferta turística degradante del paisaje.

- Cornisa del Sur: esta unidad morfológica que se extiende desde Punta de la Perra hasta el Barranco de Arguineguín, cuenta con los sectores 5, Las Colinas, y 3, La Verga, con Planes Parciales aprobados; y los sectores 4, 2 y 1, sin planeamiento aprobado. Los sectores 3 y 5 están urbanizados pero no ejecutados en su totalidad. Los sectores 1, 2 y 4 tienen una orografía muy acentuada, algunos alejados del litoral, y no admiten un tratamiento turístico continuo.

Dentro de este ámbito -a desarrollar inicialmente mediante un único Plan Especial de naturaleza turística-, se encuentra la zona denominada Loma Dos, aún sin edificar. En la actualidad ha transformado su carácter originario de residencia temporal por el de residencia permanente al haberse convertido en la ampliación potencial del núcleo consolidado de Arguineguín, utilizando para ello una tipología residencial de baja densidad.

OBJETIVOS Y CRITERIOS ESTRATÉGICOS

PARA LA OPERACIÓN

La condición estratégica que se le atribuye a esta operación es consecuencia del carácter estratégico que este Plan confiere a la actividad turística en la economía insular, y al hecho de ser este ámbito litoral, junto con la costa entre Arguineguín y Maspalomas, los únicos territorios aptos para desarrollos turísticos extensos en donde podrá organizarse una nueva oferta turística capaz de reponer a Gran Canaria, tras la quiebra del modelo anterior, como destino turístico demandado por los segmentos más cualificados del mercado.

La implantación de productos turísticos en los haces de barrancos requiere una ordenación urbana y parámetros de edificación tales que permitan organizar una oferta turística con formas diversas de alojamiento temporal cuya componente básica sea la oferta complementaria con imagen singular, coherente con las formas del territorio y con la fragilidad del paisaje natural.

La ordenación del área se ha de basar en la identificación de unidades morfológicas y en unas pautas de ocupación en función de la topografía y sus valores paisajísticos, donde la ocupación puntual y aislada con modos organizativos autónomos y diversos ha de constituir el modelo de urbanización.

La C-812 transformada en una vía de conexión local, de paseo y disfrute de la costa, será suplantada en su función actual por la nueva carretera de Arguineguín a Mogán, estableciendo enlaces de penetración en cada unidad orográfica.

En aquellos casos en los que la oferta de residencia permanente se encuentre situada en un entorno marcadamente definido por las características formales y funcionales de la residencia temporal turística, el Plan Insular introduce unas directrices de ordenación para dicha oferta destinadas al planeamiento municipal.

El resto de los suelos de residencia permanente serán regulados directamente por el Plan General, independientemente de que el Sub-Plan del Interior pueda quedar habilitado para establecer una regulación específica para los mismos.

OBJETIVOS Y CRITERIOS PARA LA ORDENACIÓN

Las ocupaciones singulares de productos turísticos de calidad, aislados y de pequeño tamaño, con gran protagonismo del paisaje y coherentes con su morfología, es la propuesta del Plan Insular para definir los modelos de urbanización del territorio de barrancos.

Este modelo general de ordenación del área, que tiene como elementos estructurales generales a escala territorial la nueva carretera de Arguineguín a Mogán y la C-812, se diversifica adaptándose a las características topográficas y valores paisajísticos de cada barranco. La estrategia de ocupación y accesibilidad instrumentada en estas propuestas de ordenación se basa en una o más vías principales que partiendo de nudos urbanos desde la C-812 comunican ésta con los enlaces de la variante. Posteriormente, redes viarias secundarias perfilan el ámbito morfológico de los barrancos acentuando cauces y morros mediante un recorrido continuo de viales y puentes retranqueados.

Se definen así, y mediante un reconocimiento de las diversas morfologías, diferentes sitios y pequeñas zonas en función de los productos que puedan implantarse: unas en las laderas cercanas a la costa, que admiten tipologías de apartamentos o hoteles; otras en las laderas más alejadas para posibles localizaciones de tipologías unifamiliares y urbanizaciones de muy baja densidad; algunos enclaves alejados en recintos especiales por su topografía, para hoteles o resorts turísticos; los cauces, fundamentalmente como espacios libres o zonas de oferta complementaria en los que predominen los suelos libres de edificación; los lomos y sus frentes, como espacios protegidos con pequeñas dotaciones de servicios o miradores.

Al estar incluida esta actuación en el ámbito definido como zona turística litoral, queda sometida en su desarrollo al cumplimiento de la Normativa sobre productos turísticos establecida en los Capítulos 1 y 2 del Título II de las Normas de este Plan Insular, con la excepción del ámbito de Loma Dos (Cornisa del SO) destinado a residencia permanente para el que se establecen unas directrices de ordenación específicas.

Los enlaces de la variante de la C-812 se tipifican en función de su situación: sobre lomos o sobre barrancos. En el primer caso se adelantan hacia el mar, manteniendo la cota de la carretera y distribuyendo su accesibilidad por el viario principal. En el segundo caso se internan por la curva de nivel buscando el viario principal que penetra bajo los viaductos.

Asimismo, cualquier actuación que afecte al dominio público marítimo-terrestre deberá ser objeto del correspondiente proyecto redactado por técnico competente y aprobado por el organismo correspondiente, sin perjuicio del oportuno título habilitante establecido por la Ley 22/1988, de Costas.

Independientemente de las medidas de protección adoptadas en la operación estratégica, en todas aquellas actuaciones que supongan intervención en cauces de barrancos, se observará lo establecido por el Reglamento de Dominio Público Hidráulico 849/1986 en lo referente a los usos permitidos en el mismo, y específicamente en aquéllo establecido por el artículo 77.3 y Secciones 2ª, 5ª y 6ª del Capítulo II de dicho Reglamento.

CARÁCTER DE LAS DETERMINACIONES, COORDINACIÓN INTERADMINISTRATIVA Y AFECCIÓN A OTROS PLANES

Las determinaciones contenidas en este Plan Insular para esta Operación Estratégica tienen el carácter de determinaciones vinculantes que define el artículo 5 de la Ley 1/1987, de 13 de marzo, reguladora de los Planes Insulares de Ordenación.

De acuerdo con ello, las determinaciones aquí establecidas para la operación prevalecerán inmediatamente sobre los Planes y Normas urbanísticas afectadas en el municipio de Mogán, sin perjuicio del deber de acomodación al Plan Insular de las Normas Subsidiarias de Mogán.

Asimismo quedan obligadas las Administraciones Públicas con competencias sectoriales afectadas por la operación en cuanto se refiere a la ordenación y ejecución del sistema general viario, de espacios libres y de equipamiento, y en particular el Gobierno de Canarias en la ejecución de la carretera de Arguineguín a Mogán, variante de la C-812 en este tramo.

En lo referente al sector de residencia permanente de Loma Dos perteneciente al Plan Parcial Turístico Cornisa del Suroeste, las determinaciones contenidas en el Plan Insular para esta Operación Estratégica tienen el carácter de directrices de ordenación que define el artículo 5 de la Ley 1/1987, de 13 de marzo, reguladora de los Planes Insulares de Ordenación. De forma transitoria, y hasta tanto no esté aprobado el Plan General de Mogán, dichas directrices adoptarán a todos los efectos el carácter de determinaciones vinculantes especificado anteriormente.

En razón de ello, el Ayuntamiento de Mogán vendrá directamente obligado a acomodar su planeamiento de rango municipal a las determinaciones de este Plan Insular para este ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido, de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan Insular.

La ordenación revisada de los Planes Parciales afectados podrá ser incorporada directamente al planeamiento municipal a través del Plan General o diferirse desde éste a su desarrollo mediante Plan Especial para la totalidad o por cada uno de los ámbitos diferenciados que se determinen a efectos de gestión.

La normativa reguladora de la Zona Turística Litoral no será de aplicación en el sector de residencia permanente de Loma Dos (Cornisa del Suroeste) ni en los Polígonos 18 (Loma de Pino Seco) y 19-34 (Ladera Alta de Pino Seco) respectivamente, en los que el Ayuntamiento de Mogán prevé el crecimiento residencial e industrial de Arguineguín. Sin embargo, se mantendrá la prohibición expresa de mezclar la residencia turística con la residencia permanente establecida como determinación irrenunciable de ordenación del Plan Insular.

DIRECTRICES PARA EL DESARROLLO EN EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL DE UNA NORMATIVA REFERENTE A LAS ZONAS DE RESIDENCIA PERMANENTE

Los parámetros de ordenación que se incluyen como directrices indicativas para el planeamiento municipal son la densidad neta, la altura y el grado de ocupación de parcela, tal y como establece el artículo 41 Normas Volumen I del Plan Insular.

Atendiendo al cambio del carácter inicial de residencia turística del Plan Parcial Cornisa del Suroeste en el ámbito de Loma Dos, motivado por haberse convertido de hecho en una zona de ampliación del casco consolidado de Arguineguín, y al estar incluido dicho ámbito en esta operación estratégica, el Plan Insular establece las siguientes directrices generales de ordenación para garantizar la calidad de este suelo urbano de residencia permanente sin consolidar, así como su correcta integración en el ámbito de la misma:

- Vivienda unifamiliar aislada:
- . Densidad neta $>/$ 800 m² parcela/vivienda.
- . Ocupación máxima: 20%.

- Vivienda unifamiliar pareada:

. Densidad neta >/ 400 m² parcela/vivienda.

. Ocupación máxima: 20%.

- Vivienda unifamiliar en hilera:

. Densidad neta >/ 200 m² parcela/vivienda (5 vivienda por parcela como máximo).

. Ocupación máxima: 35%.

No obstante, el Plan General podrá realizar excepciones a los parámetros establecidos con carácter general siempre de forma justificada y cuando existan circunstancias puntuales excepcionales que así lo aconsejen, introduciendo parámetros menos restrictivos que los anteriormente indicados para la tipología de vivienda unifamiliar aislada que en ningún caso serán inferiores a 550 m² parcela/vivienda.

La altura será invariablemente de dos plantas, con volúmenes fraccionados que diferencien cada una de ellas. La dimensión máxima de dicha altura será de 7'5 m para cubierta plana, y de 10 m para cubierta inclinada hasta la línea de cumbre.

No se permitirá ninguna otra tipología residencial salvo que así lo determine de forma expresa y puntual el futuro Plan General de Mogán. En cualquier caso, deberán observarse todos aquellos criterios de protección de barrancos y localización de la edificación en los mismos establecidos por esta operación estratégica.

Desde el Plan General se deberá abordar la reordenación conjunta de suelo urbano de Arguineguín de manera que se garantice una verdadera recualificación morfológica y funcional de la actual escena urbana, haciendo especial hincapié en la armonización e integración de los antiguos suelos turísticos no consolidados en el resto del suelo urbano de Arguineguín.

DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN Y GESTIÓN

La actuación se define como "Operación Estratégica", siéndole de aplicación cuantas especificaciones y regulaciones le corresponden a esta conceptualización de acuerdo con las Normas Generales de este Plan Insular, Título I de las Normas, y con las Bases de Actuación. Su gestión no será necesariamente unitaria, y su iniciativa será privada.

No obstante, las Administraciones Públicas con competencias urbanísticas, Ayuntamiento de Mogán, Gobierno de Canarias y Cabildo Insular podrán tomar la iniciativa de desarrollo de planeamiento y de la urbanización. Para ejercitar esta acción será preciso crear un órgano unitario de gestión, según se prevé en el epígrafe "Definiciones Normativas Habilitantes" de la Introducción a las Normas del Plan Insular, y bajo la forma de cualquiera de las formas de gestión previstas en las Bases de Actuación de este Plan.

NTSB

NUEVA OFERTA TURÍSTICA EN SAN

BARTOLOMÉ DE TIRAJANA

OBJETIVOS Y CARACTERIZACIÓN DE LA NUEVA OFERTA TURÍSTICA

Entre los contenidos medulares que integran el Plan Insular de Ordenación del Territorio de Gran Canaria está la consideración del territorio como recurso y no como un mero soporte de la actividad económica.

Paralelamente, se reconoce al turismo como actividad estratégica y motor del desarrollo económico que tiene como objeto el territorio y sus valores naturales y paisajísticos. Por ello, el Plan Insular desarrolla en San Bartolomé de Tirajana -principal municipio turístico de Gran Canaria- la aplicación de estos postulados, evitando la indiferencia homogeneizadora utilizada hasta ahora de forma generalizada por el planeamiento, ajena a las distintas situaciones y características de los suelos.

Se conciben, por tanto, tres actuaciones que resumen la nueva tendencia hacia una diferenciación estructural y funcional de cada porción del territorio destinado a un nuevo enclave turístico, utilizando para ello nuevos criterios morfológicos y funcionales, nuevas densidades turísticas, etc. Se trata de cuatro operaciones estratégicas que desarrollan respectivamente la Ordenación de Productos Turísticos en Santa Águeda (PTSA), la Nueva Ciudad Turística del Sur de Gran Canaria (NTS), los Nuevos Enclaves Turísticos Aislados en Monteleón (NTA), y la Nueva Oferta Turística Complementaria en El Salobre (NTC).

Resulta imprescindible, por tanto, una reconceptualización del fenómeno turístico a partir del cual se conciban los instrumentos de planeamiento capaces de desarrollar esta nueva oferta turística propuesta desde el Plan Insular.

Todo ello implica el utilizar una nueva estrategia de intervención concebida mucho más como un sistema abierto, capaz de caracterizar el espacio turístico de forma que no sea indiferente a los valores de identidad de cada enclave. La cualidad funcional y paisajística requerida exige variedad de opciones y formas tendentes a la definición de una nueva oferta turística para Gran Canaria.

Esta nueva oferta, funcional y formalmente rica, variada y compleja, se apoya en la diversidad de los componentes que han de integrarla, así como en la singularización de los espacios más específicos para cada tipo de demanda.

Los nuevos enclaves, más adscritos a una demanda especializada, podrán proponerse externamente a la ciudad turística consolidada como diversificadores específicos de una organización espacial de escala insular. Estas piezas podrán acudir más fácilmente a imágenes singulares, aprovechando también la propia diversidad de los enclaves posibles en su doble cometido de soporte y parte integrante de las piezas, como formas del paisaje y lugares privilegiados por su posición desde la que se domina una panorámica específica.

El nuevo producto turístico se concibe pues con un carácter autónomo y acabado, como un producto completo que posee una imagen definida, con una calidad capaz de ser controlada y homologada desde el punto de vista de los nuevos criterios de producción industrial del espacio turístico.

En aquellos casos en los que la oferta de residencia permanente se encuentre situada en un entorno marcadamente definido por las características formales y funcionales de la residencia temporal turística, el Plan Insular introduce unas directrices específicas de ordenación para dicha oferta destinadas al planeamiento municipal.

El resto de los suelos de residencia permanente serán regulados directamente por el Plan General,

independientemente de que el Sub-Plan del Interior pueda quedar habilitado para establecer una regulación específica para los mismos.

Finalmente, las nuevas formas de gestión propuestas por el Plan Insular, incluyen procedimientos de concertación interadministrativa mediante la creación de órganos de gestión diseñados “ad hoc” en función de las necesidades y características de cada producto, y en donde la iniciativa privada sigue teniendo un papel relevante.

FICHA PTSA

Operación Estratégica

ORDENACIÓN DE PRODUCTOS TURÍSTICOS

EN SANTA ÁGUEDA

LOCALIZACIÓN DE LA ACTUACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN INICIAL

Santa Águeda aparece como un gran ámbito natural entre Pasito Blanco y las instalaciones de la cementera próxima al Barranco de Arguineguín.

Suelos de topografía muy ondulada y estructura alterna de barrancos y lomos, con gran valor paisajístico y natural, tienen capacidad sólo como soporte muy limitado de asentamiento turístico.

Servida el área en la actualidad desde la costa solamente por la Carretera Comarcal 812, verá aumentada su accesibilidad por la proyectada prolongación de la Autopista GC-1 que prevé dos enlaces entre ambas vías en El Hornillo y en Arguineguín.

Los suelos fueron clasificados en su día como urbanizables programados por el planeamiento municipal de San Bartolomé, sin llegar a contar nunca con un Plan Parcial aprobado, fueron desclasificados por la Comisión de Urbanismo y Medio Ambiente de Canarias, para ser finalmente recogidos en un ámbito similar al anterior como suelos urbanizables no programados de residencia temporal por la Revisión del Plan General Municipal, actualmente en tramitación.

OBJETIVOS Y CRITERIOS ESTRATÉGICOS PARA LA OPERACIÓN

La operación se propone en base a la oportunidad que brindan estos suelos como pieza territorial estratégicamente situada entre la ciudad turística del sur y su expansión (Meloneras, El Hornillo, Pasito Blanco) y el ámbito morfológico de los barrancos del suroeste insular. Razones, pues, análogas a las que definen la Operación NTS “Nueva Ciudad Turística del Sur”, de la que sería su borde oeste. Se concibe esta pieza como propicia al asentamiento turístico, pero en la cual debido al propio valor medioambiental y a la función en la organización insular del turismo que se pretende cumpla, se otorga más importancia a los suelos libres y a la oferta complementaria que deben ofrecer, que al alojamiento propiamente dicho.

Santa Águeda brinda la oportunidad de destinar amplias superficies a la localización de usos complementarios de la actividad turística que requieran gran consumo de suelo y que puedan ser planteados no sólo como dotación del propio ámbito sino, y fundamentalmente, como equipamiento y complemento del amplio territorio turístico del sur.

OBJETIVOS Y CRITERIOS PARA LA ORDENACIÓN

La ordenación se ha de basar en un meticuloso respeto del medio físico en la localización de los

productos turísticos aplicando como criterio general la protección de los cauces de barrancos así como las laderas de mayor pendiente, manteniendo unas y otras libres de edificación.

Se destinan a los asentamientos las laderas más suaves o los lomos donde pueda resolverse la accesibilidad mediante viarios paralelos a las curvas de nivel. Se organizan tres enclaves: el primero en torno al Lomo de las Carpinteras ocupando la cresta y zonas bajas de laderas hasta la Cañada del Corral Blanco y en torno al Barranquillo de Cometa; la segunda, apoyándose en la Cañada del Galeón, y la última en el sitio definido por la bifurcación del Lomo del Galeón en su llegada al mar. Se reconocen las oportunidades que brinda el relieve, pequeñas plataformas, salientes de asomada, fondos interiores de cañadas, para recomendar la localización de elementos singulares.

Se proponen dos ámbitos capaces de albergar oferta turística complementaria: desde el Lomo de Pasito Blanco hasta las proximidades del Lomo de las Carpinteras, integrando los suelos protegidos de la Montaña de Arena, como apto para la localización de un Campo de golf de excelente calidad y amplia superficie; y el Llanillo, entre los suelos protegidos de las Cañadas del Corral Blanco y del Galeón, unidad morfológica de características llamativamente particulares en su sitio de emplazamiento, apto para cubrir un amplio espectro de posibilidades y usos. No se excluye la posibilidad de que estos enclaves cuenten asimismo con un limitado número de plazas de alojamiento.

Los productos turísticos a implantar responderán a las definiciones normativas establecidas por este Plan Insular. En el desarrollo de la actuación se recogerán las determinaciones del Plan Especial de la Costa de San Bartolomé para este ámbito.

CARÁCTER DE LAS DETERMINACIONES, COORDINACIÓN INTERADMINISTRATIVA Y AFECCIÓN A OTROS PLANES

Las determinaciones contenidas en este Plan Insular para esta Operación Estratégica tienen el carácter de directrices que define el artículo 5 de la Ley 1/1987, de 13 de marzo, reguladora de los Planes Insulares de Ordenación.

En razón de ello, el Ayuntamiento de San Bartolomé vendrá directamente obligado a acomodar su planeamiento de rango municipal a las determinaciones de este Plan Insular para este ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido, de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan Insular.

De acuerdo con el punto 1.e) del artículo 6 de la referida Ley de Planes Insulares, el ámbito territorial de esta operación será objeto de planeamiento conjunto.

Asimismo, el Gobierno de Canarias en razón de su competencia sectorial en el ámbito territorial de la operación queda obligado en cuanto se refiere a la prolongación de la Autopista GC-1 hasta Arguineguín.

DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN Y GESTIÓN

La actuación se define como "Operación Estratégica", siéndole de aplicación cuantas especificaciones y regulaciones corresponden a esta concepción de acuerdo con las Normas Generales de este Plan Insular, Título I de las Normas, y con las Bases de Actuación, Capítulo XI. Su gestión será unitaria y su iniciativa podrá ser privada.

No obstante las Administraciones Públicas con competencias urbanísticas, Ayuntamiento de San Bartolomé, Gobierno de Canarias y Cabildo Insular podrán tomar la iniciativa de desarrollo de planeamiento y de la urbanización. Para ejercitar esta acción será preciso crear un órgano unitario

de gestión según se prevé en el epígrafe “Definiciones Normativas Habilitantes” de la Introducción a las Normas del Plan Insular, bajo la forma de cualquiera de las formas de gestión previstas en las Bases de Actuación de este Plan.

FICHA NTS

Operación Estratégica

NUEVA CIUDAD TURÍSTICA DEL SUR

LOCALIZACIÓN, SUPERFICIE Y DELIMITACIÓN DE LA ACTUACIÓN. DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN INICIAL

La situación conflictiva actual en este área es debida a su regulación urbanística mediante un mosaico de planes parciales, en diferentes grados de tramitación y ejecución, concebidos en su mayoría con unos objetivos que no responden a la estrategia general de cualificación turística, siendo especialmente negativos los productos urbanos-turísticos que se preconfiguran y su inadecuación morfológica y estructural al territorio. Además, existe una indefinición frecuente acerca del carácter de residencia temporal o permanente de algunos sectores originariamente turísticos, lo que provoca disfunciones importantes en la calidad del producto que se oferta.

La topografía del lugar presenta pendientes relativamente suaves, salvo en algunos enclaves, y está surcada por barrancos poco profundos que organizan el territorio en franjas alternadas de suelo apto para urbanizar, dispuestas transversalmente a la costa.

Los suelos de esta unidad territorial, que se extiende desde la Punta del Tarajalillo hasta la Punta de Las Carpinteras, están delimitados en su profundidad por la traza de la autopista GC1.

Se les atribuye en este Plan Insular la condición de área de oportunidad por su aptitud para reconducir el desarrollo de la principal área de destino turístico consolidada (Playa del Inglés-Maspalomas) hacia modelos que inviertan la tendencia de formación de un continuo urbanizado costero, generando una oferta cualificada, diversa y ambientalmente integrada en la naturaleza, de productos turísticos innovadores y de calidad.

OBJETIVOS Y CRITERIOS ESTRATÉGICOS PARA LA OPERACIÓN

La condición estratégica que se le atribuye a esta operación es consecuencia del carácter estratégico que este Plan confiere a la actividad turística en la economía insular, y del hecho de ser este ámbito litoral, junto con algunos de los haces de barrancos en la costa suroeste, los únicos territorios aptos para desarrollos turísticos extensos en donde podrá organizarse una nueva oferta turística capaz de reponer a Gran Canaria, tras la quiebra del modelo anterior, como destino turístico demandado por los segmentos más cualificados del mercado.

La implantación de productos turísticos en la costa de Meloneras requiere una ordenación urbana y parámetros de edificación tales que permitan organizar una oferta turística con formas diversas de alojamiento temporal cuya componente básica sea la oferta complementaria con imagen singular, coherente con las formas del territorio y con el paisaje natural. Los enclaves destinados a residencia permanente localizados en el interior de la operación quedarán regulados de acuerdo con las características de un entorno eminentemente turístico mediante unas directrices para el desarrollo de una ordenanza en el planeamiento municipal que regule su densidad y garantice la calidad general de los mismos.

Las formas de ocupación del suelo enfatizarán los gradientes transversales hacia el mar,

jerarquizando los viales estructurantes y los accesos, valorando los hitos topográficos y asegurando un paisaje abierto en las primeras franjas de ocupación de la costa.

El objetivo general del Plan Insular sobre diversificación de la oferta de productos turísticos, la distinción entre residencia de carácter temporal o permanente, el correcto trazado y dimensionado del viario, junto con el pautado de usos singulares y espacios libres, son los criterios de orden territorial que definirán la estructura urbana de este área turística. En cualquier caso, se mantiene la prohibición expresa de mezclar la residencia turística con la residencia permanente.

OBJETIVOS Y CRITERIOS PARA LA ORDENACIÓN

La ordenación del área que establece este Plan Insular responde a los criterios de adecuar la ocupación turística del suelo al ambiente natural, diferenciar claramente la residencia temporal de la permanente, implantar productos turísticos innovadores, y conciliar estos objetivos generales con la utilización de las infraestructuras que ya habían sido ejecutadas en los procesos iniciados previamente de ejecución de urbanización.

El modelo de ocupación que aquí se establece, descrito en sus elementos vinculantes de estructura, es el siguiente:

a) En el ámbito de Meloneras:

- Remodelación de la carretera de acceso al Faro de Maspalomas, conectando “Campo Internacional” y “El Oasis”, y creando un canal verde de acceso al mar.
- Avenida de articulación interna, reutilizando la infraestructura ya realizada para convertirla en eje conformador de imagen de la actuación.
- Otras medidas de revalorización de determinadas calles estructuradoras internas, mediante especificaciones de urbanización, de alineaciones y de localización de usos.

b) En el área de El Hornillo:

- Organización del Lomo de las Meloneras con una calle de acceso desde la C-812 y ordenación abierta de la edificación.
- Directrices para el desarrollo de una ordenanza en el planeamiento municipal que regule la densidad y calidad de los sectores de residencia permanente localizados en este ámbito.
- Acceso principal coincidente con el de Meloneras formalizado con usos y edificios singulares.
- Vía de conexión del Tablero con la C-812 a través del Hornillo, caracterizada como vía interior de dicha área será necesario resolver su trazado por el parque urbano del Barranco de Tabaqueras y su correcta articulación con los sectores residenciales.
- Ampliación del equipamiento del área mediante la extensión del Parque Urbano del Barranco de Tabaqueras hacia las Cuarterías de Calderín a través de una gran zona de ocio, ocupando el lecho de dicho Barranco y haciendo permeable la autopista GC-1 mediante túneles y pasarelas. Incorporación de un nuevo parque urbano al sur del Tablero colindante con la zona de ocio de Calderín, y oferta de equipamiento-comercio para El Hornillo y Sonneland.
- Tratamiento de cornisa bordeando el cauce del Barranco de Tabaqueras, manteniendo libres sus laderas y fondo, organizando recorridos peatonales paralelos a las curvas de nivel.

- Jerarquización del sistema viario y recualificación del ambiente urbano a través del equipamiento y la edificación residencial.

- Garantizar una correcta ordenación de los frentes a la autopista GC-1 y a la C-812 diferenciando su carácter de vía rápida y carretera de carácter urbano respectivamente.

c) En el ámbito de extensión de Pasito Blanco:

- Ordenación del Lomo del Hornillo, donde la edificación se organizará libremente pero sin ocupar los dos barranquillos que delimitan el área.

- Ordenación del Lomo de Pasito Blanco, organizada mediante un eje coincidente con la cuerda del lomo, y aprovechando el desmonte situado al sur como mirador o dotación turística. La edificación en ambas laderas se dispondrá paralela a las curvas de nivel.

En la primera franja de ocupación costera, en aplicación del modelo territorial definido por el Plan Insular para las ocupaciones de la costa, se fijará alineación interior de la edificación en las parcelas edificables. Esta especificación de forma de ocupación, que no implica repercusión en el aprovechamiento urbanístico, se atenderá a lo indicado en el esquema gráfico de esta Ficha, pudiendo destinarse el suelo libre de edificación en esta franja a dotaciones turísticas complementarias.

En el caso de parcelas hoteleras con oferta complementaria de alojamiento adicional en tipología de vivienda aislada o pareada (casas de vacaciones), podrá admitirse la localización de la misma en dicho suelo libre siempre que la gestión del producto turístico se realice de forma unitaria.

En cualquier caso, se garantizará un paisaje abierto en la primera línea de la costa, así como la estricta observancia de las limitaciones a la propiedad por razones de protección del dominio público marítimo terrestre establecidas por la Ley 22/1988, de Costas.

Asimismo, cualquier actuación que afecte al dominio público marítimo-terrestre deberá ser objeto del correspondiente proyecto redactado por técnico competente y aprobado por el organismo correspondiente, sin perjuicio del oportuno título habilitante establecido por la citada Ley 22/1988, de Costas.

Independientemente de las medidas de protección adoptadas en la operación estratégica, en todas aquellas actuaciones que supongan intervención en cauces de barrancos, se observará lo establecido por el Reglamento del Dominio Público Hidráulico 849/1986 en lo referente a los usos permitidos en el mismo, y específicamente en aquello establecido por el artículo 77.3 y secciones 2ª, 5ª y 6ª del Capítulo II de dicho Reglamento.

Usos y productos turísticos.

El área destinada a residencia temporal objeto de esta actuación, incluida en el ámbito definido como Zona Turística Litoral por este Plan, se someterá en su desarrollo a la Normativa sobre productos turísticos de los Capítulos 1 y 2 del Título II de las Normas del Plan Insular.

En cambio, el área destinada a residencia permanente situada en los sectores del Hornillo y Sonneland quedará regulada mediante unas directrices de ordenación destinadas al desarrollo de una normativa específica en el planeamiento municipal que garantice la calidad de los enclaves destinados a residencia permanente y su correcta integración en un entorno turístico.

Ordenación de la red viaria principal del área.

La estructuración general de la ciudad turística de Meloneras requiere ejecutar las siguientes acciones sobre el sistema general viario:

- En el entronque de la autopista GC-1 con la C-812 y en los accesos a las diferentes zonas turísticas se dispondrán enlaces de carácter urbano de acuerdo con los esquemas funcionales que se indican en el esquema gráfico de esta ficha.
- La carretera de la C-812 se remodelará como avenida urbana estructurante, mediante nueva ordenación de su sección, usos, alineaciones y volúmenes en sus bordes.
- La conexión entre El Tablero y la C-812 con nudo en Meloneras se resolverá como vía interior urbana del área del Hornillo y Sonneland.
- La materialización del acceso a Sonneland a través de un cruce de conexiones múltiples planteado junto a la actual gasolinera garantizará una conexión peatonal fluida entre el parque urbano del Barranco de Tabaqueras y la zona del Campo Internacional.

CARÁCTER DE LAS DETERMINACIONES, COORDINACIÓN INTERADMINISTRATIVA Y AFECCIÓN A OTROS PLANES

Las determinaciones contenidas en este Plan Insular para esta operación Estratégica tienen el carácter de determinaciones vinculantes que define el artículo 5 de la Ley 1/1987, de 13 de marzo, reguladora de los Planes Insulares de Ordenación.

De acuerdo con ello, las determinaciones aquí establecidas para la operación prevalecerán inmediatamente sobre los Planes y Normas Urbanísticas afectadas en el municipio de San Bartolomé de Tirajana, sin perjuicio del deber de acomodación de éstos al Plan Insular.

Asimismo quedan obligadas las Administraciones Públicas con competencias sectoriales afectadas por la operación en cuanto se refiere a la ordenación y ejecución del sistema general viario, de espacios libres y de equipamiento.

En cuanto a los sectores de residencia permanente incluidos en el ámbito de El Hornillo y Sonneland las determinaciones contenidas en este Plan Insular para esta Operación Estratégica tienen el carácter de directrices de ordenación que define el artículo 5 de la Ley 1/1987, de 13 de marzo, reguladora de los Planes Insulares de Ordenación.

En razón de ello, el Ayuntamiento de San Bartolomé vendrá obligado a acomodar su planeamiento de rango municipal a las determinaciones de este Plan Insular para este ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido, de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan Insular.

La normativa reguladora de la Zona Turística Litoral no será de aplicación en los sectores de residencia permanente incluidos en el ámbito de esta operación estratégica.

DIRECTRICES PARA EL DESARROLLO EN EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL DE UNA NORMATIVA REFERENTE A LAS ZONAS DE RESIDENCIA PERMANENTE

Los parámetros de ordenación que se incluyen como directrices indicativas para el planeamiento municipal son la densidad neta, la altura, y el grado de ocupación de parcela, tal y como establece

el artº. 41 Normas Volumen I del Plan Insular.

Parámetros de Ordenación:

- En la zona destinada a residencia permanente sólo se permitirá la edificación destinada a vivienda unifamiliar.

- Debido a las distintas configuraciones topográficas que presenta el territorio, la incidencia paisajística de las previsibles implantaciones residenciales, etc. resulta procedente especificar estos parámetros de ordenación en función del ámbito en el que se vayan a aplicar. Será el Plan General el encargado de pormenorizar una ordenación mucho más precisa y detallada en concordancia con el entorno turístico en el que se insertan.

- La altura será invariablemente de dos plantas con volúmenes fraccionados que diferencien cada una de ellas. La dimensión máxima de dicha altura será de 7,5 m para cubierta plana, y de 10 m para cubierta inclinada hasta la línea de cumbre.

- Con carácter general, se asignarán los siguientes parámetros según las tipologías de vivienda empleadas:

- Vivienda unifamiliar aislada.

- Densidad neta $>/ 800$ m² parcela/vivienda.

Ocupación máxima: 20%.

- Vivienda unifamiliar pareada.

Densidad neta $>/ 400$ m² parcela/vivienda.

Ocupación máxima: 20%.

- Vivienda unifamiliar en hilera.

Densidad neta $>/ 200$ m²/ parcela /vivienda (5 viviendas por parcela como máximo).

Ocupación máxima: 35%.

- No obstante, el Plan General podrá realizar de forma justificada excepciones para la tipología de vivienda unifamiliar aislada en aquellos casos en los que existan circunstancias puntuales excepcionales que así lo aconsejen, introduciendo parámetros menos restrictivos que el general, que en ningún caso serán inferiores a 550 m² parcela/vivienda.

La exigencia de parcelas mínimas de 550 m² en el Sector 3A de El Hornillo podrá, excepcionalmente, sustituirse por la superficie admitida en la urbanización parcialmente ejecutada siempre que la suma de espacios libres resultantes de las parcelas privadas más la superficie excedentaria de los mínimos reglamentarios de los espacios libres públicos produzcan un promedio de espacio libre no edificado igual o superior al producido por parcelas mínimas de 550 m². En cualquier caso, no podrá efectuarse más de una edificación unifamiliar por parcela.

- En el sector del Hornillo 3C-2 no se permitirá la edificación en hilera.

- Debido al gran impacto visual de cualquier actuación situada en el sector 13, Ampliación de

Sonneland, se cuidará especialmente la configuración de la fachada del borde de la urbanización, tanto hacia el ámbito exterior de la misma -mediante vivienda aislada-, como en la zona de contacto con el resto del suelo urbano de Sonneland. La materialización de un hito de referencia territorial podría enfatizar la posición prominente de la intervención.

No se admitirá la tipología de vivienda en hilera en la franja de contacto con la urbanización de Sonneland debido a la inadecuación tipológica para materializar un límite coherente con el carácter aislado de la misma en este punto.

Tampoco se admitirá la tipología de vivienda adosada en segunda planta con bajos comerciales.

Los parámetros a aplicar serán los establecidos con carácter general con las excepciones puntuales que puedan ser realizadas de forma justificada por el Plan General de San Bartolomé de Tirajana todavía en fase de redacción.

DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN Y GESTIÓN

La actuación se define como "Operación Estratégica", siéndole de aplicación cuantas especificaciones y regulaciones le corresponden a esta concepción de acuerdo con las Normas Generales de este Plan Insular, Título I de las Normas, y con las Bases de Actuación, Capítulo XI. Su gestión no será necesariamente unitaria y su iniciativa podrá ser privada.

Debido a las especiales características a esta operación, en la que se incluyen sectores de residencia permanente perfectamente delimitados y con características morfológicas y de posición homogéneas, la gestión podrá dividirse en dos frentes que actúen independientemente o simultáneamente sobre cada uno de los dos ámbitos homogéneos definidos en la misma: residencia temporal y residencia permanente.

No obstante, las Administraciones Públicas con competencias, Ayuntamiento de San Bartolomé, Gobierno de Canarias y Cabildo Insular podrán tomar la iniciativa de desarrollo del planeamiento y de la urbanización. Para ejercitar esta acción será preciso crear un órgano unitario de gestión según se prevé en el epígrafe "Definiciones Normativas Habilitantes" de la Introducción a las Normas del Plan Insular, bajo la forma de cualquiera de las fórmulas de gestión previstas en las Bases de Actuación de este Plan.

FICHA NTA

Operación estratégica

NUEVA OFERTA TURÍSTICA EN ENCLAVES

AISLADOS MONTELEÓN

LOCALIZACIÓN SUPERFICIE Y DELIMITACIÓN DE LA ACTUACIÓN. DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN INICIAL

El sector Monteleón II surge como consecuencia de una modificación puntual de las Normas Subsidiarias de San Bartolomé de Tirajana que varió su anterior clasificación de suelo rústico transformándola en Suelo Apto para Urbanizar. En la actualidad, cuenta con Plan Parcial aprobado definitivamente.

El ámbito señalado se define como una unidad morfológica perfectamente delimitada por los Barrancos de Los Palmitos y Ayaguares, situado sobre un lomo con pendientes relativamente

suaves en su mayor parte. Presenta asimismo una extraordinaria fragilidad paisajística con enclaves de cierto pintoresquismo y algunos restos arqueológicos.

OBJETIVOS Y CRITERIOS ESTRATÉGICOS PARA LA OPERACIÓN

La condición estratégica que se le atribuye a esta operación es consecuencia del carácter estratégico que este Plan confiere a la actividad turística en la economía insular, y de la importancia concedida a la diversificación y cualificación de la nueva oferta turística basada en unos mayores estándares de calidad y, sobre todo, en una perfecta adecuación morfológica e integración paisajística del nuevo producto turístico en el territorio.

El carácter aislado y autónomo de la operación, así como su localización en un enclave tan frágil y singular caracterizado por sus extraordinarios valores naturales y paisajísticos, obligan a un tratamiento diferenciado de los criterios de ordenación a aplicar, de manera que garanticen su perfecta adecuación al entorno y a la especificidad de la demanda prevista.

El objetivo primordial de la actuación deberá dirigirse a garantizar el carácter exclusivo de residencia turística así como los estándares de calidad del Plan Insular; minimizar la perceptibilidad de la ordenación propuesta desde las zonas colindantes; y proteger aquellos enclaves más frágiles, tanto desde el punto de vista paisajístico como morfológico y patrimonial.

OBJETIVOS Y CRITERIOS PARA LA ORDENACIÓN

La ordenación del enclave de Monteleón que establece el Plan Insular responde a los criterios de integrar ocupaciones turísticas aisladas en ambientes naturales, configurando así productos turísticos innovadores con un alto valor paisajístico añadido y respetuosos con el medio en el que se insertan.

El modelo de ocupación deberá minimizar el impacto paisajístico y su perceptibilidad desde las zonas colindantes, mediante la adecuada localización de los elementos constructivos, disminución de alturas, materiales adecuados de acabado, empleo de vegetación, etc. En cualquier caso, deberá respetar la siguiente zonificación general básica:

Zona A: Zona de Protección total.

Comprende toda la zona occidental del sector colindante con el Barranco de Ayagaures en donde se localizan las mayores pendientes y los enclaves de mayor fragilidad. También ocupa los bordes oriental y norte, limítrofes con el Barranco de Los Palmitos, así como los tres enclaves arqueológicos contabilizados en el interior del sector.

Zona B: Zona de Protección paisajística.

Situada al norte y oeste del sector, admitiría la localización de edificaciones que respetasen las líneas de aguas vertientes y adoptasen criterios compositivos para reducir el impacto visual de su presencia en el territorio. La extrema fragilidad de esta zona aconseja un estudio minucioso de las consecuencias que tendría la implantación de cualquier tipo de edificación en la misma.

Zona C: Zona de Espacios libres.

Integrada por un pequeño barranquillo interior al sector, no posee capacidad para albergar edificación debido a sus peculiares condiciones morfológicas. Sería admisible la edificación en el lomo situado entre los dos barranquillos al sur del sector, pero no en sus laderas.

Zona D: Zona de localización preferente de edificaciones.

Comprende la zona situada más hacia el interior del sector con menor incidencia visual y mayor aptitud topográfica para albergar los usos residenciales y equipamientos necesarios. Su ordenación debería contemplar asimismo un retranqueo suficiente del borde de la plataforma natural que garantice su protección y disfrute.

Con carácter general, las dimensiones y trazados de las vías de acceso e interiores se adaptarán a la topografía, evitando desmontes y terraplenes.

Asimismo, se realizará un estudio de los movimientos de tierra precisos que deberán resolverse dentro de cada parcela y, en su caso, trasladarse los excedentes fuera del límite del sector.

Independientemente de las medidas de protección adoptadas en la operación estratégica, en todas aquellas actuaciones que supongan intervención en cauces de barrancos se observará lo establecido por el Reglamento de Dominio Público Hidráulico 849/1986 en lo referente a los usos permitidos en el mismo, y específicamente en aquello establecido por el artículo 77.3 y Secciones 2ª, 5ª y 6ª del Capítulo II de dicho Reglamento.

CARÁCTER DE LAS DETERMINACIONES, COORDINACIÓN INTERADMINISTRATIVA Y AFECCIÓN A OTROS PLANES

Las determinaciones contenidas en este Plan Insular para esta operación estratégica tienen el carácter de determinaciones vinculantes que define el artículo 5 de la Ley 1/1987, de 13 de marzo, reguladora de los Planes Insulares de Ordenación.

De acuerdo con ello, las determinaciones aquí establecidas para la operación prevalecerán inmediatamente sobre los Planes y Normas Urbanísticas afectadas en el municipio de San Bartolomé de Tirajana, sin perjuicio del deber de acomodación al Plan Insular.

Asimismo, queda obligada la Administración Pública encargada de la construcción y promoción de cualquier equipamiento o dotación de carácter singular integrado en el sector como complemento de una nueva oferta turística.

DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN Y GESTIÓN

La actuación se define como “Operación Estratégica”, siéndole de aplicación cuantas especificaciones y regulaciones le corresponden a esta conceptualización de acuerdo con las Normas Generales de este Plan Insular, Título I de las Normas, y con las Bases de Actuación. Su gestión no será necesariamente unitaria, y su iniciativa será privada.

No obstante, las Administraciones Públicas con competencias urbanísticas, Ayuntamiento de San Bartolomé, Gobierno de Canarias y Cabildo Insular podrán tomar la iniciativa de desarrollo de planeamiento y de la urbanización. Para ejercitar esta acción será preciso crear un órgano unitario de gestión, según se prevé en el epígrafe “Definiciones Normativas Habilitantes” de la Introducción a las Normas del Plan Insular, y bajo cualquiera de las formas de gestión previstas en las Bases de Actuación de este Plan.

FICHA NTC

Operación Estratégica

NUEVA OFERTA TURÍSTICA COMPLEMENTARIA

EL SALOBRE

LOCALIZACIÓN DE LA ACTUACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN INICIAL

El ámbito de la actuación se encuentra situado en un enclave interior de San Bartolomé de Tirajana, a unos tres kilómetros de la Costa, localizado al sur del Lomo de las Moscas, al este del Barranco de Arguineguín, al oeste del Barranco del Tablero de Maspalomas, y al norte de los Lomos de Santa Águeda y los Apaches. El acceso se produce a través del propio Tablero de Maspalomas.

Las características topográficas y paisajísticas más relevantes del Salobre y su entorno son la Montaña de Arguineguín, y un excelente cardonal tabaibal junto a la misma.

La decidida voluntad del Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana de ofrecer instalaciones fácilmente accesibles destinadas a equipamiento turístico complementario al uso residencial, caracterizadas por un gran consumo de suelo y un elevado protagonismo tanto del paisaje como de sus valores naturales, coincide plenamente con los objetivos del Plan Insular.

Con finalidad análoga, se incluyó este sector en las Normas Subsidiarias municipales de San Bartolomé de Tirajana mediante una modificación puntual de las mismas. El sector cuenta con Plan Parcial aprobado y en fase de iniciar la urbanización.

Tanto la fragilidad del enclave como su valor de posición próximo a otras Operaciones Estratégicas del Plan Insular y a la Ciudad Turística del Sur, entre otras circunstancias relevantes, aconsejan un estudio pormenorizado del resultado final, más allá de su mera inclusión en el ámbito de la Zona Turística Litoral.

Por todas estas circunstancias, queda suficientemente legitimada la configuración de esta actuación como una operación de valor estratégico en el ámbito insular.

OBJETIVOS Y CRITERIOS ESTRATÉGICOS PARA LA OPERACIÓN

El objetivo fundamental del Plan Insular en este ámbito es configurar un modelo alternativo de equipamiento complementario cercano a la Ciudad Turística del Sur, caracterizado fundamentalmente por implantaciones de productos turísticos de baja densidad, pequeño tamaño, con equipamiento de gran consumo de suelo y perfectamente integradas en un entorno paisajístico y natural de gran riqueza.

Su localización, vinculada fundamentalmente a los asentamientos turísticos consolidados del sur insular aunque con cierto grado de autonomía configura el ámbito del Salobre como pieza fundamental para la recualificación y reestructuración de los mismos, en la búsqueda de una nueva oferta turística capaz de regenerar el modelo anterior, realzando la industria turística como motor de la economía de la isla.

OBJETIVOS Y CRITERIOS PARA LA ORDENACIÓN

El sector del Salobre presenta una problemática que está muy relacionada con la proximidad a espacios de elevado interés paisajístico y natural; con la inclusión en su propio ámbito de zonas con valores naturales a proteger expresamente frente a actuaciones de urbanización y edificación; con la singularidad de su topografía y preexistencias; con la conservación del uso agrícola y la

regeneración de sus valores naturales y paisajísticos de ciertos ámbitos del mismo; y, finalmente, con el grave impacto que sobre el paisaje circundante produciría parte de la edificación situada en sus límites, especialmente en el límite suroeste del Plan Parcial aprobado.

El objetivo fundamental de la ordenación radica en la organización de un espacio dotacional complementario con apoyo de edificación de baja densidad, basado en el valor intrínseco del medio natural y en ciertos valores agregados por los procesos agrícolas y de captación de agua localizados en el sector.

Los criterios generales para la ordenación del ámbito del Salobre son los siguientes:

a) Tanto la Montaña de Arguineguín como la cabecera de la cuenca geográfica de la Cañada de Balito, y el lomo situado entre la citada Cañada y las Cañadas de las Puntas -llegando hasta la zona de cultivo del Barranco del Negro- estarán destinadas con mayor o menor grado de protección a la conservación de sus valores naturales y paisajísticos. A tal efecto, el Plan Insular delimitará dentro de las Áreas Insulares Protegidas, los terrenos correspondientes al entorno de la Montaña de Arguineguín y la cabecera de la Cañada de Balito. El resto de los terrenos mencionados se incluirán en la operación estratégica como espacios libres.

Deberá existir un compromiso expreso de preservación o, en su caso, de cesión pública de dominio de los espacios afectados por el Plan Parcial aprobado que además estén incluidos en las Áreas Insulares Protegidas. En cualquier caso, su mantenimiento corresponderá a los promotores de la actuación de urbanización.

b) Las laderas situadas al oeste del Lomo del Viento, y terrenos del fondo del barranco que no estén en cultivo se destinarán principalmente para regenerar sus valores naturales y paisajísticos, admitiendo algún uso edificatorio y su utilización como espacio libre, este último ubicado en torno a las Cañadas de las Puntas.

c) Las laderas de la cabecera de la presa de Hoya Fría, desde las cuarterías de Vista Alegre hasta la división con la Cañada de Balito, admitirán productos turísticos de baja densidad -según los parámetros del Plan Insular para la Zona Turística Litoral- perfectamente integrados en el territorio, y con un exhaustivo control de su impacto sobre otras áreas de mayor interés natural y paisajístico.

Especial consideración ha de tenerse con la parcela 21 del actual Plan Parcial, dado que las zonas de crestas y las vertientes a la Cañada de Balito, dada su abrupta topografía y elevada incidencia visual, merecen ser preservadas, por lo que deberá procurarse la reubicación de dicha parcela.

d) La zona agrícola situada en el Barranco del Negro se propone mantenerla en su actual carácter agrícola y potenciar sus valores paisajísticos.

e) La zona de crestas en el límite sur oeste del Sector, entre el Alto del Sifón y las cuarterías de Vista Alegre, deberá contemplar una franja de protección variable -dependiendo de las condiciones del terreno- con el objeto de evitar la aparición de impactos no deseados por las edificaciones situadas en dicho límite.

f) Las zonas destinadas a edificación y urbanización deberán conservar aquellos elementos paisajísticos singulares de carácter más relevante. En general deberá prestarse especial atención al mantenimiento de las líneas divisorias de vertientes, escarpes significativos paisajísticamente, y formaciones rocosas de importancia. De forma específica habría que prestar atención a las divisorias del Lomo del Salobre y la situada entre la Cañada de Balito y las Cañadas de las Puntas.

g) Las presas de Hoya Fría y de Curbelo se acondicionarán para su posible utilización como estaciones náuticas incluidas en el sector.

h) Por último, y como criterio general, se deberá minimizar la perceptibilidad de la edificación desde las zonas colindantes mediante su adecuada localización en el territorio, la disminución de sus alturas en los puntos críticos, la selección de materiales y colores de acabado, y el adecuado tratamiento de la vegetación para actuaciones de ocultación y composición del paisaje.

Independientemente de las medidas de protección adoptadas en la Operación Estratégica, en todas aquellas actuaciones que supongan intervención en cauces de barrancos, se observará lo establecido por el Reglamento de Dominio Público Hidráulico 849/1986 en lo referente a los usos permitidos en el mismo, y específicamente en aquéllo establecido por el artículo 77.3 y Secciones 2ª, 5ª y 6ª del Capítulo II de dicho Reglamento.

CARÁCTER DE LAS DETERMINACIONES, COORDINACIÓN INTERADMINISTRATIVA Y AFECCIÓN A OTROS PLANES

Las determinaciones contenidas en este Plan Insular para esta operación estratégica tienen el carácter de determinaciones vinculantes que define el artículo 5 de la Ley 1/1987, de 13 de marzo, reguladora de los Planes Insulares de Ordenación.

De acuerdo con ello, las determinaciones aquí establecidas para la operación prevalecerán inmediatamente sobre los Planes y Normas Urbanísticas afectadas en el municipio de San Bartolomé de Tirajana, sin perjuicio del deber de acomodación al Plan Insular.

Asimismo, estas determinaciones vincularán directamente a todas aquellas Administraciones Públicas con competencias urbanísticas concurrentes en la ordenación de este sector.

DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN Y GESTIÓN

La actuación se define como "Operación Estratégica", siéndole de aplicación cuantas especificaciones y regulaciones le corresponden a esta concepción de acuerdo con las Normas Generales de este Plan Insular, Título I de las Normas, y con las Bases de Actuación. Su gestión será necesariamente unitaria, y su iniciativa será privada. Deberá quedar garantizada la ejecución del equipamiento complementario e instalaciones hoteleras anejas previamente a la construcción de cualquier otro tipo de edificación, constituyendo las mismas una unidad indivisible.

No obstante, las Administraciones Públicas con competencias urbanísticas, Ayuntamiento de San Bartolomé, Gobierno de Canarias y Cabildo Insular podrán tomar la iniciativa de desarrollo de planeamiento y de la urbanización. Para ejercitar esta acción será preciso crear un órgano unitario de gestión, según se prevé en el epígrafe "Definiciones Normativas Habilitantes" de la Introducción a las Normas del Plan Insular, y bajo cualquiera de las formas de gestión previstas en las Bases de Actuación de este Plan.

FICHA EPM

Operación Estratégica

ESTRUCTURACIÓN Y REGENERACIÓN DEL ESPACIO CONSOLIDADO EN PLAYA DEL INGLÉS Y MASPALOMAS

LOCALIZACIÓN DE LA ACTUACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN INICIAL

El ámbito de esta operación comprende las zonas turísticas consolidadas del sur insular, centrándose especialmente en el área de Maspalomas/Playa del Inglés y en el “hinterland” situado entre los espacios protegidos interiores y la GC-1 en torno al Aeroclub.

La conformación del asentamiento, partiendo de la colonización inicial de Maspalomas, se ha caracterizado por la agregación de diferentes planes parciales que han ido aumentando la mancha edificada con escasa o nula preocupación por la conexión entre las diferentes promociones y menos aún por la determinación de una estructura del conjunto.

A la situación inicial de dependencia total, en cuanto a la accesibilidad, de la Carretera Comarcal 812, se ha sumado la incorporación de un nuevo elemento de radical importancia tanto desde la óptica de las comunicaciones como desde la propia de elemento territorial: la prolongación de la Autopista GC-1.

La aparición de este nuevo eje viario, producido desde su propia lógica, más como elemento canalizador de tráfico que como eje vertebrador del territorio, induce dos consecuencias inmediatas en su entorno:

- Establece un límite artificial al crecimiento turístico del área hacia el interior de la isla que no contempla la definición del espacio residual existente hasta los ámbitos con una protección específica.
- Distorsiona, debido fundamentalmente a la localización de los accesos, la de por sí bastante débil estructura urbana.

La reciente Revisión del Plan General de San Bartolomé, en tramitación, no introduce medidas correctoras a la situación actual, ni en la cuestión estrictamente viaria ni en la utilización de la calificación y la ordenación como herramientas jerarquizadoras de elementos estructurales.

La propuesta de implantación de un complejo “Parque Ecomuseo” en la confluencia de los Barrancos de Fataga y Ayagaures al norte de la Autopista, recogida en la Revisión del Planeamiento Municipal, no se ha aprovechado suficientemente sin embargo en su alta capacidad potencial de elemento jerarquizador.

OBJETIVOS Y CRITERIOS ESTRATÉGICOS PARA LA OPERACIÓN

El objetivo fundamental que motiva esta actuación es el de estructurar y regenerar la Ciudad Turística del Sur, reconvirtiendo los elementos que puedan propiciar un cambio cualitativo del espacio urbano en modelos más próximos a los que la demanda turística actual reclama.

El objetivo resulta tanto imprescindible de lograr como ambicioso, y su consecución, a través de acciones diversas y en frentes distintos, forzosamente será prolongada en el tiempo. El replanteamiento paralelo por el Plan Insular de los modelos turísticos a implantar en los nuevos desarrollos (Meloneras, Santa Águeda y los Barrancos de Mogán) brinda la oportunidad de un entendimiento unitario de la imagen y los objetivos a perseguir en la nueva Ciudad Turística a conformar.

Las determinaciones se centrarán principalmente en la remodelación de los accesos viarios y en la reconversión/recomposición del viario estructural. En el transcurso del tiempo deberán inducirse actuaciones de renovación de la edificación preexistente, no sólo hacia los nuevos productos turísticos reglados por el Plan Insular, sino hacia la obtención de suelo para equipamientos turísticos que permitan tanto dotar el área como disminuir la elevada densidad de alojamiento del

tejido actual, aproximándose a los parámetros que definen los nuevos modelos urbanos turísticos. Asimismo, se delimitarán aquellas zonas situadas sobre la autopista GC-1 que sean aptas para albergar una nueva tipología de equipamiento turístico complementario de los productos localizados en el área consolidada. Estas nuevas implantaciones, respetuosas con el entorno en el que se instalan, ocuparán los ámbitos intersticiales entre los espacios protegidos y la GC-1, delimitando definitivamente el crecimiento de la Ciudad Turística hacia el interior en su extremo más oriental.

OBJETIVOS Y CRITERIOS PARA LA ORDENACIÓN

La operación que se plantea para alcanzar el objetivo enunciado presenta tres líneas de actuación iniciales:

- Remodelación de accesos desde la Autopista GC-1 con el objeto de reforzar la estructura de los núcleos consolidados; jerarquización de los mismos mediante la determinación de los usos y de la ordenación.
- Reconversión en avenida urbana de la antigua carretera comarcal 812.
- Reurbanización y reconsideración de las funciones de la Avenida de Tirajana.

La propia lógica del trazado de la autopista, superpuesta a áreas preexistentes sin la debida consideración al funcionamiento interior de las mismas, unida a dificultades impuestas por los condicionantes topográficos, han llevado a resolver los accesos a la ciudad en puntos que no resultan adecuados de acuerdo con el funcionamiento interior de las áreas.

Ante la dificultad de modificar la localización de los accesos, se propone la remodelación del que se considera acceso principal por su situación con respecto al consolidado, por las oportunidades que brinda para su caracterización como “puerta principal” la propuesta de implantación del futuro “Parque Ecomuseo de Maspalomas”, y por los suelos vacantes que lo rodean. Se propone reconstruir el nudo en la confluencia de los Barrancos de Fataga y Ayagaures con un diseño que posibilite tanto el acceso a los núcleos iniciales como a los más recientes o a los previstos, organizando un par de vías que conecten con la carretera 812 reconvertida en avenida estructurante de los asentamientos turísticos. La urbanización de estas vías deberá ser cuidada, con ajardinamientos, haciéndose su tratamiento más urbano a medida que se aproximen a la avenida principal.

A través de la misma glorieta se dará acceso al Parque Ecomuseo. La canalización del Barranco de Maspalomas, reconvertida en eje verde, representará la continuidad del nuevo parque hacia el mar.

Se dispone el cambio de uso en algunas de las áreas de equipamiento situadas entre la Autopista y la Urbanización de Campo Internacional, reemplazando los actuales por otros más flexibles y afines preferentemente con el uso turístico del entorno: oferta turística complementaria y servicios.

El otro acceso desde la autopista al área de Maspalomas/Playa del Inglés se localiza en la zona de Las Burras. Se dispone la remodelación del encuentro del ramal de enlace con la Comarcal 812, dotándolo de características más urbanas.

El frente a la autopista no consolidado entre San Fernando y Las Burras deberá resolverse de forma que permita controlar el impacto de este gran canal de tráfico (que responde prioritariamente a necesidades de movilidad): urbanizaciones de baja densidad, parques equipados o equipamientos de gran consumo de suelo, etc.

Se mantendrá el uso de residencia permanente del Plan Parcial Bellavista, adaptándose aquellas edificaciones no ejecutadas a una ordenación de conjunto de la fachada que se ofrece a la autopista GC-1, volumétrica unitaria, y en el control de las alturas prestar especial atención a su regulación normativa desde el planeamiento municipal así como al cuidado de los espacios libres entre la línea de edificación y la autopista.

La antigua carretera, aligerada de su función de canal de tráfico de paso, deberá convertirse en avenida urbana, vía estructurante interior del sur turístico, y elemento de conexión entre las distintas urbanizaciones. Esta conversión no debe entenderse limitada a una acción de reurbanización, por cierto imprescindible, sino con un alcance mayor, llegando a la redefinición de alineaciones, cambios de uso, renovación de edificación existente, búsqueda de aperturas que permitan permeabilizar la actual trama urbana, conformación de tramos con distintas características, aparición de hitos, jerarquización de cruces, etc.

Esta acción se ha de complementar con la reurbanización de la Avenida de Tirajana y una nueva definición funcional. Vía principal de Maspalomas, que deberá concebirse como recorrido de aproximación al mar, con zonas ajardinadas y estanciales, acogiendo usos compatibles con ese carácter. Esta concepción haría deseable su conformación con usos y densidades decrecientes en su recorrido a medida que se produjera la aproximación al mar y a las dunas como hito natural de referencia.

A estas tres líneas de actuación, referidas fundamentalmente a la reestructuración del asentamiento, deberán sumarse acciones concretas en el consolidado tendentes a la remodelación del mismo. Esta zona, construida en base a un modelo turístico en crisis, ha superado ampliamente la densidad aceptable en la actualidad para núcleos similares, por lo cual las medidas a adoptar deben implicar, en primer lugar, la contención de su proceso densificatorio, todo ello de acuerdo con lo previsto en el Título II, Capítulo 2, sección 2ª, artículos 37 y 38 de las Normas de este Plan Insular. En los escasos vacíos existentes y en la renovación de la edificación, se incentivará el cambio de uso a equipamiento turístico, deficitario en la actualidad, así como la sustitución de la oferta turística de inferior calidad.

Con esta finalidad, el Plan Insular establece para el área saturada de Maspalomas/Playa del Inglés, que se delimita en el plano adjunto a esta ficha, parámetros específicos para la edificación y limitaciones de uso, determinando que será de aplicación la regulación establecida en los artículos 37 y 38 citados en el párrafo anterior.

El Plan Especial que se redacte al efecto deberá determinar la máxima altura (en número de plantas) que puede alcanzar el alojamiento, y su ocupación de parcela, así como la edificabilidad, ocupación de parcela y altura del equipamiento turístico u otro uso admisible en la zona, debiendo estos últimos responder a la tipología de edificación aislada. Asimismo, este planeamiento deberá determinar la parcela mínima edificable, recomendándose que la misma no sea inferior a los 500 m² y que en aquellas parcelas que queden ineducables para el alojamiento por la imposibilidad justificada de agregación, sólo se autorice la edificación con destino a equipamiento turístico.

Finalmente, y cumpliendo el doble objetivo de proporcionar una nueva tipología de oferta turística complementaria a la residencia ya consolidada, y delimitar definitivamente el crecimiento hacia el interior de dicha Ciudad Turística, se definen áreas de oportunidad capaces de albergar un nuevo equipamiento de ocio perfectamente integrado en el medio natural. Su valor de posición, cercano a la costa y en el inicio del continuo turístico Las Burras-El Inglés-Maspalomas, ocupando la zona de transición hacia espacios de mayor valor natural, le confieren un importante papel en la configuración del acceso a la Nueva Ciudad Turística del Sur.

El Planeamiento Especial que desarrolle la operación estratégica abordará el estudio de ocupaciones del dominio público marítimo-terrestre a efectos de su eliminación.

Se contemplará la estricta observancia de las limitaciones a la propiedad por razones de protección del dominio público marítimo-terrestre establecidas en la Ley 22/1988, de Costas. El Planeamiento Especial que desarrolle la operación estratégica abordará, por tanto, el estudio de ocupaciones de dicho dominio público a efectos de su eliminación.

Asimismo, cualquier actuación que afecte al dominio público marítimo-terrestre deberá ser objeto del correspondiente proyecto redactado por técnico competente y aprobado por el organismo correspondiente, sin perjuicio del oportuno título habilitante establecido por la citada Ley 22/1988, de Costas.

Independientemente de las medidas de protección adoptadas en la operación estratégica, en todas aquellas actuaciones que supongan intervención en cauces de barrancos, se observará lo establecido en el Reglamento de Dominio Público Hidráulico 849/1986 en lo referente a los usos permitidos en el mismo, y específicamente en aquello establecido por el artículo 77.3 y Secciones 2ª, 5ª y 6ª del Capítulo II de dicho Reglamento.

CARÁCTER DE LAS DETERMINACIONES, COORDINACIÓN INTERADMINISTRATIVA Y AFECCIÓN A OTROS PLANES

Las determinaciones contenidas en este Plan Insular para esta operación estratégica tienen el carácter de determinaciones vinculantes que define el artículo 5 de la Ley 1/1987, de 13 de marzo, reguladora de los Planes Insulares de Ordenación.

En razón de ello, las determinaciones aquí establecidas para la operación prevalecerán inmediatamente sobre el Plan General Municipal de Ordenación de San Bartolomé de Tirajana, sin perjuicio del deber de acomodación de éste al Plan Insular.

De acuerdo con el punto 1.e) del artículo 6 de la referida Ley de Planes Insulares, las previsiones de este Plan Insular para esta operación se desarrollarán en el ámbito delimitado para ella mediante cuatro Planes Especiales para cada uno de los ámbitos definidos en el párrafo siguiente y en el Esquema Gráfico que incluye esta ficha.

Asimismo, las Administraciones Públicas con competencias sectoriales afectadas por la Operación -en particular el Gobierno de Canarias en relación con la Autopista GC-1 y la Carretera C.812- quedan obligadas en cuanto a la acomodación al Plan Insular y coordinación con él de sus planes sectoriales y acciones en este ámbito territorial.

DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN Y GESTIÓN

La actuación se define como "Operación Estratégica", siéndole de aplicación cuantas especificaciones y regulaciones le corresponden a esta conceptualización de acuerdo con las Normas Generales de este Plan Insular, Título I de las Normas, y con las Bases de Actuación.

La gestión de la operación será unitaria por cada uno de los ámbitos de Planeamiento Especial, y para ella se constituirá un órgano de gestión según se prevé en el epígrafe "Definiciones Normativas Habilitantes" de la Introducción a las Normas del Plan Insular, y de acuerdo con la forma organizativa que se adopte de entre las previstas en las Bases de Actuación.

A los órganos gestores se incorporarán las siguientes Administraciones Públicas: Gobierno de

Canarias, Cabildo Insular de Gran Canaria y Ayuntamiento de San Bartolomé.

Los ámbitos y contenidos de los cuatro Planes Especiales para el desarrollo de esta Operación serán:

- Remodelación de accesos desde la Autopista GC-1, y ordenación tanto del espacio no consolidado entre la Carretera C-812 y dicha autopista como del entorno y acceso al Faro y Playa de Maspalomas y ámbitos de transición hacia espacios protegidos interiores.
- Reconversión de la travesía de la carretera C-812 en avenida urbana.
- Reurbanización de la Avenida de Tirajana.
- Regeneración del tejido urbano consolidado.

FICHA PEMM

Operación Estratégica

PARQUE ECOMUSEO DE MASPALOMAS

LOCALIZACIÓN DE LA ACTUACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN INICIAL

El ámbito de la actuación comprende la confluencia de los Barrancos de Fataga y Ayagaures y los suelos interiores limitados por sus cauces hasta el Barranco de Los Vicentes, en relación con los Parques Naturales de Ayagaures y Fataga/Pilancones y en contacto, hacia el sur, con la ciudad turística de Maspalomas-Playa del Inglés.

La coincidencia de distintas circunstancias, como el descubrimiento de la Necrópolis de Lomo de Maspalomas, que induce la intención de implantar un museo "in situ" y la delimitación de una zona arqueológica recogiendo el patrimonio aborigen de Lomo Perera y Barranco de Fataga, así como la simultánea revisión del Plan General del municipio de San Bartolomé de Tirajana, que brinda la oportunidad de implantar actividades de ocio y deportivas en el Barranco de Ayagaures; la delimitación previa por la L.E.N.A.C. del Paisaje Protegido de Fataga, así como la estrategia del Plan Insular de favorecer actuaciones que contribuyan al objetivo de cualificación de la ciudad turística del sur; son todas ellas circunstancias que aconsejan y legitiman la configuración de esta actuación como operación de valor estratégico en el ámbito insular.

OBJETIVOS Y CRITERIOS ESTRATÉGICOS PARA LA OPERACIÓN

La condición estratégica que confiere el Plan Insular a esta operación deviene de la importancia modélica que puede atribuírsele como plasmación de nuevas y complejas formas de asentar y relacionar los usos en el territorio, generando un producto dotacional de nuevo carácter, de compleja gestión y apto para la convergencia de esfuerzos de la actuación pública y privada en un objetivo común.

Su localización, vinculada a los asentamientos turísticos consolidados del sur insular, la hace aparecer como pieza fundamental para la cualificación y reestructuración de los mismos, en la búsqueda de una nueva oferta turística capaz de regenerar el modelo anterior, restituyendo a este sector productivo su papel primordial en la base económica de la isla.

OBJETIVOS Y CRITERIOS PARA LA ORDENACIÓN

El objetivo fundamental de la ordenación radica en la organización de un espacio dotacional plurifuncional, basado en el valor intrínseco del medio natural y los valores agregados por los procesos de antropización del territorio.

La propuesta consiste en una actuación central concebida como zona de Museos Temáticos en la que pueden diferenciarse cuatro áreas.

- a) El Parque Arqueológico, que comprende la Necrópolis y su Museo, incorporando en su ámbito el poblado aborigen de Lomo Perera y las cuevas de ladera del Barranco de Fataga.
- b) El Parque Público, concebido como área a reforestar, a imagen del Palmeral de la Charca de Maspalomas, con dotaciones de ocio y en estrecha relación con la ciudad turística de Maspalomas/Playa del Inglés.
- c) Un Parque Agrícola tradicional, que recupere las tradiciones de cultivos y sus infraestructuras.
- d) Una zona de acogida al Parque Natural de Pilacones y Paisaje Protegido de Fataga, que actúe como área de transición a los mismos.

A esta actuación central se le suman otras de características diferenciadas, concebidas con carácter de complementariedad y enriquecimiento de la propuesta:

- Parque Acuático y Botánico, previsto como aprovechamiento complementario de la Presa de D. Juliano, donde se propone una estación náutica y la recuperación de tierras de cultivo para la formación de un jardín botánico.
- Ámbito, ajustado a condicionantes morfológicos del Plan Parcial Lomo de Maspalomas, donde se propone un uso residencial con equipamiento singular vinculado preferentemente al desarrollo de actividades científico/culturales ligadas a los parques anexos, así como dotaciones especiales que, apoyadas en su privilegiada localización, signifiquen un nuevo carácter para este ámbito y funcionen en estrecha relación tanto con el parque público como con la ciudad turística.
- Área de equipamiento representativo, en la confluencia de los Barrancos de Ayagaures y Fataga, concebida como acceso común al sistema dotacional generado, que comprende no sólo los Parques Ecomuseo y Acuático/Botánico sino también el área recreativa prevista en el Avance del Plan General Municipal. Se recomienda el estudio del área intersticial entre ambas zonas para su recuperación como zona agrícola tradicional a efectos paisajísticos.

La ordenación debe obligatoriamente resolver el acceso al ámbito desde el nuevo enlace viario previsto por el Plan Insular como "puerta de acceso" al área de Meloneras/Maspalomas/Playa del Inglés, con la finalidad de reforzar el carácter del mismo y garantizar la comunicación con el área turística.

CARÁCTER DE LAS DETERMINACIONES, COORDINACIÓN INTERADMINISTRATIVA Y AFECCIÓN A OTROS PLANES

Las determinaciones contenidas en este Plan Insular para esta Operación Estratégica tienen el carácter de determinaciones vinculantes que define el artículo 5 de la Ley 1/1987, de 13 de marzo, reguladora de los Planes Insulares de Ordenación.

De acuerdo con ello, las determinaciones aquí establecidas para la operación prevalecerán inmediatamente sobre los Planes y Normas Urbanísticas afectadas en el municipio de San

Bartolomé, sin perjuicio del deber de acomodación al Plan Insular de su Plan General.

Asimismo quedan obligadas las Administraciones Públicas con competencias sectoriales afectadas por la Operación, en cuanto se refiere a la ordenación y ejecución de espacios libres y dotacionales, y en particular el Gobierno de Canarias en la ejecución del nuevo enlace de la Autovía propuesto y la eliminación del actual.

DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN Y GESTIÓN

La actuación se define como "Operación Estratégica", siéndole de aplicación cuantas especificaciones y regulaciones le corresponden a esta conceptualización de acuerdo con las Normas Generales de este Plan Insular, Título I de las Normas, y con las Bases de Actuación, del Plan. Su gestión no será necesariamente unitaria y su iniciativa será pública.

Al acuerdo inicialmente alcanzado por las Consejerías de Cultura y de Obras Públicas del Gobierno de Canarias, materializado en la firma de un Convenio que persigue la creación del Parque Arqueológico de Maspalomas, podrán sumarse otras Administraciones Públicas con competencias urbanísticas o temáticas en la actuación, así como también particulares. Para ejercitar esta acción será preciso crear un órgano unitario de gestión según se prevé en el epígrafe "Definiciones Normativas Habilitantes" de la Introducción a las Normas del Plan Insular, y de acuerdo con la forma organizativa que se adopte de entre las previstas en las Bases de Actuación del Plan.

FICHA RLC

Operación estratégica

REGENERACIÓN TURÍSTICA DE LAS CANTERAS

(LAS PALMAS DE GRAN CANARIA)

LOCALIZACIÓN DE LA ACTUACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN INICIAL

Se define como ámbito de esta operación el área costera de poniente del istmo de La Isleta en Las Palmas de Gran Canaria, integrado básicamente por la Playa de Las Canteras y sus territorios conexos al norte y sur, El Confital, La Puntilla y El Rincón, alcanzando las áreas que funcionan o pueden funcionar como equipamiento recreativo y cultural conexo y directamente vinculado a la zona costera.

A efectos de esta operación, se describe a Las Canteras como sede del primer desarrollo turístico de la isla, que a pesar de su reciente regresión drástica y la sustitución del turismo por otros usos, tiene gran capacidad de regeneración para formas actuales de turismo urbano. Sus extremos, El Confital, La Puntilla y El Rincón, se definen como áreas vacantes de oportunidad para reconstruir y potenciar el modelo de actividad turística urbana, cultural y recreativa, del conjunto de este ámbito.

Las áreas de mayor concentración relativa de actuaciones dentro de este ámbito, por su capacidad para inducir la regeneración del conjunto, serán El Rincón, localizado en los extremos sur de la Playa de Las Canteras y del Barrio de Guanarteme, en el tramo de desembocadura del Barranco de Tamaraceite; y El Confital, plataforma costera situada en el extremo norte de Las Canteras y noroeste del Barrio de La Isleta.

OBJETIVOS Y CRITERIOS ESTRATÉGICOS PARA LA OPERACIÓN

La imagen de una industria turística en la isla de Gran Canaria requiere recuperar los rasgos turísticos de su capital, Las Palmas de Gran Canaria. La experiencia internacional avala este criterio de imagen y mercado, donde la capital del territorio turístico, aún en los casos en que su base económica está organizada sobre otras actividades, muestra su imagen también de capital turística.

Respecto a las actuaciones en El Rincón y El Confital, su consideración como intervención estratégica de rango insular se basa en su excepcional y singular capacidad cualificadora y dinamizadora del conjunto de Las Canteras para inducir un modelo urbano de oferta turística, recreativa y cultural acorde con los objetivos generales del modelo turístico insular. Las características territoriales propias de estas dos áreas que apoyan y hacen posibles estos objetivos son: su condición de vacío-oportunidad estratégicamente localizado respecto a la ciudad; su consideración por el Plan Insular, desde sus documentos de Avance, como áreas de oportunidad para actuaciones cualificadas del frente marítimo de Las Canteras; su nuevo valor de posición y accesibilidad conferido por la penetración de la Autovía del Norte a Las Palmas con respecto al Rincón y por la nueva vía de acceso (Urbanización Industrial El Cebadal-Las Coloradas en La Isleta) establecida por el Plan General de Las Palmas, posibilitando una mejor conexión con el área de equipamiento de El Confital; la elevada calidad y grado de conservación medioambiental de los ámbitos; y la propuesta ciudadana avalada por el Ayuntamiento de construcción del Parque de la Música en El Rincón.

Con estos fundamentos, el objetivo principal que motiva la actuación en este enclave es construir dos polos de actividad en los extremos oeste y norte de la ciudad (El Rincón y El Confital), entendidos como enclaves dotacionales y de alojamiento turístico de alta calidad que permitan poner en tensión el frente marítimo de Las Canteras como lugar de localización de usos singulares.

La recuperación de esta fachada tradicional resulta ser un imperativo en una ciudad que cuenta con elementos propios de una oferta turística urbana (paseo marítimo, áreas estanciales, zonas comerciales) muy atractiva para un segmento determinado de demanda. La renovación de la oferta hotelera, favoreciendo la sustitución de edificios en los casos de mayor deterioro, como también un impulso para el desplazamiento de su base económica hacia actividades terciarias propias de una ciudad con funciones de capitalidad, serán objetivos a perseguir en el intento de reactivación de estos territorios del borde urbano de Las Palmas de Gran Canaria.

En la zona de afección próxima al Rincón, al Confital y a Las Canteras se proponen operaciones integrales sobre el viario tendentes a vertebrar la actuación del Rincón y del Confital con la ciudad consolidada a la vez que solucionar la problemática del tráfico en torno a las zonas que imposibilita cualquier operación que plantee una mejora en la calidad ambiental tanto en Las Canteras como en Guanarteme y en La Isleta.

OBJETIVOS Y CRITERIOS PARA LA ORDENACIÓN

Como determinación previa todas las actuaciones de esta operación estratégica deberán cumplir con lo establecido en la Ley de Costas, con respecto a la zona de servidumbre de protección, y de tránsito y acceso al mar e incidencia de las construcciones y de las actividades que las mismas generan sobre la integridad del dominio público.

1. Rehabilitación recreativa de la Playa de Las Canteras, con medidas de incentivo para la renovación del alojamiento turístico, y de equipamiento y obra pública urbana para la mejora de las condiciones de uso y estéticas de la fachada costera, paseo marítimo y playa.
2. Establecimiento de un área de equipamiento de uso recreativo, de ocio, deportivo, cultural y

alojamiento turístico en el extremo norte de Las Canteras (La Puntilla) y El Confital, capaz de transformar las condiciones de uso, ambientales y estéticas del enclave, y atraer hacia este extremo actividad recreativa, de ocio y deportiva, con alguna instalación hotelera puntual de alta calidad, estructurada en tres ámbitos distintos: La Puntilla, la plataforma de la Playa del Confital y la zona de Las Salinas del Confital dentro del límite del Paisaje Protegido de La Isleta y Sistemas Generales del Confital, de acuerdo con los siguientes criterios de organización:

- La Puntilla contendrá un equipamiento cultural-recreativo, rodeado por un paseo peatonal al borde del acantilado de modo que no produzca un impacto visual y ambiental.

- En El Confital, se organizarán los usos recreativos, comerciales, de ocio y de alojamiento turístico (previstos y definidos en la ficha gráfica de la operación estratégica), sobre la plataforma costera de dicho ámbito, de forma que se localicen en el primer tramo los usos turísticos, comerciales y dotacionales, acondicionando la costa para el baño y paseo, creando piscinas-lagos naturales, equipamientos y servicios afines para el desarrollo de actividades de ocio relativas al uso del mar; y en el segundo, usos dotacionales recreativos y deportivos que deberán ser compatibles con las determinaciones del Plan Especial del Paisaje Protegido de La Isleta.

3. Establecimiento de una zona de equipamiento cultural y alojamiento turístico en El Rincón, con instalaciones hoteleras, recreativas relativas al disfrute de la costa, y culturales dispuestas en varios enclaves en el tramo final de desembocadura del Barranco de Tamaraceite, de acuerdo con los siguientes criterios de organización:

- Vincular estructuralmente la actuación urbanística a la ciudad consolidada, resolviendo conjuntamente las conexiones principales y la recomposición de la trama del Barrio de Guanarteme.

- En tal sentido, se prolongará la Avenida Mesa y López con características similares al tramo de la misma comprendido entre la Plaza de España y la Base Naval, a fin de conectar con El Rincón, resolviendo las conexiones en la Plaza de América con el viario local y con la red de circunvalación a través del tramo del Barranco de la Ballena, así como su enlace con la Autovía de acceso al norte. Todo ello dirigido a conseguir una conectividad completa, tanto interior como exterior, con la zona del Rincón y una descongestión de tráfico en torno a Guanarteme y Las Canteras.

Por otro lado el papel de la Avenida Mesa y López como eje articulador que pone en relación la actuación del Rincón con la descrita en la Ficha CDBP, Distrito Central Recreativo y de Negocios en el Puerto de La Luz, hace indispensable, tal como a su vez se describe en la Ficha CDBP, la recalificación de esta vía en su diseño (prolongación de la rambla central, amueblamiento, etc.) como en sus características funcionales, usos y tipologías edificatorias vinculados a la misma.

Por todo ello, ya sea conjuntamente con el desarrollo de esta operación, o con la descrita en la Ficha CDBP, o separadamente, deberá redactarse un Plan Especial para el desarrollo y concreción de los objetivos y directrices aquí propuestos.

- Organizar la traza y características de la penetración de la autovía del norte de modo que no introduzca impacto visual ni funcional, ni paisajísticamente suponga separación ambiental entre los ámbitos interior y costero del tramo de desembocadura del Barranco de Tamaraceite.

- Se organizarán los usos culturales, recreativos y de alojamiento turístico prescritos, en coherencia morfológica con la estructura del barranco, de forma que no se ocupe en lo fundamental el cauce del barranco y se aprovechen sin alteración sus meandros y relieve natural para localizar el equipamiento para actividades musicales, que se establece como más apropiado al carácter de esta actuación.

- Se establecerá por el Plan Especial criterios y ordenanzas de regulación y adecuación de volúmenes y fachadas (en relación al uso cultural y recreativo previsto) hacia el Parque de la Música y protección de las cornisas que lo rodean.

A efectos de organización de los alojamientos y usos turísticos, se aplicará la normativa establecida en este Plan Insular para la Zona Turística Litoral, con el valor de los parámetros de densidad fijados para la Costa Sur, de acuerdo con la regulación contenida en el Título II de las Normas del Plan, Capítulos 1 y 2.

CARÁCTER DE LAS DETERMINACIONES, COORDINACIÓN INTERADMINISTRATIVA Y AFECCIÓN A OTROS PLANES

Las determinaciones contenidas en este Plan Insular para esta Operación Estratégica tienen el carácter de directrices que define el artículo 5 de la Ley 1/1987, de 13 de marzo, reguladora de los Planes Insulares de Ordenación.

De acuerdo con ello, el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria vendrá obligado a acomodar su planeamiento de rango municipal a las determinaciones de este Plan Insular para este ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan Insular.

Asimismo quedan obligadas las Administraciones Públicas con competencias sectoriales afectadas por la Operación, en particular el Gobierno de Canarias en la ejecución con el modo propuesto del nuevo acceso y enlaces de la Autovía Norte y el servicio periférico de costas del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en relación a las actuaciones vinculantes con la costa.

DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN Y GESTIÓN

La actuación se define como "Operación Estratégica", siéndole de aplicación cuantas especificaciones y regulaciones le corresponden a esta conceptualización de acuerdo con las Normas Generales de este Plan Insular, Título I de las Normas, y con las Bases de Actuación del Plan.

La operación se desarrollará mediante la figura del Plan Especial, pudiendo acometerse a través de un único Plan para todo el ámbito o bien elaborar tres Planes que abarcarían, respectivamente el área del Rincón (incluyendo la zona próxima de afección de Guanarteme y la prolongación de la Avenida Mesa y López); la zona de la Playa de Las Canteras (desde La Puntilla al futuro Auditorio y ámbito próximo de afección en la trama urbana consolidada) y la zona de La Puntilla-El Confital. En todo caso debe garantizarse la adecuada coordinación de sus determinaciones sobre la base de las directrices plasmadas en esta ficha.

La gestión para la ejecución de todas las determinaciones contenidas en uno o en los tres Planes Especiales, según se determina, no será necesariamente unitaria, pudiéndose establecer operativos diferentes por acciones o fases. En cualquier caso la iniciativa será pública, debiéndose incorporar al órgano gestor las siguientes Administraciones Públicas: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular, Gobierno de Canarias a través de las Consejerías de Política Territorial, Turismo, Obras Públicas y Cultura y el Ministerio de Obras Públicas y Transporte o el Servicio Periférico de Costas.

FICHA TLA

Operación Estratégica

ORDENACIÓN DE ENCLAVES TURÍSTICOS

ESPECIALES EN LA ALDEA

LOCALIZACIÓN DE LA ACTUACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN INICIAL

El término municipal de San Nicolás de Tolentino está afectado territorialmente por la delimitación de tres de los Espacios Naturales declarados por la Ley de Espacios Naturales de Canarias (LENAC) -Reserva Natural Especial de Güi-Güi, Parque Natural de Tamadaba y Parque Rural del Nublo-, lo que refleja los valores naturales y paisajísticos de su territorio.

El Valle de La Aldea, y más concretamente el ámbito objeto de esta Operación Estratégica, no está afectado esencialmente por dicha Ley, sin embargo, el hecho de encontrarse flanqueado por los citados espacios naturales protegidos, las particulares características de sus explotaciones agrícolas, la existencia de numerosos yacimientos arqueológicos y los valores etnográficos y paisajísticos, le hacen merecedor de un tratamiento especial.

La actuación tiene lugar en el tramo final del valle, en torno a los Barrancos de La Aldea y Calderillo y la desembocadura de ambos en la Playa de La Aldea, donde se localiza el pequeño asentamiento del Puerto. Se trata de un enclave topográficamente suave y apto para la implantación de un uso especial, en medio del abrupto territorio occidental de la isla.

Otro aspecto a destacar es la práctica inexistencia de oferta turística en el municipio, así como la mínima ocupación de su territorio, lo que constituye un importante recurso natural y turístico, a la vez que posibilita el que éste se incorpore a las últimas tendencias turísticas y de ocio de calidad de nuestro entorno europeo.

Las Normas Subsidiarias municipales, que ha formulado el Ayuntamiento, determinan dos sectores de crecimiento: (S.A.U.) de uso mixto turístico-residencial, con densidades brutas elevadas y ámbitos de ocupación excesivos para esta zona; y un Plan Especial de Protección para la ordenación del sector de la desembocadura del Barranco y la preservación de los vestigios arqueológicos localizados en la zona, con aprobación previa al desarrollo de los suelos aptos para urbanizar incluidos en dicho ámbito.

OBJETIVOS Y CRITERIOS ESTRATÉGICOS PARA LA OPERACIÓN

Esta propuesta de actuación surge de dos causas fundamentales: la intención municipal de prever un desarrollo turístico de la zona y la necesidad de prefigurar desde el Plan Insular el tipo y modo de implantación de turismo en ámbitos vírgenes, sin modelos ni experiencias previas, con capacidades muy limitadas para acogerlo cuando están situados en áreas costeras de extremado valor y sensibilidad medioambiental, como es aquí el caso.

El amplio territorio, el paisaje, los recursos naturales, los valores arqueológicos y etnográficos, la escasa ocupación por la edificación, y en definitiva la exclusividad diferencial del Valle de La Aldea, ofrecen la oportunidad de concebir y organizar este espacio como soporte de un tipo de oferta turística de gran calidad.

El objetivo es, por tanto, la incorporación de un nuevo tipo de oferta turística pequeña, aislada, fuera de los ámbitos identificados para la localización de este uso (ciudad del sur, territorio de barrancos) y en estrecha vinculación con el medio físico, y con una importante oferta complementaria, que amplíe la gama de productos turísticos ofrecidos por la isla, prestando especial atención a los valores naturales, paisajísticos, arqueológicos y etnográficos presentes en la

zona, base sobre la que se asienta la cualificación y diversificación de la futura oferta turística.

Como criterio estratégico complementario para la consecución del objetivo antes descrito, se establecen medidas de protección para aquellas zonas que deben quedar excluidas del proceso urbanizador y tendentes a mantener y mejorar las actuales condiciones medioambientales, para que, de esta manera, participen en la cualificación general del espacio objeto de esta actuación.

Inserto en estos ámbitos protegidos y participando de sus particulares características, se propone un sector exclusivo para oferta complementaria turística.

La articulación y coexistencia adecuadas de la oferta turística, oferta complementaria y ámbitos protegidos se regulará desde un Plan Especial previo para toda la actuación.

OBJETIVOS Y CRITERIOS PARA LA ORDENACIÓN

Las determinaciones de nivel insular a respetar para la ordenación del área se resumen en cinco puntos esenciales que se concretarán en el Plan Especial que deberá redactarse y aprobarse con carácter previo al desarrollo de cualquiera de las actuaciones previstas para el ámbito de esta Operación Estratégica:

1. Protección y mantenimiento libre de edificación de las laderas del Barranco y la Montaña de Caserones como elemento natural a preservar por el elevado interés paisajístico y arqueológico.

Esta determinación se extenderá a ambos márgenes de la desembocadura del Barranco de La Aldea, entre la C-810 y la playa.

2. Delimitación de un área de preferente localización para un Parque Arqueológico en torno al cruce de la carretera C-810 y el camino de acceso al muelle de La Aldea, aprovechando las suaves pendientes entre la carretera y el fondo del barranco.

3. Determinación en el cauce del barranco de un área de espacios libres que se prolongue hacia el interior con tratamientos tales como jardín botánico o parque forestal, que pueda acoger puntualmente pequeñas dotaciones compatibles, manteniendo el resto del cauce en explotación agrícola y con las características del asentamiento diseminado actual.

4. Localización de enclaves turísticos de muy baja densidad (35 plazas/ha como máximo), tamaño discreto y alta calidad, tanto ambiental como en servicios y alojamiento, que les confieran carácter de autónomos.

En tal sentido, deberán recoger las determinaciones establecidas por las Normas Volumen I de este Plan Insular para los productos turísticos de las costas norte y noroeste, con la limitación de no sobrepasar las tres plantas de altura máxima y debiendo considerarse, a efectos de cálculo del número de plazas, la asignación mínima de 100 m² de suelo neto por plaza. Entendiendo esta disposición como incremento del estándar de calidad, se recomienda la implantación de un Megahotel o Resort turístico donde la ocupación de la oferta alojativa no supere el 25%.

5. Implantación en una zona más alejada de la desembocadura del barranco de un área exclusiva de oferta complementaria al servicio de los asentamientos turísticos, que responda a los criterios expuestos de tamaño y alta proporción de espacios libres, acorde con las potencialidades naturales y paisajísticas del medio en que se inserta.

En aplicación de las directrices aquí fijadas se establecen en el esquema gráfico de la presente ficha los ámbitos territoriales afectados por las mismas y la delimitación del área que deberá ser objeto

del Plan Especial que articule la coexistencia de todas esas determinaciones, previamente al desarrollo de cualquiera de ellas por separado.

Asimismo, en aplicación del criterio establecido por este Plan Insular de separación espacial entre la residencia permanente y el turismo, se procederá a la consolidación del núcleo residencial en torno al muelle de La Aldea a modo de pequeño poblado marinero, terminándose el paseo marítimo hasta el muelle e incorporando espacios libres. Cualquier nueva área de residencia permanente deberá organizarse de forma que se apoye en el núcleo ya existente de San Nicolás o de acuerdo con el modelo diseminado que se le asocia.

CARÁCTER DE LAS DETERMINACIONES, COORDINACIÓN INTERADMINISTRATIVA Y AFECCIÓN A OTROS PLANES.

Las determinaciones contenidas en este Plan Insular para esta Operación Estratégica tienen el carácter de directrices que define el artículo 5 de la Ley 1/1987, de 13 de marzo, reguladora de los Planes Insulares de Ordenación.

En razón de ello, el Ayuntamiento de San Nicolás de Tolentino vendrá directamente obligado a acomodar su planeamiento de rango municipal a las determinaciones de este Plan Insular para este ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido, de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por éste mismo Plan Insular.

De acuerdo con el punto 1.e) del artículo 6 de la referida Ley de Planes Insulares, el ámbito territorial de esta operación será objeto de planeamiento conjunto, de modo que las previsiones del Plan Insular se desarrollen en este sector mediante un Plan Especial.

En la redacción, desarrollo y gestión de dicho Plan Especial se tendrá en cuenta el Reglamento de Dominio Público Hidráulico Real Decreto 849/1986 (específicamente el artículo 77.3 y secciones 2ª, 5ª y 6ª del Capítulo II) y la legislación de Costas (Ley 22/1988) de manera que cualquier actuación en el dominio público marítimo-terrestre deberá ser objeto de proyecto técnico además de necesitar el oportuno título habilitante. Asimismo se apreciará toda la legislación general, sectorial y específica que sea de aplicación o cualquiera de las determinaciones que el Plan Especial establezca.

DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN Y GESTIÓN

La actuación se define como "Operación Estratégica", siéndole de aplicación cuantas especificaciones y regulaciones corresponden a esta concepción de acuerdo con las Normas Generales de este Plan Insular, Título I de las Normas, y con las Bases de Actuación del Plan.

Una vez incorporadas al planeamiento municipal las determinaciones de este Plan Insular para este ámbito y aprobado el Plan Especial antes descrito, la actuación podrá desarrollarse por iniciativa privada.

FICHA PMRP

Operación Estratégica

PROGRAMA MARCO PARA LA REHABILITACIÓN

INTEGRAL DEL PAISAJE DE GRAN CANARIA

LOCALIZACIÓN DE LAS ACTUACIONES Y DESCRIPCIÓN EN FUNCIÓN DE LA

SITUACIÓN INICIAL

Mientras se procede a la promoción de las operaciones estratégicas y a la concertación de los Subplanes Insulares del PIOT/GC, con carácter extensivo a toda la isla, y por motivos de psicología social, cultural, ambiental y de competitividad turística se hace preciso activar al máximo la mejora del Paisaje Urbano y Rural de Gran Canaria, a fin de potenciar el reconocimiento perceptivo de los valores actualmente existentes en su medio ambiente y de conservar la identidad de su particular paisaje.

En todo caso, dado lo urgente de la demanda y lo dinámico de los procesos degradativos, se hace necesario la adopción a corto plazo de medidas de carácter urgente y realización inmediata en aquellos lugares que por su valor cultural, patrimonial, de usos del suelo, de paisaje, ... etc. así lo aconsejen. En este sentido, se distinguen cuatro grandes ámbitos de urgente intervención.

- El Corredor Costero Norte de Gran Canaria, y que correspondería a los ámbitos inmediatos a la carretera C-810 a lo largo de la cual se identifican unidades geomorfológicas y paisajísticas diversas -zonas de acantilados, de playas, asentamientos rurales y urbanos, etc.-.

Este ámbito territorial está definido por un complejo sistema de asentamientos y comunicaciones conformado históricamente como ámbito de residencia permanente en la isla.

Dada su importancia en la red insular de carreteras y la complejidad que la heterogeneidad del paisaje ofrece, y atendiendo la necesidad de acometer las actuaciones desde una visión global e integradora, se demanda en este caso la toma de decisiones dentro del desarrollo de un Plan Especial que dé respuesta de conjunto, sin menoscabo de actuaciones puntuales que en determinados casos se demanden en función de lo urgente y dinámico de algunos procesos degradativos.

- Los Corredores Costeros Este y Sur de Gran Canaria, conformados por el ámbito más inmediato a la GC-1 y a la C-812. En el sistema de localización de ciudades de la isla, estos corredores cumplen una función esencial que, poco a poco, se ha ido devaluando con actuaciones a lo largo de la misma que en nada han favorecido su potenciación como eje comercial, industrial y turístico. Con las actuaciones previstas en el presente Plan Insular en sus distintos tramos -variante de la GC-1 en el Parque Aeroportuario y Circunvalación de Telde desde Jinámar hasta dicha variante; vías articuladoras del corredor costero en la ciudad de los Llanos de Arinaga; Parque Aeroportuario de Actividades Económicas, etc.- y que contribuyan a conformar el modelo económico propuesto, se demanda ahora más que nunca establecer unas reglas de juego, unas bases para una política territorial adecuada que favorezca un proceso regenerativo y potencializador de las posibilidades que este paisaje puede dar de sí.

Las características que se dan a lo largo de estos corredores dan pie, como en el caso anterior a acometer la recuperación y mejora de sus valores intrínsecos -geomorfológicos, paisajísticos, ambientales, etc.- dentro de la visión de conjunto que nos daría un Plan Especial con arreglo a las directrices definidas desde el presente Plan Insular.

- Principales vías de penetración desde la costa hacia el interior de la isla.

En este caso nos encontramos con un paisaje con peculiaridades diferenciales con respecto a los que discurren por las franjas costeras. Desde estas vías se ramifica una intrincada red de caminos vecinales que dan acceso a los dispersos edificatorios que conforman la mayor parte de los asentamientos del interior.

En estos casos las propuestas de Rehabilitación Integral del Paisaje demanda soluciones que, a

diferencia de los casos anteriores, pueden ser acometidas desde la redacción de pequeños proyectos que analicen cada problemática desde una perspectiva sectorial concreta.

- Conjuntos y asentamientos, urbanos o rurales, que en atención a las peculiares características de los mismos demanden la adopción de medidas encaminadas a evitar su deterioro a la vez que conseguir su mejor integración dentro del paisaje, tanto con el tratamiento de las propias edificaciones -desde el punto de vista volumétrico, cromático, de materiales, etc.- como mediante la repoblación de determinados espacios de su entorno que nos ayuden a una mejor lectura del conjunto dentro del enclave paisajístico en que se asienta.

OBJETIVOS Y CRITERIOS ESTRATÉGICOS PARA LA OPERACIÓN

La condición de estratégica que se le atribuye a esta operación es consecuencia del carácter estratégico que este Plan otorga a la actividad turística en la economía insular, ofreciendo además del tradicional turismo costero de sol y playa la posibilidad de dotar a Gran Canaria en su conjunto, y por ende al interior, de los atractivos necesarios para hacer resurgir la isla como el producto turístico que en estos momentos se demanda desde los ámbitos más cualificados del sector.

Dado que la manera en que hasta ahora se ha tenido de actuar sobre el territorio no siempre ha sido coherente ni consciente con las características peculiares de Gran Canaria, se hace preciso establecer nuevas reglas de juego y nuevas bases para una política territorial adecuada, entre nuevas necesidades y viejas localizaciones, entre medidas macroeconómicas y acciones territoriales que sean algo más que un compendio de buenas intenciones, aceptando que Gran Canaria es decididamente turística y organizando este modelo económico -pública y privadamente- sobre los principios de conservación de la calidad ambiental, y sobre la estética y buen funcionamiento de los conjuntos urbanos, rurales y turísticos.

Las iniciativas a desarrollar se concretarían a partir del diseño, redacción y gestión de una serie de actuaciones que tienen en el Plan Insular el vehículo propulsor de aquellas directrices y determinaciones que se recogen en el modelo territorial definido.

No debemos perder de vista que la isla es todavía poseedora de un excepcional territorio a cuyo origen volcánico y a los fuertes procesos erosivos se deben las singulares formas recortadas de su territorio, y que su especial situación geográfica y la suavidad de su clima constituyen en su globalidad aspectos que han permitido la conservación de unas características propias, a pesar de los procesos degenerativos que han socavado buena parte de la voluntad y "buenas costumbres" de la población grancanaria, creando un sentimiento de desarraigo, dejadez y, por qué no decirlo, constituyéndose en germen de un amplio extracto de subcultura social en torno a la identificación con los valores y la preservación del territorio, que ha fomentado un sentimiento de crisis perenne que sólo nuevos planteamientos, cuidados rigurosos, comprometidos y profundos, vinculados a verdaderas acciones de recuperación económica y social harán transformar revirtiendo la inercia degradativa en procesos de recuperación del territorio insular y, de lo que es aún más importante, de la capacidad ilusionante y participativa de su población.

Programas de actuación.

Se tipifican una serie de medidas que, caracterizadas según seis grandes programas se desarrollarán a través de toda una serie de actuaciones que proporcionan una propuesta unitaria y coherente a las cuestiones planteadas. Los programas con los que se pretenden alcanzar estos objetivos son:

I.- Restauración de edificios notables, monumentos y edificación en general.

II.- intervenciones para la mejora del paisaje y mobiliario urbano, y conjuntos de interés ambiental

puntos significativos de la isla.

III.- Recuperación del color. El Plan del Color.

IV.- Mejora de establecimientos de concurrencia pública.

V.- Intervenciones para la mejora del paisaje rural.

VI.- Marketing y difusión de cada uno de los Programas que se pongan en marcha con el fin de rentabilizar, dar a conocer y sensibilizar a la opinión pública.

Todas estas medidas tienen por finalidad crear la “chispa de ilusión” en la población insular que permita ejercer de arrastre a la participación en una tarea que es de todos: la recuperación de la imagen y la calidad de vida de la vida de la isla de Gran Canaria.

OBJETIVOS Y CRITERIOS ESTRATÉGICOS PARA EL DESARROLLO DEL PROGRAMA MARCO

Para el desarrollo de cada uno de los programas a los que nos hemos referido se proponen una serie de acciones que una vez analizadas por el mecanismo procedimental definido para el seguimiento del Programa deberán ser objeto del correspondiente diseño y puesta en práctica, atendiendo a las razones que más se adecuen a cada caso.

Este diseño y desarrollo irá en función de parámetros de gradualidad e intensidad en su aplicación así como de articulación espacial de los mismos, esto es, de operar como ya hemos visto en puntos y recorridos estratégicos de la isla, mediante la combinación adecuada de un grupo de actuaciones relacionadas.

Las acciones propuestas para cada Programa son las siguientes:

A) Programa I: restauración de edificios nobles, monumentos y edificación en general.

- Recuperación del patrimonio arquitectónico y monumentos.
- Restauración y limpieza de fachadas.
- Tratamiento de medianeras traseras y cubiertas.
- Iluminación artística de fachadas.

B) Programa II: intervención para la mejora del paisaje y mobiliario urbano, y conjuntos de interés ambiental.

- Restauración y mejoras de plazas y su entorno.
- Insonorización y eliminación de focos de ruidos.
- Recuperación y ajardinamiento de espacios interiores de uso privado o semipúblico.
- Mejora de la imagen y características del transporte público.
- Campañas de ajardinamiento.

- Limpieza urbana.
- Adaptación de la publicidad al paisaje urbano.
- Unificación en antenas de cubiertas y azoteas.
- Recuperación de ambientes urbanos de interés.
- Mejora y adecuación de paseos peatonales.
- Restauración y mejora del alumbrado público.

C) Programa III: recuperación del color en las ciudades. El Plan del Color.

- El color en las edificaciones urbanas.
- El color en las edificaciones rurales.
- El color en el paisaje rural.

D) Programa IV: mejora de los establecimientos de concurrencia pública.

- Mejora de los establecimientos turísticos.
- Mejora de las condiciones higiénico-sanitarias de bares y restaurantes.
- Adaptación de comercios: rótulos y exteriores.
- Mejora de toldos y marquesinas.

E) Programa V: intervenciones para la mejora del paisaje rural.

- Campañas de limpieza rural.
- Repoblación de enclaves singulares.
- Adaptación de los conjuntos urbanos a la lectura del paisaje rural.
- Adaptación de carreteras al paisaje y ambiente que le rodea.

F) Programa VI: marketing y difusión de cada Programa.

CARÁCTER DE LAS DETERMINACIONES Y COORDINACIÓN INTERADMINISTRATIVA

Las determinaciones contenidas en este Plan Insular para esta Operación Estratégica tienen el carácter de directrices que define el artículo 5 de la Ley 1/1987, de 13 de marzo, reguladora de los Planes Insulares de Ordenación.

DESARROLLO DE LA OPERACIÓN Y GESTIÓN

La actuación se define como “Operación Estratégica” siendo de aplicación cuantas especificaciones y regulaciones corresponden a esta concepción de acuerdo con las Normas Generales de este Plan Insular, Título I de las Normas, y con las Bases de actuación del Plan.

A tal efecto se creará un órgano de gestión para el desarrollo de este Programa Marco, bajo cualquiera de las formas previstas en las Bases de Actuación de este Plan.

FICHA PAA

Operación Estratégica

PARQUE AEROPORTUARIO DE

ACTIVIDADES ECONÓMICAS

LOCALIZACIÓN DE LA ACTUACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN INICIAL.

El Aeropuerto de Gran Canaria, una vez prevista su ampliación funcional por la administración sectorial de la que depende, ofrece una doble oportunidad que ha de aplicarse a la estructuración y cualificación del territorio insular:

- Aprovechar el salto de umbral que ha de producirse, en su doble componente: funcional como infraestructura de transporte, y de inducción de actividad en los servicios complementarios directamente vinculados al aeropuerto.
- Aprovechar la capacidad de atracción de otros usos y actividades empresariales, que se han de generar por la economía de escala que crean las instalaciones aeroportuarias, y por la mejora de los factores de localización y de la imagen que adquirirá este enclave como “puerta” de la isla.

Si bien la situación actual del aeropuerto es de insuficiencia funcional, y carece de imagen capaz de disparar un proceso de polarización territorial de actividades económicas, y consecuentemente no se han manifestado hasta ahora en su entorno procesos decididos de implantación de actividades cualificadas, las previsiones -en extensión y forma- que se han hecho para su ampliación -por lo demás necesarias y reclamadas por el incremento de tráfico- crean la oportunidad de configurar un polo territorial de atracción de actividad empresarial capaz de aprovechar las externalidades de la inversión sectorial en esta infraestructura.

OBJETIVOS Y CRITERIOS ESTRATÉGICOS PARA LA OPERACIÓN

El interés de la operación para la economía de la isla y para la estructuración de su territorio, está en la oportunidad de crear el soporte para que, en torno al aeropuerto y a propósito de la actuación sectorial de su ampliación, se asienten las actividades empresariales que -como se ha constatado en la experiencia internacional- atraen los aeropuertos. Esta capacidad de tan singulares infraestructuras de comunicación, que aquí se trata de aprovechar como oportunidad, tiene su fundamento en determinadas cualidades funcionales del aeropuerto como centro de transporte, así como de otras cualidades de imagen y símbolo como “puerta” del territorio insular, y también en razón de factores de localización más clásicos derivados de la economía de escala que crean las propias actividades directamente vinculadas al aeropuerto.

Se trata por tanto de concebir una operación con objetivos territoriales más allá de su mera formulación sectorial, evitando precisamente configurarla procedimentalmente tan sólo como una derivación inercial de la ampliación del aeropuerto, y planificándola de modo tal que las

externalidades de la inversión infraestructural y de su posterior funcionamiento se apliquen a la creación de un área de fomento de la actividad económica bajo la concepción recientemente acuñada de “ciudad aeroportuaria”. Este concepto describe un espacio integrado por las instalaciones propiamente infraestructurales de transporte, junto con las actividades más directamente vinculadas al funcionamiento del sistema, y también aquellas otras que, siendo compatibles y aún beneficiosas para su desarrollo, no tienen relación directa ni necesaria con el sistema de transporte, pero lo aprovechan como factor de localización. La concepción y planificación urbanística integrada de estos complejos de instalaciones, bajo la denominación analógica de “ciudad”, es una aportación actual y de eficacia constatada en la estructuración y desarrollo de los territorios metropolitanos.

A semejanza del puerto de mar, un concepto actual de puerto aéreo como territorio “de borde” con el espacio aéreo operativo, tiene un gran atractivo latente que incluso se puede apreciar en forma de interés público por el espectáculo técnico y estético. Este componente de la modernidad urbana -la función recreativa suscitada por motivos culturales, tecnológicos o estéticos; la fama y celebridad de determinadas áreas o elementos urbanos- de la que tanto han sabido aprovecharse los frentes de mar, deberá ser un criterio principal en la concepción del nuevo aeropuerto. Ya hace casi una década que los aeropuertos líderes en la innovación se han propuesto fomentar usos complementarios al propio sistema de transporte para consolidar su prestigio a través de su atractivo como pieza urbana compleja.

También desde momentos muy iniciales del último ciclo expansivo del transporte aéreo, la renovación o la nueva creación de aeropuertos se ha hecho con pretensión de complejidad y atracción de usos que, incluso antes de ser conceptuados como “ciudad”, crearon el modelo implícito de ciudad aeroportuaria y ensayaron su montaje.

La oportunidad -y en definitiva la razón principal para un concepto evolucionado de aeropuerto- está en que las instalaciones que originalmente y por sí mismo éste necesita, por pertenecer a tecnologías-líder, tiene una gran capacidad latente para difundir en su entorno valores de posición y de escala, de los que a su vez se beneficiarían las instalaciones originales. Algunos ejemplos de ello son:

- Los servicios meteorológicos del aeropuerto, por ser quizá el tráfico aéreo la aplicación principal de estos servicios, invitan a que sea éste el lugar apropiado para sede central de los organismos regionales de meteorología, y no sólo dependencia delegada para el servicio del aeropuerto.
- En una consideración económica más espontánea y privada, empresas vinculadas al servicio del aeropuerto, tales por ejemplo como las de mantenimiento de motores de aviación, que requieren alta tecnología, se pueden beneficiar no sólo de la economía de escala de dar servicio a varias compañías aéreas (lo que es ya normal), sino que reclaman crear la oportunidad de ampliar al exterior del aeropuerto sus servicios, por ejemplo: al mantenimiento de turbinas de marina, en el caso citado.

Todo ello va construyendo un entramado de dimensión, diversidad y complejidad tales que, articulado y fundado sobre el transporte aéreo (sobre el aire en suma, como el frente de mar se monta sobre el pretexto agua) se convierte en concepto más próximo al de “ciudad” que al de mera “infraestructura”.

Sobre estos principios generales, Gando posee la oportunidad (que ha considerado este Plan Insular también desde el punto de vista de las vinculaciones estructurales entre viejo y nuevo sistema de asentamientos en la isla) de ser un área de transición entre la capital insular y el sistema tradicional de asentamientos por un lado, y los desarrollos turísticos y nuevos asentamientos, por otro. Ello, junto con la prevista mejora de la conexión directa al norte de la isla a través de la

circunvalación tangencial de Las Palmas, puede enriquecer su malla de relación e intercambio de usos con el territorio insular.

La organización procedimental de esta actuación, acorde con su relevancia estructural y su carácter sintético e intersectorial, requerirá un sistema operativo consecuentemente integrado (más allá de la mera voluntad de coordinación, que para este objetivo sería ineficaz por sí sola), y por tanto un organismo ad-hoc capaz de garantizar tanto su puesta en marcha inmediata como la participación de todas las instituciones implicadas y capaces de hacer aportaciones decisivas al éxito de la operación. Con esos criterios, bajo el principio de unidad gerencial y previendo además la necesidad de incorporar a la iniciativa privada en determinadas fases y acciones, la operación habrá de desarrollarse en el marco de una figura gerencial institucional "ad hoc", que habrá de elegirse de acuerdo con las normas sobre procedimiento y organización que para ello prevé este Plan Insular en sus Normas y Programa de Actuación.

OBJETIVOS Y CRITERIOS PARA LA ORDENACIÓN

En cuanto a sus contenidos o elementos territoriales, la operación tiene tres componentes: la actuación infraestructural propiamente aeroportuaria; la acción infraestructural viaria en el corredor costero de la autopista GC-1; y la creación de un parque de actividades económicas.

a) Criterios relativos al aeropuerto como infraestructura de transporte:

Este componente de la actuación consiste en la ampliación del aeropuerto, de acuerdo con el plan sectorial correspondiente de la Administración aeroportuaria (Ministerio de Obras Públicas y Transportes).

Este plan sectorial deberá ser asumido como componente sectorial de la operación general, pero será en todo caso redactado en coordinación con el organismo gestor de ésta y por tanto en diálogo con todas las instituciones que se hayan de integrar en el operativo.

El plan sectorial de la infraestructura aeroportuaria integrará, de acuerdo con su propia regulación, además de los sistemas técnicos e instalaciones funcionalmente vinculadas a ellos, aquellos otros usos complementarios cuyo funcionamiento haya de integrarse directamente en las instalaciones infraestructurales, tales como las zonas para la instalación de empresas de carga aérea, edificios para oficinas operativas de compañías aéreas y operadores turísticos, sedes de organismos relacionados con tecnologías propias de la navegación aérea, empresas y talleres relacionados con el mantenimiento, y otras instalaciones análogas.

No obstante, a petición de la Administración aeroportuaria y en todo caso con su acuerdo, parte de estas instalaciones específicas podrán ordenarse de modo integrado en el conjunto de la operación, sobre todo cuando su actividad o rendimiento pueda mejorarse en localizaciones que permitan un uso más elástico del suelo o una mayor imbricación espacial con otras actividades empresariales, o bien deseen aprovechar su economía de escala en beneficio propio, como era en el ejemplo ya citado la ampliación de la actividad de mantenimiento de motores de aviación al de turbinas de marina.

El dimensionado y la ordenación de esta componente infraestructural (aeropuerto) de la "ciudad aeroportuaria" se han deducido de los trabajos preparatorios para el Plan Director avanzados por el Ministerio competente para la ampliación del aeropuerto. Los ajustes y modificaciones que sean precisos se harán en el contexto y con los procedimientos de coordinación y concierto que se regulan en este Plan Insular para el desarrollo de esta operación.

b) Criterios relativos al corredor viario costero y a la variante de la Autopista GC-1:

La mera ampliación del sistema aeroportuario, incluso limitándola a sus instalaciones específicas, para cualquier previsión razonable de incremento de actividad, requiere superar la franja que hoy ocupa entre la costa y la traza actual de la Autopista GC-1.

Siendo por tanto necesario vincular en todo caso la ampliación del aeropuerto con la construcción de una variante, el nuevo trazado de la Autopista atenderá además a los otros requerimientos que el Plan Insular establece para esta operación en el marco de la estructura territorial propuesta:

- Resolver el entronque de la GC-1 con la autovía procedente del norte que circunvala Las Palmas de Gran Canaria (Tangencial) y Telde hasta incorporarse al corredor costero.
- Permitir una ordenación del área o parque de actividades extensa y adecuada a sus objetivos, y permitir el funcionamiento integrado de todas las instalaciones y componentes urbanos de esta actuación (parque aeroportuario).
- Resolver los entronques con la actual GC-1, de forma que se optimicen los accesos al aeropuerto desde el norte (Las Palmas de Gran Canaria) y desde el sur.
- Permitir un proceso de construcción secuencial, de modo que la entrada en servicio de sucesivos tramos permita ir completando el modelo propuesto, sin añadir rigideces al proceso de ampliación del aeropuerto y de creación de las demás componentes de la actuación.
- Mantener la traza en cotas no elevadas para evitar rupturas en la morfología del terreno.

c) Usos e instalaciones de las áreas de actividad económica.

Fuera del ámbito funcional estrictamente aeroportuario, que con elasticidad razonable se ha definido en el anterior párrafo a), los demás suelos adscritos a esta actuación se destinarán a actividades acordes con los objetivos estratégicos definidos, que se sistematizan a continuación describiéndolas como productos urbanos/inmobiliarios:

1. Usos-instalaciones de mayor vinculación funcional a la actividad del aeropuerto:

- Hoteles, no sólo orientados a tránsitos y a estancias de viajeros con actividad de negocios en la isla, sino para estancias y actividades limitadas al propio lugar del aeropuerto: encuentros, reuniones de empresa, convenciones ... Ello requiere por tanto no sólo cierto equipamiento específico (que en parte será reiterativo con el del Burotel) sino más bien un tipo de hotel para estancia placentera, autónoma respecto a la ciudad y a las zonas turísticas, más próximo al concepto de hotel turístico con parcela amplia y servicios deportivos, gastronómicos y de diversión. El tamaño de cada uno habría de estar por tanto entre 300 y 500 camas, con 10 a 17.000 m² edificados sobre una parcela de 2 a 4 has. En una hipótesis de 2 hoteles, resultaría un área hotelera de unas 6 has, con unos 25-30.000 m² construidos.
- Burotel, para encuentros de negocios y reuniones de empresa, con alquiler de servicios de oficina, despachos, salas de conferencias y gabinetes de comunicaciones. Por sí mismo o en combinación con un hotel, debe disponer servicios diversificados y de calidad, de restauración, ciertas posibilidades de deporte y distracción.
- Zona para empresas de carga aérea y de transportes especiales, para oficinas, almacenamiento y otras facilidades complementarias de su actividad. Oficinas de importadores/exportadores. Centros de distribución especializada de mercancías, de ámbito insular, capaces de aprovechar el valor de posición del aeropuerto respecto a las rupturas de carga.

- Oficinas para compañías aéreas regulares y charter, y para operadores turísticos, complementarias a las oficinas operativas en el aeropuerto.
- Servicios al automóvil relacionados con el aparcamiento, propios al menos de una completa y bien equipada estación de servicio, con independencia de otras instalaciones propias de este uso pero menos vinculadas al servicio del aeropuerto.

2. Usos-instalaciones que apoyan la economía de escala de las actividades del aeropuerto.

- Sedes de organismos e institutos regionales relacionados con los servicios genuinos y las tecnologías propias de la navegación aérea: meteorología, comunicaciones, etc. Estos edificios tienen la peculiaridad de poder contribuir a la invención de un paisaje atractivo, con su estética hipertecnológica y simbólica basada en la composición con las antenas y otros artefactos de comunicaciones y meteorología, que con esta mayor escala pueden aportar un aire nuevo a la silueta del complejo aeroportuario, hasta ahora escuetamente representado por la más clásica y discreta torre de control.

En el extremo, por otras razones de oportunidad y factores de localización, este concepto y uso puede adquirir envergadura y autonomía urbanísticas por la posición geográfica de la isla y consiguiente capacidad potencial para atraer contactos intercontinentales o reuniones de empresas. Las instalaciones de comunicaciones pueden por ello desarrollarse de modo autónomo como servicios telemáticos para transferencia de información en tiempo real, de modo tal que sin llegar a constituir un “telepuerto”, como los que hoy se apoyan en los grandes aeropuertos para servicio a los parques de empresas, ofrezca aquí un servicio adicional para el fomento de los encuentros de negocios en Gran Canaria.

- Sedes de empresas y talleres relacionados con las tecnologías propias del aeropuerto, como las ya mencionadas de mantenimiento de turbinas de aviación, cuya economía propia reclama una escala mayor de actividad y ampliación a servicios no aeroportuarios.
- Centros especializados en servicios no necesariamente vinculados al aeropuerto, pero complementarios o con uso interrelacionado. Son prototipo de este concepto los llamados “centros del automóvil”, que en la tendencia actual a la periferización de los lugares de exposición y reparación de automóviles, se benefician de grandes superficies de exposición y de la posibilidad de implantar usos múltiples para incrementar su atractivo.

3. Usos-instalaciones orientados a consolidar las funciones, imagen y prestigio del aeropuerto como pieza urbana.

- Centros o áreas comerciales (diferentes de las duty-free y del pequeño comercio de alcance - souvenirs, tabaco, etc.- en los recorridos funcionales de embarques). Se trata de centros más potentes, que no se limitan a captar el ocio o las necesidades de los pasajeros durante las esperas, sino que tienen como cometido dar servicio a los empleados y personal en general que desarrolla su actividad en el área del aeropuerto y en el parque de actividades conexas. Estas demandas aseguran un umbral mínimo, que no obstante será sobrepasado por la atracción de demanda difusa en el activo corredor Las Palmas-sur, donde un centro comercial de gran superficie vinculado a la imagen e hito del Aeropuerto puede actuar como una de las anclas de toda la operación.
- Áreas de exposiciones al aire libre, salas, e incluso un museo de contenido tecnológico relativo a los sistemas de transporte o a las comunicaciones de gran escala. El aeropuerto ofrece una de las escasas oportunidades en la ciudad de contar con espacio extensísimo pavimentado para acontecimientos que así lo reclaman: las plataformas de estacionamiento y maniobra, y sobre todo

las áreas de reserva para sus posibles ampliaciones, ofrecen oportunidades capaces de amenizar cultural y recreativamente el complejo aeroportuario justamente con los tipos de actividades recreativas y culturales de más prestigio y demanda actualmente. Evidentemente, con las limitaciones propias de la continua actividad del aeropuerto, que no permite interferir su ámbito operativo, es posible y está experimentado este uso. Por ejemplo, la exhibición de aparatos históricos, las muestras de prototipos y motores nuevos por parte de las industrias fabricantes, son actividades internacionales ya habituales, que sólo pueden desarrollarse en aeropuertos con tales previsiones. De modo semejante, actividades de fomento del interés por materias relacionadas con la navegación aérea, con el espacio exterior, con las comunicaciones, etc., pueden ser atraídas por el Aeropuerto, y éste beneficiarse de la actividad cultural y empresarial generada, y sobre todo incrementar su prestigio comercial y/o turístico.

Ello requiere previsiones de suelo para este destino específico. Pero estas instalaciones pueden y deben imbricarse con las propias del aeropuerto, dedicando a esta actividad los suelos de reserva necesarios para ampliación de terminales o de otras instalaciones; elasticidad de suelo con que debe de contar todo aeropuerto.

4. Productos más diferenciados: edificios terciarios y locales para actividades económicas.

Se trata de desarrollar un nuevo modo de implantación física para el nuevo tipo de actividades que requiere una economía cuya base principal son los servicios. Las condiciones urbanísticas para ello son la concepción de nuevos tipos edificatorios y una nueva relación de ellos con el entorno, de modo que se dé satisfacción a la necesaria mezcla de actividades propia de la creciente complejidad e interrelación de la actividad empresarial, evitando la zonificación separativa y excluyente de usos que caracterizó a los “polígonos industriales”: talleres, laboratorios, almacenes y oficinas han de integrarse en un mismo entorno, y con frecuencia en un mismo edificio, como actividades funcionalmente complementarias.

La actuación desarrollará, básicamente en esta componente más propiamente destinada al asentamiento de actividades económicas, el producto denominado “locales de actividad”, que requerirá una normativa urbanística específica para permitir y regular la mezcla de usos.

La organización interna del área o parque empresarial, orientada a ofrecer una gama flexible de productos inmobiliarios y servicios a las empresas, responderá a los siguientes requerimientos:

I.- Composición interna variada en usos y actividades, con gama amplia y mezcla de aquéllos que sean compatibles entre sí.

II.- Adaptabilidad y flexibilidad de, al menos, parte de sus instalaciones para adecuarse a las demandas cambiantes de las empresas. Previsión de gran elasticidad de los parámetros físicos de las instalaciones.

III.- Imagen cuidada, de calidad ambiental y estética, tanto para los edificios como para los espacios colectivos y la urbanización.

IV.- Modalidades diversas de promoción y gestión inmobiliaria, organizando la explotación del parque como servicio a las empresas, permitiendo e incluso fomentando el régimen de alquiler, y formas diferentes de promoción/comercialización, tanto por agentes privados como por inversores institucionales y por la propia gerencia de la operación.

El parque incluirá cualquiera de los productos urbanos/inmobiliarios que se han descrito como directa o indirectamente vinculados al aeropuerto en el párrafo 3 anterior. Además, en los extremos de la gama de actividades económicas, entre el terciario y la industria, dispondrá de

edificios netos de oficinas, así como de instalaciones específicas de almacenamiento y plantas productivas o talleres hasta un nivel razonable de compatibilidad con el carácter de la actuación antes establecido. Pero los productos genuinos y dominantes del parque de actividades serán los siguientes:

- Centro de empresas, de acuerdo con las características tipológicas y de organización previstas en los puntos I a IV anteriores.

- Centro comercial, funcionalmente vinculado con los demás usos, incluso con los accesos al aeropuerto, pero espacialmente diferenciado de ellos. Capaz de organizar la mezcla de consumo y actividades recreativas. Gran superficie y fuerte dotación propia de aparcamientos.

- Equipamiento público de carácter terciario. Conceptuando la operación como de uso terciario, las previsiones de equipamiento público se orientarán a las actividades recreativas, deportivas, científico-culturales-divulgativas, de apoyo y fomento de las actividades empresariales mediante equipo para convenciones, congresos y docencias especializadas de reciclado profesional, como "campus docente multiuso".

d) Descripción de la ordenación.

1) Determinaciones de estructura.

Se construirá una variante de la Autopista GC-1 con una traza desplazada hacia el oeste de acuerdo con la definición gráfica contenida en esta ficha, con el objeto de permitir la localización conexas del Aeropuerto con las áreas de actividades.

En caso de que el trazado que finalmente se establezca por el Plan Especial (de la circunvalación) afecte al Centro de Emisores y/o Campo de Antenas anejo, se determinará una zona próxima para su traslado, así como las condiciones para el mismo.

Desde ésta se dispondrán dos accesos específicos al recinto aeroportuario, al norte y al sur, que se incorporarán a una avenida que ha de constituir el borde del área estrictamente aeroportuaria con el parque de actividades. En la variante se dispondrá un acceso (oeste) preferente al área de actividades, con uso simultáneo y adecuado para acceso al recinto aeroportuario.

2) Criterios de ordenación interior, superficies y edificabilidad.

Con las flexibilidades de usos que se indican en el párrafo anterior a), se definen las siguientes piezas:

- Área aeroportuaria, delimitada con criterios sectoriales y de acuerdo con las especificaciones que suministran los trabajos previos a la redacción del Plan Director del Aeropuerto. Indicativamente se ha representado en el Esquema Gráfico de esta ficha la ordenación de este recinto deducida de aquellos trabajos, que no tiene a efectos de este Plan más valor que el de ilustrar y dimensionar el ámbito reservado.

- Parque de actividades económicas, delimitado entre el ramal sur de la variante de la GC-1, la avenida de borde de las terminales del Aeropuerto y el acceso oeste al mismo. Es un recinto triangular de aproximadamente 100 has, destinado a asumir cualquiera de los usos e instalaciones definidos en el anterior párrafo c). La ordenación interior de esta pieza que se representa en el Esquema Gráfico de esta ficha tiene sólo finalidad indicativa e ilustrativa sobre el modelo urbano a crear. Su edificabilidad total máxima será de 500.000 m².

El Plan Especial de desarrollo de esta operación podrá circunscribirse a un ámbito parcial de esta pieza, o fijar fases para su ejecución.

- Área recreativa-comercial, que debe concebirse como ancla y generadora de las implantaciones económicas, de acuerdo con las indicaciones sobre usos e instalaciones contenidas en el punto c).3. Ha de situarse vinculada funcionalmente al enlace oeste de la Autopista GC-1 y a la avenida de acceso desde éste al aeropuerto. Ha de vincularse en su ordenación y uso al parque recreativo de borde con la autopista. El ámbito destinado a estos usos e instalaciones será de unas 25 has.
- Extensión norte del Parque de Actividades Económicas.

La operación que se define aquí podrá optar por circunscribirse a las áreas descritas en los puntos anteriores, o bien prever una extensión de usos hacia el norte, apoyada en los ejes construidos para acceso al aeropuerto. Por la extensión del área susceptible de entrar en valor, y por la incertidumbre que en todo caso se proyecta sobre tal posibilidad y su ritmo temporal, no debe definirse ningún modelo de ocupación de este territorio, de modo que, sólo si se estimase posible utilizar el efecto de fachada en los accesos del aeropuerto, se dispondrá una ocupación lineal, lo que indicativamente se ilustra en el esquema gráfico de esta ficha.

- Extensiones puntuales al oeste de la autopista, con el mismo criterio de previsión de extensión, que puede no formar parte de la operación desde su inicio o bien incorporarse a ella desde su concepción como el germen de unas actuaciones morfológicamente adaptadas al territorio, de tamaño controlado, más allá de la autopista, donde se localicen los usos de mayor consumo de suelo, incluso el hotelero. Indicativamente se establece una pieza de esta naturaleza en el esquema gráfico de esta ficha, apoyada en el enlace oeste de la variante de la autopista.

Para preservar la imagen de calidad funcional, ambiental y visual de estas extensiones, cualquier implantación de nuevos usos en este ámbito quedará supeditado a un Plan Especial que establezca las directrices de adecuación de dichas ordenaciones que garanticen el mantenimiento de los parámetros de calidad que se pretenden para la actuación del Parque Aeroportuario de Actividades Económicas.

CARÁCTER DE LAS DETERMINACIONES, COORDINACIÓN INTERADMINISTRATIVA Y AFECCIÓN A OTROS PLANES

Las determinaciones contenidas en este Plan Insular para esta Operación Estratégica tienen el carácter de determinaciones vinculantes que define el artículo 5 de la Ley 1/1987, de 13 de marzo, reguladora de los Planes Insulares de Ordenación.

En razón de ello, las determinaciones aquí establecidas para la Operación prevalecerán inmediatamente sobre los Planes y Normas urbanísticas afectados en los municipios de Telde e Ingenio, sin perjuicio del deber de acomodación de éstos al Plan Insular.

De acuerdo con el punto 1.e) del artículo 6 de la referida Ley de Planes Insulares, el ámbito territorial de esta Operación será objeto de planeamiento conjunto, de modo que las previsiones de este Plan Insular se desarrollen en este sector mediante un Plan Especial.

Asimismo, las Administraciones Públicas con competencias sectoriales afectadas por la operación quedan obligadas en cuanto se refiere a la ampliación del aeropuerto y a la remodelación y variante de la Autopista GC-1. La coordinación con los planes sectoriales correspondientes, que se ha iniciado desde el momento mismo de preparación y redacción de este Plan Insular, se proseguirá con el operativo definido por éste.

DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN Y GESTIÓN

La actuación se define como “Operación Estratégica”, siéndole de aplicación cuantas especificaciones y regulaciones le corresponden a esta conceptualización de acuerdo con las Normas Generales de este Plan Insular, Título I de las Normas, y con las Bases de Actuación, del Plan.

Su gestión será unitaria, con las salvedades que en todo caso corresponden en razón de sus competencias exclusivamente sectoriales a las Administraciones Públicas a quienes están adscritos el aeropuerto, la Base Aérea de Gando y la Autopista GC-1. Estas podrán incluirse en la entidad gestora de la operación, en cuyo marco se producirá en todo caso la coordinación de sus planes, programas y proyectos sectoriales.

Cualquier otra acción que no implique ejercicio de competencias sectoriales exclusivas de estas Administraciones, o que implique aprovechamiento urbanístico del suelo en el ámbito delimitado de esta operación, será ejercitada de acuerdo con el marco gerencial y operativo unitario que se configura para su desarrollo.

En el marco institucional de gestión que se acuerde crear, según se prevé en el epígrafe “Definiciones Normativas Habilitantes” de la Introducción a las Normas del Plan Insular, y de acuerdo con la figura de gestión que se elija de entre las previstas en las Bases de Actuación, se incluirán las siguientes administraciones: Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), Gobierno de Canarias, Cabildo Insular de Gran Canaria, Ayuntamiento de Telde, Ayuntamiento de Ingenio, y potestativamente el Ministerio de Defensa en razón exclusiva de la regulación y salvaguarda del interés para la defensa nacional de la Base Aérea de Gando. Bien desde la constitución del órgano gestor, o bien en fases posteriores de ejecución, podrán incluirse, operativamente en la actuación otros inversores institucionales y privados. La incorporación de éstos, si el órgano de gestión se constituye bajo la figura del Consorcio, requerirá de acuerdo con el Reglamento de Gestión Urbanística de la Ley del Suelo, el previo convenio acerca de las bases que deberán regir su actuación. Si el órgano de gestión adoptase la forma de Sociedad Anónima con intervención de sujetos privados, los acuerdos de constitución que adopte cada uno de los entes públicos participantes deberán contener las bases de colaboración entre los diferentes sujetos intervinientes que regula el artículo 2 del Real Decreto 1.169/1978.

En el seno del órgano que haya de crearse para la ejecución de esta operación, y para regular y comprometer a la participación de cada uno de los actores que lo integren, se diferenciarán las actuaciones e inversiones de éstos que les otorguen derechos sobre el aprovechamiento urbanístico de los suelos que resulte del conjunto de la operación, a efectos de determinar su participación en el mismo, distinguiéndolas de aquellas otras acciones administrativas, sean o no de inversión, que no tengan objeto lucrativo ni trascendencia mercantil en la revalorización del suelo.

El Plan Especial preceptivo para la ejecución de esta operación establecerá las regulaciones e instrumentos que habiliten a las Administraciones Públicas para la o las expropiaciones de suelo que requiera la ejecución de las determinaciones de este Plan Insular en este ámbito, cuya gestión estará encomendada al órgano de gestión ad hoc de esta operación, que asimismo podrá ser beneficiario de la expropiación.

FICHA CBDP

Operación Estratégica

DISTRITO CENTRAL RECREATIVO Y DE NEGOCIOS

EN EL PUERTO DE LA LUZ

LOCALIZACIÓN DE LA ACTUACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL

El ámbito espacial de esta operación son las dársenas portuarias que constituyen el frente marítimo de la ciudad central, entre la Plaza de San Juan Bautista y el Castillo de La Luz.

La entrega al mar del principal eje de actividad comercial y de oficinas de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria -la Avenida Mesa y López- está hoy impedida por el recinto cerrado de la Base Naval que la Armada mantiene en el Puerto de La Luz, cuya caducidad de posición es evidente, así como la necesidad de modernizar funcionalmente y ampliar sus instalaciones en una localización geográfica más apropiada y sin restricción de espacio; todo ello en coherencia con los planes y experiencias ya muy avanzadas del Ministerio de Defensa para el traslado de instalaciones estratégicas de la defensa fuera de los núcleos urbanos.

De modo análogo, el frente de Levante de las áreas urbanas de Las Canteras y la Isleta, y sobre todo los espacios de gran riqueza ambiental y de intenso uso urbano articulados por el Parque de Santa Catalina, están separados del mar por los muelles de Transbordadores y de Ribera Oeste y Norte, con uso actual para embarque de pasaje y atraque de embarcaciones de pesca. Actividades éstas últimas que, si bien no producen interrupción de vistas ni exigen restricción total de acceso, muestran un grado máximo de incompatibilidad con el desenvolvimiento de actividades urbanas centrales (como sucede con las maniobras de pesca), o bien pueden mejorar su posición y ordenación (maniobra de transbordadores).

Los planes sectoriales de la administración portuaria prevén aumentos notables de la capacidad de atraque y superficie de maniobra y almacenaje del Puerto de La Luz, apoyándose en los diques de León y Castillo y de Reina Sofía, que permitirían una reorganización de la actividad portuaria de modo tal que se trasladasen hacia Levante las actividades menos compatibles del puerto, pudiendo aprovecharse el valor de estos espacios para implantar usos de interés común y compenetración espacial entre ciudad y puerto.

La superficie de suelo en los muelles actuales es:

- En la Base Naval y el muelle de Transbordadores: 17 has.
- En los muelles de Ribera Oeste, Norte y del Castillo: 22 has.

OBJETIVOS Y CRITERIOS ESTRATÉGICOS PARA LA ORDENACIÓN

Más allá de la ocasión que se manifiesta en este lugar para resolver un problema de fricción entre espacios y actividades, y transformar el conflicto en una oportunidad para obtener un alto rendimiento social y económico, la operación adquiere pleno sentido en la estrategia territorial definida por este Plan: su contribución es decisiva para el logro del objetivo de interés insular de recuperar el valor y la imagen internacional de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria como capital mercantil del Atlántico. Tal objetivo puede alcanzarse aquí mediante un tipo de actuación urbana semejante a las que hoy ejecutan las ciudades líderes del comercio marítimo en su renovada y fuerte competencia internacional. El valor principal de esta actuación urbanística es, pues, la creación de un área tal que, identificándose con la imagen y el tipo de paisajes urbanos con que se están cualificando hoy a las primeras ciudades mundiales, aproveche una posición inmejorable y de superficie suficiente para desarrollar actividades económicas. Los elementos constitutivos de este nuevo espacio serán: la extensión de usos centrales de actividad urbana y de negocios de Las Palmas de Gran Canaria; el paisaje y algunas actividades compatibles propias del área portuaria;

espacios urbanos multifuncionales integrando usos culturales, recreativos y comerciales; y finalmente la incorporación a su ordenación del agua, con sus efectos cruciales de revalorización de paisaje urbano y de atracción de actividades.

En suma, la operación consistirá en aprovechar la ampliación del Puerto de La Luz prevista desde el punto de vista infraestructural como consecuencia de las actividades de comercio marítimo, reordenando el área portuaria de modo tal que se aproveche no sólo su incremento de capacidad como infraestructura de transporte, sino también su potencial como soporte de nuevos usos y actividades. Ello permitirá reforzar la economía inmediata del puerto cualificando su imagen, generando actividad económica y mercantil, e incorporando un área urbana muy cualificada y atractiva como sede de negocios, comercio, cultura, ocio y turismo.

En razón de la envergadura espacial e inversora de la actuación, ya que su desarrollo requiere procesos complejos y no inmediatos de sustitución, en cuanto que habrán de ser previamente repuestas las infraestructuras que hoy soportan las actividades portuarias y de la defensa, la actuación podrá ejecutarse por fases diferenciadas de modo que la escala de la intervención y su periodo de ejecución puedan adecuarse a las capacidades inversoras y a la comercialización de los productos inmobiliarios resultantes.

OBJETIVOS Y CRITERIOS PARA LA ORDENACIÓN

a) Determinaciones de estructura.

La transformación urbana del área portuaria objeto de esta operación requiere su conexión estructural potente con espacios centrales de la ciudad. Los elementos urbanos conectores serán la Avenida de Mesa y López, el Parque de Santa Catalina y el Parque del Castillo de La Luz en la Isleta. Estas conexiones estructurales requieren configuración e imagen urbana continua entre la ciudad y el área portuaria, por tanto se realizarán sin discontinuidad de rasante y de modo tal que la entrega a las nuevas piezas urbanas en el puerto tenga valor estructurante para la organización interna de éstas. De este modo, la continuidad funcional y paisajística entre la ciudad consolidada y las nuevas piezas urbanas se organizará según transversales al frente de mar, y la avenida marítima de cinturón del puerto mantendrá su relativa especialización para tráficos canalizados a larga distancia urbana.

La Avenida de Mesa y López cumple un papel fundamental como eje articulador del espacio urbano que pone en relación la actuación propuesta en esta ficha con la del Rincón en la zona de penetración a la ciudad por el norte -ficha RLC-. Es, pues, fundamental la recualificación de esta vía tanto en su diseño (prolongación de la rambla central, amueblamiento, etc.), como en sus características funcionales, usos y tipologías edificatorias vinculados a la misma.

Por todo ello, ya sea conjuntamente con el desarrollo de esta operación con la descrita en la ficha RLC, o separadamente, deberá redactarse un Plan Especial para el desarrollo y concreción de los objetivos y directrices aquí propuestos.

b) Criterios de ordenación interior.

En el borde lineal de transición entre los tejidos de la ciudad actual y el frente portuario, la organización de la edificación mantendrá y acentuará la permeabilidad visual transversal hacia el agua, traduciendo al espacio de las nuevas piezas de borde de mar el mismo criterio estructural de transversalidad paisajística.

En los suelos más alejados del borde urbano se localizarán las edificaciones de mayor altura, algunas de las cuales podrán alcanzar hasta las 30 plantas, significándose como referencias

arquitectónicas de una renovada capitalidad de Las Palmas de Gran Canaria.

La regularización o ampliación de la superficie de tierra y la disposición de otros diques, islas, pantalanos o cualesquiera elementos para la incorporación al uso y paisaje urbano de las superficies de agua abrigada en las dársenas objeto de esta actuación, será libremente decidida en el marco del planeamiento de desarrollo de este Plan Insular.

c) Sobre los usos.

Con la proporción relativa entre ellos que se decida en el planeamiento de desarrollo, y con la superficie máxima que se indica en el apartado d) siguiente, la actuación incluirá, los siguientes usos, todos ellos con las connotaciones y carácter propios de la centralidad urbana:

- Hotelero, en las modalidades de hotel urbano, de viajeros, de convenciones o turístico. La acogida de turismo y un deseable funcionamiento combinado con el área de Las Canteras para turismos urbanos de invierno, es un objetivo fundamental para la estrategia a la que responde esta operación.

- Oficinas y actividades económicas, en edificios exclusivos de oficinas o multifuncionales destinados a actividades de gama amplia, de oficinas, laboratorios, talleres y almacenamiento. A estos efectos, el Plan Especial de desarrollo de esta operación establecerá las regulaciones y normas de uso terciario e industrial con flexibilidad tal que hagan posibles los denominados "locales de actividades económicas" en la forma hoy ya usual en lugares centrales de metrópolis activas, que por tanto serán distintas a las Normas que para ello contiene el vigente Plan General Municipal de Las Palmas de Gran Canaria.

- Comercial, bien en locales exclusivos de comercios individualizados, bien en centros integrados, o bien en edificios multifuncionales, mezclándose con usos recreativos, culturales, de hostelería y de actividad económica, otras variedades comerciales y vinculadas al transporte, servicios, etc. Ello requerirá normativa específica diferente a la actual del Plan General de Las Palmas de Gran Canaria, de modo análogo a lo previsto en el punto anterior.

- Recreativos, de equipamiento cultural y equipamiento turístico, bien en parcela exclusiva o integrados en edificios con otros usos, tanto de titularidad pública como de carácter lucrativo, y tanto para actividades al aire libre como cubiertas. Los usos culturales-recreativos (como museos marítimos o geográficos, teatros, centros de exposiciones, etc.) deben actuar como catalizadores para la conformación del carácter e imagen del área.

- Aparcamiento, con una alta dotación, para garantizar la autosuficiencia del nuevo recinto urbano.

- Alojamiento residencial, con criterio complementario, que ha de traducirse en una dotación numéricamente no significativa. Se referirá a viviendas propias de áreas centrales con población de alta movilidad, del tipo apartamentos, destinados en gran proporción a apoyar el funcionamiento de las empresas facilitando el alojamiento y la movilidad de empleados y profesionales.

- Puntos de atraque, en baja proporción, no concebidos como uso intensivo de tipo puerto deportivo ni marina, y por tanto en baja dotación, destinados fundamentalmente a cualificar el paisaje y animar el área con actividad náutica, bien para uso privado de los edificios e instalaciones localizadas en el área, bien como central de atraque para usos turísticos, de paseo, de alquiler u otros públicos análogos.

d) Intensidad de usos.

Con libertad de proporción bajo los criterios cualitativos definidos en el apartado c) anterior, el Plan Especial de desarrollo de esta actuación establecerá las intensidades de cada uso, con la limitación de una edificabilidad total sobre rasante de 380.000 m². La superficie bajo rasante será destinada exclusivamente a aparcamiento e instalaciones de mantenimiento de los edificios y será libre.

CARÁCTER DE LAS DETERMINACIONES, COORDINACIÓN INTERADMINISTRATIVA Y AFECCIÓN A OTROS PLANES

Las determinaciones contenidas en este Plan Insular para esta operación estratégica tienen el carácter de determinaciones vinculantes que define el artículo 5 de la Ley 1/1987, de 13 de marzo, reguladora de los Planes Insulares de Ordenación. Este carácter vinculante se refiere a la necesidad de que se acometa dicha operación por la importancia trascendental que la misma tiene para el futuro desarrollo no sólo municipal sino insular, dado su papel en la recualificación de la imagen capitalina como “capital mercantil y turística del Atlántico”.

Los contenidos desarrollados para cada operación en el apartado relativo a objetivos y criterios para la ordenación no tienen otra misión que constituir un marco de referencia para la elaboración del planeamiento de desarrollo, sin que deban interpretarse como determinaciones vinculantes que vengán a superponerse a las del vigente Plan Especial del Puerto.

La concreción definitiva de los usos a establecer, la proporción de cada uno de ellos y los plazos o fases en que la operación habrá de desarrollarse serán determinados por el planeamiento de desarrollo (Plan Especial) en virtud de las directrices fijadas en la ficha correspondiente y de acuerdo con las instrucciones que emanen del Órgano de Gestión en el que estará integrada la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

En razón de ello, las determinaciones aquí establecidas para la operación prevalecerán inmediatamente sobre el Plan General Municipal de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, sin perjuicio del deber de acomodación de éste al Plan Insular.

De acuerdo con el punto 1.e) del artículo 6 de la referida Ley de Planes Insulares, las previsiones de este Plan Insular para esta operación se desarrollarán en el ámbito delimitado para ella previamente mediante un Estudio de Viabilidad para la creación de áreas de oficinas, actividades económicas, hotelera y muelle recreativo en la Base Naval, traslado de la misma y el establecimiento de un centro recreativo, comercial y de equipamientos entre la Base Naval y el Muelle de Santa Catalina y un Plan Especial para cada una de sus fases, que será distinto del Plan o Planes Especiales que se formen en el ámbito portuario para la ordenación del borde urbano en las Avenidas Marítimas del sur y norte, y para la ampliación y reestructuración sectorial del Puerto.

Asimismo, las Administraciones públicas con competencias sectoriales afectadas por la Operación - en particular el Ministerio de Defensa y el de Obras Públicas y Transportes u organismo que lo sustituya en la Administración Nacional de Puertos- quedan obligados en cuanto a la acomodación y coordinación de sus planes sectoriales en este ámbito territorial.

DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN Y GESTIÓN

La actuación se define como “Operación Estratégica”, siéndole de aplicación cuantas especificaciones y regulaciones le corresponden a esta concepción de acuerdo con las Normas Generales de este Plan Insular, Título I de las Normas, y con las Bases de Actuación del Plan.

La gestión de la operación será unitaria, y para ella se constituirá un órgano de gestión según se

prevé en el epígrafe “Definiciones Normativas Habilitantes” de la Introducción a las Normas del Plan Insular, y de acuerdo con la forma organizativa que se elija de entre las previstas en las Bases de Actuación del Plan.

El emplazamiento alternativo de las instalaciones de la Base Naval deberá gestionarse en el marco de la Junta Promotora que se constituya para el desarrollo de esta operación estratégica, en la cual deberán integrarse las instancias militares con capacidad de decisión sobre este asunto, a fin de que pueda pronunciarse sobre las localizaciones alternativas aceptables y el coste y condiciones para el traslado.

Al órgano gestor se incorporarán las siguientes Administraciones Públicas: Ministerio de Defensa, Ministerio de Obras Públicas y Transportes u organismo que lo sustituya en la Administración Nacional de Puertos (Autoridad Portuaria), Gobierno de Canarias, Cabildo Insular de Gran Canaria y Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. Bien desde la constitución del órgano gestor, o bien en fases posteriores de ejecución, podrán incluirse operativamente en la actuación otros inversores institucionales y privados. La incorporación de éstos, si el órgano de gestión se constituye bajo la figura del consorcio, requerirá, de acuerdo con el Reglamento de Gestión Urbanística de la Ley del Suelo, el previo convenio acerca de las bases que deberán regir su actuación. Si el órgano de gestión adoptase la forma de sociedad anónima con intervención de sujetos privados, los acuerdos de constitución que adopte cada uno de los entes públicos participantes deberán contener las bases de colaboración entre los diferentes sujetos intervinientes que regula el artículo 2 del Real Decreto 1.169/1978.

FICHA SAPC

Operación Estratégica

REGENERACIÓN Y ESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS EN LA PLATAFORMA COSTERA ENTRE EL AEROPUERTO Y EL SUR TURÍSTICO

LOCALIZACIÓN DE LA ACTUACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN INICIAL

El ámbito espacial delimitado para esta operación lo constituyen los asentamientos del este insular en el Corredor de la Autopista GC-1 y la Carretera Comarcal 812, desde El Carrizal a Juan Grande, en los municipios de Ingenio, Agüimes y Santa Lucía.

La situación urbanística del ámbito deviene y se encuentra condicionada por los efectos de la Autopista GC-1 que, como eje de máxima accesibilidad, ha originado un corredor de asentamientos de población y actividades -y no sólo de flujos de transporte- entre Las Palmas y las zonas turísticas del sur.

El traslado de los tráficos de largo recorrido desde la Carretera Comarcal 812 a la Autopista ha facilitado el asentamiento espontáneo de residencia permanente, fundamentalmente de población atraída por el empleo turístico, a lo largo de la primitiva Carretera 812, dando como resultado la aparición de núcleos que actualmente conforman un continuo edificado desde el Cruce de Arinaga a El Doctoral.

En consecuencia de este proceso se han manifestado conflictos y situaciones críticas en la organización territorial:

- Ruptura de la relación entre los núcleos de las medianías y la costa.
- Excesiva linealidad funcional de los nuevos asentamientos, donde la antigua Carretera 812 es el

único elemento estructurante.

- Debilidad estructurante e insuficiencia funcional de la trama viaria interior de la conurbación.
- Marginalidad del espacio costero, cuyo potencial de uso, recreo y equipamiento permanece inaprovechado.
- Falta de integración en el entorno e indefinición del carácter del Polígono Industrial de Arinaga.

Las vigentes Normas Subsidiarias de Santa Lucía proponen en los asentamientos del eje de la Carretera 812 crecimientos un tanto anárquicos, completando viarios existentes, sin capacidad de estructuración del conjunto. En su concepción estructural la propuesta de las Normas vigentes se basa en una vía de circunvalación a ambos lados de la carretera 812, cuyo trazado no corresponde a su reclamada condición de vía de servicio de la autopista, ni tampoco mejora la actual conexión a Sardina y a la Carretera Interior 815. En el litoral, las Normas reconocen tres núcleos costeros: dos como ampliación de Pozo Izquierdo, destinándose de entre ellos el previsto más al sur a un complejo residencial y deportivo; el otro, en la Bahía de Formas, prevé uso residencial y la instalación de un camping.

Las Normas Subsidiarias de Agüimes mantienen la estructura territorial actual. Los crecimientos se conciben en ellas como ampliación de los núcleos existentes. La actuación prevista de mayor envergadura es el Polígono Arinaga, donde se recoge además el proyecto de Puerto de Servicio del área industrial.

Recientemente se han modificado puntualmente las Normas Subsidiarias en el Sector P-2 del Polígono Arinaga para reservar en su ámbito los suelos para el Hospital General del Corredor Este.

En su momento la revisión del Plan Parcial del Polígono Arinaga aportó al área industrial una calle estructurante transversal coincidente con la canalización del Barranco de Balos y con el nudo de acceso desde la autopista. La superposición del Proyecto del Puerto a la ordenación anterior deja sin resolver satisfactoriamente el acceso al mismo; tampoco se ha previsto la dotación de un área de actividades vinculadas al uso portuario.

También recientemente se ha aprobado el Plan Especial de Ordenación del Litoral de Agüimes cuyos objetivos son los de desarrollar el potencial del litoral para su uso y disfrute, así como establecer las medidas de protección necesarias para que el desarrollo de dicho potencial no suponga una degradación ambiental.

Las Normas Subsidiarias de Ingenio contemplan en la costa unos suelos aptos para urbanizar a ambos lados del núcleo urbano de El Burrero, única zona residencial costera del municipio. El Ayuntamiento en colaboración con la Dirección General de Costas está tramitando el proyecto de ampliación y mejora de la Playa de El Burrero, que contempla la ejecución de dos diques de abrigo y la recuperación del ámbito de la playa. Esta actuación está condicionada al desarrollo por parte del Ayuntamiento de Ingenio de la Avenida Marítima en su tramo norte, debiendo, en todo caso elaborarse el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental a fin de garantizar la no alteración de los valores del litoral.

La oportunidad que brindan los recursos de suelo y otros factores de localización, aconsejan plantear una operación de consolidación y cualificación de uno de los asentamientos urbanos de mayor potencia en la isla, donde la envergadura de las acciones necesarias impediría que la actuación fuese afrontada con los solos enfoques y capacidades parciales de los distintos planeamientos municipales.

OBJETIVOS Y CRITERIOS ESTRATÉGICOS PARA LA OPERACIÓN

La condición estratégica que se confiere en este Plan a esta operación tiene su razón de ser en el hecho que ha originado la situación: la radical y aceleradísima alteración del sistema de asentamientos de la isla, consecuencia del traslado masivo de población del norte al sur, que ha dado como resultado la concentración de nuevos asentamientos en este ámbito de la costa sureste, de forma que la consolidación y estructuración de este sistema espontáneo ha de ser necesariamente un objetivo principal en la estructuración territorial a gran escala de la isla, y de interés público prioritario.

El objetivo principal de la actuación es sentar los fundamentos de estructura urbana y poner en marcha los procesos de consolidación y desarrollo para conformar una nueva ciudad en el este insular, reestructurando un ámbito territorial donde sin ser ya reconocibles las pautas tradicionales de orden y equilibrio, tampoco ha sido reordenado acorde al número elevado de nuevos habitantes asentados.

La operación será necesariamente compleja, espacialmente extensa y dilatada en el tiempo, y estará compuesta por intervenciones de índole urbanística variada. El logro de sus objetivos se instrumentará mediante la recomposición de las relaciones transversales entre medianías, nuevos asentamientos y costa, compensando mediante una estructuración transversal, según ejes y corredores perpendiculares a la costa, el funcionamiento excesivamente lineal del territorio apoyado hoy exclusivamente en un eje (la C-812) paralelo a la costa.

La ordenación del área se ha de basar, en consecuencia, en un mallado de escala grande que organice una estructura en peine, cuyas transversales sean nuevos corredores urbanos generadores de actividades y usos que induzcan asimismo la regeneración de la costa.

OBJETIVOS Y CRITERIOS PARA LA ORDENACIÓN

El modelo general de ordenación del área se describe según tres subámbitos diferenciados por el tipo de sus conflictos actuales, por los usos o actividades que ahora soportan o por los que deben implantarse y por la propia naturaleza de las intervenciones propuestas.

A) Frente costero entre el aeropuerto y Juan Grande.

La ordenación de este ámbito tiene por objetivo la remodelación y regulación del crecimiento de los núcleos costeros y la recuperación del litoral como equipamiento recreativo.

Todas las actuaciones deberán respetar lo dispuesto en la Ley 22/1988, de Costas.

Los crecimientos previstos se ubican en torno a los núcleos urbanos existentes (Pozo Izquierdo, El Burrero), coincidiendo aproximadamente con los suelos aptos para urbanizar previstos por las Normas Subsidiarias Municipales, mientras que se proponen otros núcleos de nueva creación.

Los crecimientos de los núcleos definirán su estructura mediante formas analógicas con los trazos territoriales de la explotación agrícola tradicional, que aún dan forma a este territorio. Acogerán como uso dominante el alojamiento de baja densidad (apropiado para "segunda residencia") con fuerte dotación recreativa y baja densidad, así como tipologías de vivienda unifamiliar aislada que no superen las dos plantas de altura.

Se protegerán los cauces de los barrancos. En el Barranco de Tirajana, se protegerá la desembocadura y parte alta (a partir de Sardina y Aldea Blanca) permitiéndose en el resto la

implantación de usos pedagógicos y recreativos y/o deportivos, aprovechando a estos efectos, de forma preferente la restauración de las áreas extractivas agotadas o en desuso. En todo caso la implantación de estos usos deberá respetar lo establecido en el Reglamento Público Hidráulico 849/1986 (específicamente el artículo 77.3 y secciones 2ª, 5ª y 6ª del Capítulo II) así como lo dispuesto en la Normativa de Actividades Extractivas del presente Plan Insular.

Deberá preverse la posible ampliación a largo plazo de la central térmica hacia el sur y el oeste.

Igualmente el Plan Especial que desarrolle la ordenación del ámbito costero deberá estudiar la aptitud del territorio para acoger plantas de energía alternativa (principalmente la eólica dadas las óptimas características de viento de la zona a estos efectos).

También se tendrán en cuenta las determinaciones del Plan Especial del Litoral de Agüimes, recogiendo la propuesta de creación de un parque marítimo-terrestre, la regeneración de la costa; mediante el acondicionamiento de las playas, creación de elementos de abrigo, etc.

- La ordenación del área se apoyará en un sistema viario cuyos elementos se caracterizarán como soporte de actividades diversas. Consta de tres elementos determinantes:

a) Los ejes transversales, concebidos como corredores de actividad hasta su llegada al mar, lugar donde se localizan los crecimientos residenciales.

b) Un viario paralelo a la costa e interior que estructure y vincule los nuevos crecimientos con los núcleos actuales, conformado como soporte urbano de los usos indicados para este ámbito costero.

c) Un viario de borde litoral, de paso que vincule los usos de costa y permita la asomada al mar.

- Se delimitan las áreas protegidas, tanto barrancos, como servidumbres de protección de costas y zonas protegidas por el Plan Insular (AIP) -cuyo régimen de usos y actuaciones se remite a la normativa del P.I.O.T.-, recuperación de las salinas existentes y creación de equipamiento cultural y deportivo.

También se seguirán las directrices establecidas por el Plan Especial en cuanto a la protección del patrimonio arqueológico, etnográfico y cultural.

- Todas estas actuaciones previstas en la costa se desarrollarán conjuntamente a través de un Plan Especial que abarque el litoral de los tres municipios: Santa Lucía, Agüimes e Ingenio.

B) Sector Cruce de Arinaga/El Doctoral:

Con el objetivo estratégico general enunciado -la reestructuración y consolidación de los núcleos y la regeneración de sus conexiones con las medianías y la costa-, la ordenación de este subámbito se basará en las acciones que se especifican a continuación:

La antigua Carretera Comarcal 812 se remodelará para transformarse en avenida urbana desde el Cruce de Arinaga al de El Doctoral, haciéndose extensivo este criterio a su paso por los núcleos de El Carrizal y Juan Grande. Esta reconversión deberá ser profunda, cambiando no sólo el carácter viario del eje sino dotándolo de uso comercial, con servicios y equipamiento. Apoyándose en su reurbanización, la transformación permitirá así obtener un eje lineal de actividad y representación de la nueva ciudad.

Las carreteras procedentes de Santa Lucía y Sardina se prolongan hacia la costa, rectificando el

tramo correspondiente a su paso por El Doctoral y la Plaza central de Vecindario para mejorar y revalorizar las conexiones con la antigua carretera comarcal.

Se jerarquizarán las calles que puedan conformar una malla viaria interior, para facilitar las circulaciones y contribuir a la distribución del tráfico actualmente canalizado casi en exclusiva por la carretera 812. Especial relevancia se otorgará al trazado de una vía de servicio de la autopista que vincule la zona industrial de pequeña parcela del Polígono Arinaga con El Doctoral; así como al de la vía de circunvalación del núcleo en su borde interior. Se deberán jerarquizar los cruces de las transversales con los principales ejes longitudinales: el de circunvalación, el de servicio de la autopista y el de la nueva avenida propuesta. Se creará un ramal de enlace entre la circunvalación al casco y la carretera Ingenio-Telde; incluyendo una prolongación de la avenida que vertebra el Polígono Industrial de Arinaga para favorecer el acceso al nuevo Hospital.

Los crecimientos deberán plantearse de manera tal que colaboren a la reestructuración de la pieza, garantizando continuidad viaria. Incorporarán una dotación de equipamientos tal que permita aumentar la calidad urbana y reforzar con su posición la estructura territorial. Se permitirán usos específicos (terciarios) apoyados en la vía de servicio para crear una nueva fachada de la ciudad.

El modelo propuesto incluye equipamientos de rango supramunicipal para cualificar e incrementar la oferta dotacional del corredor, reforzando el carácter urbano de la "nueva ciudad del este". La estructura incluye la iniciativa de implantación de un Centro Hospitalario en el Cruce de Arinaga, y propone ex novo la localización de un Centro de servicios comerciales y administrativos en El Doctoral. Este Centro se concibe como rótula entre la extensa zona de residencia permanente y la ciudad turística. Capaz de albergar servicios de tipos muy diversos, necesitados con frecuencia de gran consumo de suelo (compra-venta de automóviles, centros comerciales, multitiendas), y con demanda de buena accesibilidad. Esta localización resulta indicada tanto por la necesidad de ofertar servicios a la ciudad residencial del este como por la demanda de los mismos desde la ciudad turística del sur.

Vinculada a este Centro de servicios comerciales y administrativos se prevé la localización de una área destinada a pequeña industria y talleres, si bien de forma separada ambiental y funcionalmente.

C) Polígono industrial de Arinaga:

El modelo de ocupación tendrá en cuenta el proceso de consolidación del sector ya urbanizado del polígono, y el incentivo a la actividad económica que significará la construcción del nuevo puerto industrial.

La ordenación propuesta tiene por objetivo el ajuste funcional y estructural a esta nueva situación. Sus elementos fundamentales son:

- 1) La modificación de traza del actual eje estructural del Polígono en su tramo costero, permitiendo su continuidad con la geometría del dique portuario, y garantizando una buena conexión al mismo desde el enlace de la autopista.

- 2) Una reserva de suelos tal que permita constituir una cabecera del Puerto para usos afines a su actividad.

Esta cabecera podría albergar, además del espacio estrictamente vinculado a maniobras del puerto, un área de actividades relacionadas con el movimiento de mercancías (almacenamiento, organización de las rupturas de carga) concebida de modo que pudiera llegar a consolidarse como una zona mixta para aquellos usos y para los servicios que demanda la propia actividad industrial (hostelería, oficinas, deportivos, áreas de descanso, sanitarios, bancarios, equipamiento social,

etc.).

CARÁCTER DE LAS DETERMINACIONES, COORDINACIÓN INTERADMINISTRATIVA Y AFECCIÓN A OTROS PLANES

Las determinaciones contenidas en este Plan Insular para esta operación estratégica tienen el carácter de determinaciones vinculantes que define el artículo 5 de la Ley 1/1987, de 13 de marzo, reguladora de los Planes Insulares de Ordenación.

De acuerdo con ello, las determinaciones aquí establecidas para la operación prevalecerán inmediatamente sobre los Planes y Normas Urbanísticas afectados en los municipios de Ingenio, Agüimes y Santa Lucía, sin perjuicio del deber de acomodación de éstos al Plan Insular.

Asimismo quedan obligadas las Administraciones Públicas con competencias sectoriales afectadas por la operación en cuanto se refiere a las actuaciones sobre la Carretera C-812 y a la construcción del Puerto de Arinaga.

DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN Y GESTIÓN

La actuación se define como "Operación Estratégica", siéndole de aplicación cuantas especificaciones y regulaciones le corresponden a esta concepción de acuerdo con las Normas Generales de este Plan Insular, Título I de las Normas, y con las Bases de Actuación del Plan.

Su gestión será unitaria, con las salvedades que en todo caso corresponden en razón de sus competencias exclusivamente sectoriales a la Administración titular del Puerto de Arinaga. Esta se podrá incorporar a la entidad gestora de la operación, en cuyo marco se producirá en todo caso la coordinación de sus planes, programas y proyectos sectoriales.

En el marco institucional de gestión que se acuerde crear, según se prevé en el epígrafe "Definiciones Normativas Habilitantes" de la Introducción a las Normas del Plan Insular, y de acuerdo con la figura de gestión que se adopte de entre las previstas en las Bases de Actuación se incluirán las siguientes administraciones: Gobierno de Canarias, Cabildo Insular de Gran Canaria, Ayuntamiento de Agüimes, Ayuntamiento de Ingenio, Ayuntamiento de Santa Lucía y potestativamente otras administraciones públicas gestoras de los servicios y dotaciones cuya ejecución se prevé en esta Ficha reguladora para esta Operación. Bien desde la constitución del órgano gestor o bien en fases posteriores de ejecución, se incorporarán operativamente a la actuación otros inversores institucionales y privados. La incorporación de éstos, si el órgano de gestión se constituye bajo la figura del Consorcio, requerirá, de acuerdo con el Reglamento de Gestión Urbanística de la Ley del Suelo, el previo convenio acerca de las bases que deban regir su actuación. Si el órgano de gestión adoptase la forma de Sociedad Anónima con intervención de sujetos privados, los acuerdos de constitución que adopte cada uno de los entes públicos participantes deberán contener las bases de colaboración entre los diferentes sujetos intervinientes que regula el artículo 2 del Real Decreto 1.169/1978.

En el seno del órgano que haya de crearse para la ejecución de esta operación, y para regular y comprometer la participación de cada uno de los actores que lo integren, se diferenciarán las actuaciones e inversiones de éstos que les otorguen derechos sobre el aprovechamiento urbanístico de los suelos que resulte del conjunto de la operación, a efectos de determinar su participación en el mismo, distinguiéndolas de aquellas otras acciones administrativas, sean o no de inversión, que no tengan objeto lucrativo ni trascendencia mercantil en la revalorización del suelo.

Tanto el planeamiento general municipal como el o los Planes Especiales que se formen para la ejecución de esta operación establecerán las regulaciones e instrumentos que habiliten a las

Administraciones Públicas para la o las expropiaciones de suelo que requiera la ejecución de las determinaciones de este Plan Insular en sus respectivos ámbitos, cuya gestión estará encomendada al órgano de gestión ad hoc de esta operación, que asimismo podrá ser beneficiario de la expropiación.

FICHA CCT

Operación Estratégica

ORDENACIÓN DEL CORREDOR COSTERO DE TELDE

LOCALIZACIÓN DE LA ACTUACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN INICIAL

La localización de Telde en el ámbito insular de Gran Canaria le confiere una posición central estratégica en la estructura fundamental de la isla, gravitando entre los dos polos de mayor actividad económica, Las Palmas de Gran Canaria y la zona turística del sur de la isla, unidos por el corredor costero básico de la GC-1 y que tiene un punto de referencia funcional en el Aeropuerto de Gando.

Esta operación abarca un ámbito espacial que se extiende desde el Polígono de Jinámar hasta el Aeropuerto. El territorio forma parte de la plataforma del este, ámbito territorial cuyas características principales son las pendientes suaves, barrancos poco profundos y grandes áreas de cultivo.

Los emplazamientos residenciales e industriales espontáneos a lo largo de la traza y enlaces de la autopista se caracterizan por la alternancia de suelos ocupados y vacíos y con asentamientos "marginales" tanto por su organización estructural, parcelación y calidad edilicias, como por la determinación de sus accesos y la relación con la autopista vecina, organizando frente a la misma una fachada de muy baja calidad formal, funcional y ambiental, siendo habitual la coexistencia del uso industrial y residencial así como los núcleos industriales de pequeñas parcelas, carentes de servicios y con niveles de urbanización precarios que denotan una organización en nada adaptada a las necesidades actuales y futuras de dichos enclaves.

El proceso de ocupación costera de segunda residencia con tendencia al alojamiento permanente mezclado con turismo local y la pérdida de relaciones con Telde, situada en el piedemonte, son elementos determinantes de un modelo de ocupación carente de estructura y orden reconocible.

El Plan General de Telde, actualmente en revisión, establece: en la costa, crecimientos turísticos y residenciales delimitados todos ellos por una vía principal trasera paralela a la costa que se extiende desde La Garita a Salinetas; a lo largo de la Autopista GC-1, prevé crecimientos industriales en El Goro; y sitúa zonas especiales de protección en barrancos, playas, y áreas de cultivos, culturales y ecológicas.

OBJETIVOS Y CRITERIOS ESTRATÉGICOS PARA LA OPERACIÓN

El objetivo fundamental del Plan Insular en este ámbito es configurar un modelo territorial que, a partir del trazado de la nueva circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria al aeropuerto, genere una relación entre los núcleos de las medianías, los asentamientos entre autovías y los espacios costeros, evitando la marginalidad de cada uno de ellos y potenciando su diversidad: residencia permanente y actividades agrícolas en la misma franja a partir de la nueva circunvalación; cultivos y actividades industriales en la zona intermedia; y explotaciones agrícolas con residencia permanentemente y segunda residencia con dotación recreativa en la costa.

La ordenación del área ha de configurar, en consecuencia, relaciones urbanas transversales, en “peine” de los diferentes sectores, que matice la potente accesibilidad longitudinal del doble trazado viario del corredor costero.

Centrándonos en la autopista GC-1 y atendiendo a la repercusión estratégico-funcional que supondrá su ampliación a seis carriles, desde el Plan Insular, y en consonancia con la revisión del P.G.O.U. de Telde, se propone la reestructuración de los márgenes de la GC-1 operando de forma que se limiten, consoliden y cualifiquen los frentes de las actuales urbanizaciones sobre la autopista, impidiendo su crecimiento, a la vez que garantizando un control del asentamiento de actividades, preferentemente espacios libres y dotaciones y servicios selectivamente localizados, que no por estar vinculados a la GC-1 dejen de estar contextualizadas e integradas con el entorno municipal.

OBJETIVOS Y CRITERIOS PARA LA ORDENACIÓN

La ordenación propuesta para este ámbito se adecúa morfológicamente al sistema de barrancos como canales de vinculación entre los núcleos costeros y la ciudad de Telde, estableciendo, como determinaciones vinculantes, un haz de carreteras secundarias que recorriendo perimetralmente los barrancos y potenciando vías transversales hoy infrautilizadas, distribuyan las relaciones radiales hacia y desde la costa.

En su llegada al mar, estos barrancos, que deben ser suelos protegidos a lo largo de su recorrido, terminan con usos de equipamiento en sus bordes y con espacios libres urbanos en sus cauces, cualificando puntual y alternadamente el espacio costero.

La carretera paralela a la costa se extenderá desde La Garita a Salinetas, dando acceso global a toda la costa desde el interior del municipio; será la vía estructurante de la ordenación litoral que vincula los núcleos costeros y sus crecimientos propuestos. Deberá tener función interurbana con aptitud para el paseo y canalizar flujos limitados; para ello los encuentros de las carreteras secundarias perimetrales a los barrancos se resolverán de forma tal que, junto con el tratamiento de borde de los mismos como espacios libres, coadyuve la consecución del objetivo antes descrito.

Un paseo marítimo de vinculación de usos en la costa que engarce los nuevos equipamientos costeros al tiempo que reordene el borde de asomada al mar de las actuales urbanizaciones. En ese sentido, deberán ultimarse las obras e instalaciones del puerto pesquero-deportivo de Taliarte con el fin de incorporarlo como tal al conjunto de equipamientos propuestos que cualifiquen el litoral.

Se concentra la actividad industrial procediendo a una consolidación de los sectores ya urbanizados en los polígonos actuales y ampliando los del Goro y Salinetas, siguiendo criterios de calidad funcional, dotándolos de centros de servicios que modernicen, cualifiquen e incentiven la actividad económica del sector, buscando una imagen de calidad ambiental y visual del propio espacio físico en estos ámbitos que se refleje de manera especial en la fachada que dichos polígonos vierten sobre la GC-1. Asimismo, deberá reconvertirse el Puerto de Salinetas (antiguo Muelle de la Cinsa) para incorporarlo bien al desarrollo de todo el área industrial o a otro destino según establezca, en todo caso, el Plan Especial que desarrolle esta operación.

Reconversión profunda de los márgenes de la GC-1 a su paso por Telde limitando la extensión del uso residencial en torno a ellos, operando de forma que se consoliden y cualifiquen las actuales urbanizaciones. La operación pretende, en este sentido, la reordenación global tanto de los márgenes de protección como de sus fachadas sobre la autopista y a tal efecto propone cubrir los vacíos existentes con una franja de espacios libres en los que podrán localizarse selectivamente determinadas dotaciones de rango municipal o supramunicipal en función de su posición

estratégica a lo largo de la GC-1, siendo ésta una aptitud ineludible inherente a la potenciada accesibilidad que implica el desdoblamiento a seis carriles de la actual GC-1.

Se garantiza así un control de las tensiones especulativo-urbanizadoras a lo largo de la autopista que arruinarían no sólo la imagen física de Telde en este ámbito, sino la calidad ambiental que se persigue en la conexión de Las Palmas de Gran Canaria con la futura ciudad aeroportuaria.

Al norte del sector, entre las autovías, se propone un parque urbano, dotaciones deportivas, espacios equipados y servicios, configurando una dotación cualificadora entre el polígono de Jinámar y la ciudad de Telde. Se respetará el cauce del barranco y su desembocadura como espacios libres de edificación. La dotación se completará con un parque urbano a un lado y otro de la desembocadura del barranco, en estrecha relación y con accesibilidad al área equipada antes descrita.

Es de prever un aumento de tensiones de localización entre autovías, principalmente en los ramales de acceso, por lo que se redefinirán y cualificarán sus bordes acorde con la tendencia a utilizarlos peatonalmente, al tiempo que se potenciarán, en torno a ellos, usos terciarios en convivencia con las zonas agrícolas, que induzcan a liberar los bordes de la GC-1 actualmente ocupados en busca de una mejor situación y accesibilidad. Se remite al planeamiento municipal la protección y potenciación de la vega agrícola de Telde comprendida entre autovías en coexistencia con los usos antes descritos en torno a los ramales de acceso.

CARÁCTER DE LAS DETERMINACIONES, COORDINACIÓN INTERADMINISTRATIVA Y AFECCIÓN A OTROS PLANES

Las determinaciones contenidas en este Plan Insular para esta operación estratégica tienen el carácter de determinaciones vinculantes que define el artículo 5 de la Ley 1/1987, de 13 de marzo, reguladora de los Planes Insulares de Ordenación.

De acuerdo con ello, las determinaciones aquí establecidas para la operación prevalecerán inmediatamente sobre los Planes y Normas Urbanísticas afectados en el municipio de Telde, sin perjuicio del deber de acomodación de éste al Plan Insular.

Asimismo quedan obligadas las Administraciones Públicas con competencias sectoriales afectadas por la operación en cuanto se refiere a las actuaciones sobre la carretera C-812 y la Autopista GC-1.

En el desarrollo de las determinaciones contenidas en esta operación estratégica se tendrá en cuenta el Reglamento de Dominio Público Hidráulico Real Decreto 849/1986 (específicamente el artículo 77.3 y secciones 2ª, 5ª y 6ª del Capítulo II) y la legislación de Costas (Ley 22/1988) de manera que cualquier actuación en el dominio público marítimo-terrestre deberá ser objeto de proyecto técnico, además de necesitar el oportuno título habilitante. Asimismo se apreciará toda la legislación general, sectorial y específica que sea de aplicación.

DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN Y GESTIÓN

La actuación se define como "Operación Estratégica", siéndole de aplicación cuantas especificaciones y regulaciones le corresponden a esta concepción de acuerdo con las Normas Generales de este Plan Insular, Título I de las Normas, y con las Bases de Actuación del Plan.

La operación se desarrollará mediante Plan Especial, pudiendo acometerse a través de un único Plan o bien elaborar dos Planes que abarcarían, respectivamente, el área comprendida entre la GC-1 y la costa y la zona intersticial entre autovías. En todo caso debe garantizarse la adecuada

coordinación de sus determinaciones sobre la base de las directrices plasmadas en esta ficha. La gestión podrá ser unitaria para la ejecución de todas las determinaciones emanadas de uno o dos Planes Especiales, según se determine, o bien se podrán establecer operativos diferentes por acciones o fases.

En el seno del o de los órganos que hayan de crearse para la ejecución de esta Operación, y para regular y comprometer la participación de cada uno de los actores que lo integren, se diferenciarán las actuaciones e inversiones de éstos que les otorguen derechos sobre el aprovechamiento urbanístico de los suelos que resulte del conjunto de la operación, a efectos de determinar su participación en el mismo, distinguiéndolas de aquellas otras acciones administrativas, sean o no de inversión, que no tengan objeto lucrativo ni trascendencia mercantil en la revalorización del suelo.

Tanto el planeamiento general municipal como el Plan Especial que se forme para la ejecución de esta operación establecerán las regulaciones e instrumentos que habiliten a las Administraciones Públicas para la o las expropiaciones de suelo que requiera la ejecución de las determinaciones de este Plan Insular en el ámbito, cuya gestión estará encomendada al órgano de gestión ad hoc de esta operación, que asimismo podrá ser beneficiario de la expropiación.

FICHA FMP

Operación Estratégica

ORDENACIÓN DEL FRENTE MARÍTIMO

DE LAS PALMAS

LOCALIZACIÓN DE LA ACTUACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN INICIAL

Este ámbito espacial, marcado por la potente intrusión de la Autopista GC1 en la ciudad - denominada Avenida Marítima en su discurrir urbano- comprende una franja litoral que se extiende desde la Playa de la Laja hasta el Puerto de La Luz.

En la franja de borde marítimo se distinguen diferentes tramos: uno que comprende los muelles del Puerto Interior, la Base Naval, el Puerto Deportivo, y, en una posición residual, la Playa de Alcaravaneras; un segundo tramo libre de usos, que se extiende hasta el Castillo de San Cristóbal, en el cual resalta la falta de suelo de expansión; un tercer tramo que es el barrio costero de San Cristóbal, en posición que hoy ha de estimarse inadecuada y bastante deteriorado; el siguiente tramo que se extiende hasta Agua Dulce, de características menos urbanas y con suelos residuales en ámbitos de cornisa; y finalmente la Playa de La Laja, con difícil accesibilidad.

En la franja interior de la Avenida Marítima, de fachada urbana, la ciudad ofrece un frente histórico de relación con usos portuarios, constituido por edificios de altura variable entre las 6 y 9 plantas, que se extiende hasta el Parque Doramas; a continuación, un frente edilicio con imagen de ciudad moderna conformado por bloques y torres aisladas de 12 plantas y espacios ajardinados, que se extiende hasta el Parque de San Telmo; los Barrios de Triana y Vegueta y finalmente la extensión moderna del Polígono de San Cristóbal que se diluye a partir de Casablanca.

Estas dos franjas, exterior e interior de la Avenida Marítima, alternadas con plazas y ramblas, no guardan ningún tipo de relación entre sí, y el trazado y rasante de la Avenida es muy incoherente con la forma urbana y agresivo para el uso ciudadano.

La accesibilidad y las relaciones desde la ciudad con su costa a pesar de la posición en borde marítimo, es prácticamente nula en el frente de las Avenidas Marítimas. El litoral carece de

equipamientos, y el trazado y dimensionado de la autovía impide cualquier objetivo de relación costera.

OBJETIVOS Y CRITERIOS ESTRATÉGICOS PARA LA OPERACIÓN

El Plan Insular propone que para consolidar estratégicamente el carácter capitalino de Las Palmas y ordenar las relaciones metropolitanas de su entorno, además de los elementos y operaciones de estructura propuestos, se debe afrontar una serie de actuaciones destinadas a la rehabilitación y recalificación del litoral de la ciudad.

Estas se orientarán fundamentalmente a la rectificación del trazado y dimensionado de la Avenida Marítima y su paseo de borde, teniendo en cuenta el calado peatonal y espacial hacia el mar en puntos estratégicos de borde urbano, en coincidencia con plazas, espacios libres o barrancos.

Deberá cumplirse también el objetivo de cualificación de espacios en la franja litoral, con operaciones de crecimiento, rehabilitación y remodelación de las áreas que así lo requieran, estableciendo criterios y evaluaciones en función de los tramos estudiados.

Por otro lado, y en relación con las previsiones de ampliación y estructuración del Puerto de La Luz, cualquier extensión del área portuaria en el frente marítimo entre Alcaravaneras y Arenales, sólo sería asumible, por su impacto sobre el espacio urbano, si con ella se regenerase el borde costero como superficie de transición destinada a usos e instalaciones urbanas, que separasen ambiental y funcionalmente el área portuaria industrial de las zonas residenciales.

OBJETIVOS Y CRITERIOS PARA LA ORDENACIÓN

Las acciones que se incluyen en esta operación son:

- Recuperación de la Playa de Las Alcaravaneras de manera que se mejoren las condiciones higiénico-sanitarias, se incorporen actividades complementarias al aire libre y se facilite su acceso peatonal y articulación con la trama consolidada, lo que implicará una reconversión profunda del tramo VI de la Avenida Marítima.
- Ampliación del puerto deportivo de Alcaravaneras, a fin de aumentar su capacidad y lograr una dotación de atraques acorde con el rango y carácter de la ciudad, mejorando, ampliando y cualificando sus instalaciones, incorporando zonas para uso lúdico y de ocio al aire libre.
- Calado de la Avenida Marítima en el Parque Doramas y la Plaza de la Feria, con el objeto de dar continuidad espacial y peatonal hacia el mar y a la ampliación de la plataforma prevista con sus usos lúdico-recreativos vinculados.
- Ordenación del borde marítimo de la ciudad ante los Barrios de Triana y Vegueta, dotándolo con espacios libres y equipamientos, y abriendo la ciudad al mar mediante la irrupción en la costa del Parque de San Telmo y del Barranco de Guinguada.
- Regeneración del litoral costero desde el Polígono de San Cristóbal hasta la Punta de Agua Dulce con operaciones de rehabilitación, remodelación y recuperación de suelos.
- Rehabilitación de la Playa de La Laja para dotarla de accesibilidad y equipamientos, y recrearla.
- Rectificación del trazado y redimensionado uniforme de la autovía en cuanto a su capacidad de canalización de tráfico, unidad de criterios y continuidad del paseo marítimo.

- Se estudiarán de manera especial los nudos de enlace principales de la Avenida Marítima, de manera que en ningún caso supongan una barrera físico-ambiental o visual respecto a la vinculación y apertura de la ciudad al mar, que se plantea de manera genérica en esta operación.

CARÁCTER DE LAS DETERMINACIONES, COORDINACIÓN INTERADMINISTRATIVA Y AFECCIÓN A OTROS PLANES

Las determinaciones contenidas en este Plan Insular para esta operación estratégica tienen el carácter de directrices que define el artículo 5 de la Ley 1/1987, de 13 de marzo, reguladora de los Planes Insulares de Ordenación.

En razón de ello, el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria vendrá directamente obligado a acomodar su Plan General Municipal a las determinaciones de este Plan Insular para este ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido, de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan Insular, con independencia de la facultad de desarrollar sus determinaciones mediante un Plan Especial.

De acuerdo con el punto 1.e) del artículo 6 de la referida Ley de Planes Insulares, el ámbito territorial de esta operación será objeto de planeamiento conjunto.

Asimismo el Gobierno de Canarias y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en razón de sus competencias sectoriales en el ámbito territorial de la operación, quedan obligados en cuanto se refiere a la remodelación de las Avenidas Marítimas y a la ampliación y reestructuración del Puerto de La Luz.

DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN Y GESTIÓN

La actuación se define como "Operación Estratégica", siéndole de aplicación cuantas especificaciones y regulaciones corresponden a esta concepción de acuerdo con las Normas Generales de este Plan Insular, Título I de las Normas, y con las Bases de Actuación del Plan.

Es preceptivo el planeamiento conjunto mediante un Plan Especial. No obstante, su gestión a partir de tal Plan podrá fraccionarse en varios operativos, o incluso desarrollarse mediante el normal ejercicio de las competencias propias de cada organismo público inversor.

FICHA CT

Operación Estratégica

SISTEMA DE EQUIPAMIENTO EN LA CIRCUNVALACIÓN TANGENCIAL DE LAS PALMAS

LOCALIZACIÓN DE LA ACTUACIÓN Y ESTRATEGIA DE LA OPERACIÓN

Esta operación forma parte del objetivo de articular Las Palmas de Gran Canaria como capital insular en la red principal de accesibilidad de la isla y en el sistema territorial de equipamientos supramunicipales.

Para ello se apoyará con usos la función viaria estructural de este nuevo corredor insular, localizando a lo largo de su traza los grandes equipamientos sociales de rango metropolitano sobre todo aquellos de servicio conjunto a la aglomeración capital y a la isla. En su recorrido (Aruca-Tamaraceite-Jinámar-Telde) hasta su conexión con la circunvalación de Telde, se establecerá un

corredor de usos que, en alternancia con los residenciales, incluirá los equipamientos deportivos y recreativos de la costa de Arucas, los docentes, culturales y universitarios, parques científicos y recreativos, y centros comerciales-recreativos de tamaño grande, hasta su conexión a Telde, que se beneficia de esta forma de los sistemas generales de accesibilidad y equipamiento de la isla.

OBJETIVOS Y CRITERIOS PARA LA ORDENACIÓN

El Plan Insular articula para este corredor, con carácter de referencia para su localización, los siguientes equipamientos de rango insular:

1. Equipamiento de ocio litoral de Las Palmas de Gran Canaria/Arucas.
2. Área comercial y de equipamiento social de Tamaraceite.
3. Equipamiento cuaternario, Feria del Atlántico y San Lorenzo.
4. Nuevo Estadio Olímpico Insular.
5. Campus Universitario de Las Palmas de Gran Canaria.
6. Jardín Canario y Parque del Guinguada.
7. Merca-Las Palmas.
8. Equipamiento de ocio litoral de La Laja.
9. Parques Urbanos Metropolitanos: La Ballena, El Lasso, Las Rehoyas y San José del Álamo.

CARÁCTER DE LAS DETERMINACIONES, COORDINACIÓN INTERADMINISTRATIVA Y AFECCIÓN A OTROS PLANES

Las determinaciones contenidas en este Plan Insular para esta operación estratégica tienen el carácter de directrices que define el artículo 5 de la Ley 1/1987, de 13 de marzo, reguladora de los Planes Insulares de Ordenación.

En razón de ello, el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria vendrá directamente obligado a acomodar su Plan General Municipal a las determinaciones de este Plan Insular para este ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido, de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan Insular, con independencia de la facultad de desarrollar sus determinaciones mediante un Plan Especial.

Asimismo el Gobierno de Canarias, en razón de sus competencias sectoriales en el ámbito territorial de la operación, queda obligado en cuanto se refiere al trazado y características de la vía de circunvalación.

DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN Y GESTIÓN

La actuación se define como "Operación Estratégica", siendo de aplicación cuantas especificaciones y regulaciones corresponden a esta concepción de acuerdo con las Normas Generales de este Plan Insular, Título I de las Normas, y con las Bases de Actuación del Plan.

Es preceptivo el planeamiento conjunto mediante un Plan Especial y el Estudio de Viabilidad del Equipamiento Cuaternario en la Feria del Atlántico y San Lorenzo. No obstante, su gestión a partir

de tal Plan podrá fraccionarse en varios operativos, o incluso desarrollarse mediante el normal ejercicio de las competencias propias de cada organismo público inversor.

FICHA RVT

Operación Estratégica

RECUPERACIÓN Y REGENERACIÓN DEL CASCO HISTÓRICO VEGUETA-TRIANA

LOCALIZACIÓN DE LA ACTUACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL

Se define como ámbito de esta operación el Barrio de Triana y el de Vegueta, desde la calle Bravo Murillo hasta la calle Eufemiano Jurado.

El Barrio de Vegueta es el origen histórico de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria que, fundada el 24 de junio de 1478, fue la primera ciudad europea fuera del continente, lo cual puede dar una idea de lo que puede suponer la rehabilitación del mismo como elemento potenciador del patrimonio arquitectónico de la Comunidad Europea.

Este casco histórico es uno de los más importantes del siglo XVI en España. Su interés, desde el punto de vista cultural, artístico y turístico es indudable, y representa un elemento insustituible para la memoria histórica y la identidad cultural de la población de toda la región canaria.

El Centro Histórico de Las Palmas de Gran Canaria representó el siglo pasado el único elemento de articulación urbanística y administrativa de la ciudad. A partir de entonces comenzó el desarrollo de la misma expandiéndose hacia el norte y hacia el sur y multiplicando por más de siete su población. En la actualidad el barrio ha sido progresivamente abandonado por sus residentes, sufriendo un proceso de deterioro creciente.

Lo que hoy, en función de su estructura urbana y unidad morfológica, definimos como Centro Histórico (Vegueta-Triana) contiene en su interior desde formaciones de carácter medieval (San Antonio Abad y su entorno) hasta actuaciones “modernas” propias del urbanismo de los años cincuenta. Ello es así porque la consolidación del Casco Histórico se produce en menos de un siglo, desde su fundación en 1478, y su perímetro desde entonces apenas sufre modificaciones hasta el siglo XIX, aunque esto no signifique que la edificación que conformaba la ciudad en esos años permaneciese inalterable, muy al contrario, el mantenimiento de los límites de la ciudad durante esos tres siglos ha dado como resultado una amalgama de construcciones correspondientes a diferentes periodos, así como paulatinas reformas de los edificios iniciales.

En el núcleo de este barrio se enclavan los edificios más antiguos y con mayor significación histórica y cultural, como la Catedral, las Casas Consistoriales, el Palacio de Justicia, el Obispado y numerosas iglesias, conventos, museos y centros culturales de diversa índole.

El estilo gótico es perceptible en numerosos casos de este barrio, así como la típica “casa canaria” de estilo colonial. Aunque el estado de conservación de muchas de ellas es deficiente, no es irreversible.

Cuando el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria se enfrenta a resolver la situación del centro histórico de la ciudad, éste ya ha sufrido las transformaciones y contradicciones de las políticas urbanísticas y del planeamiento desarrollado hasta el momento, habiendo llegado ya al límite de su crecimiento, a nivel de ocupación, y desde el Plan General anterior, en 1962, ya estaba creciendo en altura. Surge entonces la necesidad de actuar en el barrio, que ya se entiende como “monumento”, y de proceder a su protección, por lo que se redacta en 1985 el primer Plan

Especial de Protección y Reforma Interior (P.E.P.R.I.) de Vegueta-Triana, cuyo objetivo fundamental es el de proponer las operaciones de reforma precisas para su recualificación y la protección del patrimonio edificatorio histórico existente.

Posteriormente, en 1989, se aprueba un nuevo Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad, lo que motiva una revisión del P.E.P.R.I. de Vegueta-Triana en 1991, actualmente en fase de aprobación inicial.

Teniendo en cuenta que la recuperación de muchas ciudades deprimidas se ha basado en la reavivación de un intenso sentido de orgullo ciudadano, no cabe duda que la memoria histórica de la ciudad y la identidad cultural de su población y de la de todo el Archipiélago, que están representadas en este barrio, se recuperarán en la misma medida en que sea rehabilitado el centro urbano en donde nació la historia reciente de Canarias.

OBJETIVOS Y CRITERIOS ESTRATÉGICOS PARA LA OPERACIÓN

Con esta operación se pretende la incorporación definitiva a la vida de la ciudad del barrio histórico de Vegueta-Triana fomentando el asentamiento de usos capaces de dinamizar la actividad económica, administrativa y cultural en su interior, pero fundamentalmente incentivando la fijación y atracción de población residente capaz de sostener y protagonizar una utilización adecuada de su patrimonio monumental. El desarrollo de la economía y las actividades del centro histórico de la ciudad estaría complementado con una planificación integral que garantice la conservación y promoción de su patrimonio y su protagonismo en la regeneración cultural y turística de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

El cumplimiento total y eficaz de dichas funciones exige, por un lado, la restauración preventiva y la valoración del patrimonio urbanístico, artístico y monumental del centro histórico, y por otro lado, que se creen las infraestructuras y los servicios adecuados y las medidas adecuadas para fijar y atraer a nuevos residentes. Es precisamente en estos dos aspectos en donde esta operación de recuperación de Vegueta-Triana va a centrar su actuación, incorporando los siguientes contenidos estratégicos:

1. Clasificación, caracterización y valoración del patrimonio histórico de Vegueta en coordinación con la actual regulación realizada por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria a través del correspondiente Plan Especial.

Se deberá hacer hincapié en el diagnóstico específico de la problemática existente en cada caso para poder establecer posteriormente diferentes niveles de actuación y programar eficazmente las intervenciones según las prioridades detectadas.

2. Medidas urgentes a adoptar a corto plazo como paso necesario y previo a cualquier estrategia de ordenación y desarrollo.

De la anterior clasificación se seleccionarán aquellos bienes patrimoniales que se encuentren actualmente en peligro de desaparición y se propondrá una estrategia a corto plazo para su protección y recuperación basada en:

- 2.1. Medidas de recuperación/restitución.

- 2.2. Medidas de protección.

- 2.3. Medidas de conservación y rehabilitación.

2.4. Medidas de gestión y financiación derivadas de un programa sostenido de coordinación interadministrativa para su gestión y financiación eficaz.

2.5. Diseño y desarrollo básico de programas preventivos de divulgación y promoción con carácter prioritario.

3. Estrategias de recuperación y protección divididas en dos niveles operativos:

- 1er nivel: estrategias de recuperación abordables en el plazo de un año incluyendo como contenido mínimo el reconocimiento y la protección de los inmuebles más deteriorados y de mayor valor patrimonial.

La definición y propuesta de dichas medidas consideradas prioritarias y que puedan resultar inmediatamente operativas para la protección y recuperación del patrimonio, podrán independizarse del conjunto de los trabajos derivados de la estrategia de la Operación.

- 2º nivel: estrategias de recuperación a medio y largo plazo derivables de un programa de actuación unitario.

4. Programa de actuación integral sobre el patrimonio histórico de Vegueta articulado alrededor de los dos niveles estratégicos anteriores y de las necesidades específicas de cada una de las clasificaciones abordadas.

Este objetivo persigue el diseño básico de un marco de referencia suficientemente flexible y ágil sobre el que planificar las diversas inversiones sectoriales, tanto públicas como privadas, en periodos revisables de cuatro (4) años coordinadas con el Plan Especial Vegueta-Triana.

Dentro de la programación deberán distinguirse las inversiones para la elaboración de proyectos, medidas de recuperación y protección, medidas de promoción, etc.

Además, se garantizará la compatibilización de las actuaciones previstas con la dotación de infraestructuras urbanísticas y servicios adecuados a los niveles de protección establecidos, y con las estrategias diseñadas para fijar y atraer a población residente.

5. Coordinación con otros aspectos del plan insular, fundamentalmente en lo que se refiere a la articulación de la fachada marítima del Casco Histórico con la Ordenación del Frente Marítimo de Las Palmas de Gran Canaria contenido en la operación estratégica FMP; a la incorporación al Sub-plan del Interior de directrices de protección del patrimonio; y a las estrategias insulares de desarrollo y coordinación interadministrativa.

6. Establecimiento de directrices urbanísticas de carácter subsidiarios o complementario para el planeamiento municipal, concretamente para el Plan Especial Vegueta-Triana a la luz de las nuevas estrategias de intervención y de desarrollo de los cascos históricos.

7. Establecimiento de una normativa específica de protección, promoción y recuperación del casco histórico de Vegueta que deberá incorporarse a través del Sub-plan del Interior a los contenidos del Plan Insular, en la que se deberá tener en cuenta el incentivo y dinamización de la actividad económica, y los mecanismos para atraer y fijar a nueva población residente.

8. Realización de un catálogo actualizado que garantice la viabilidad y eficacia de las medidas de protección y recuperación establecidas, en cuyo contenido básico deberán figurar los medios y vías de financiación efectivas para la conservación del patrimonio catalogado, así como un programa

cuatrienal de inversiones.

Con estos fundamentos se persiguen entre otros los siguientes objetivos estratégicos:

- Recuperar el prestigio urbano y social del barrio como núcleo original de la ciudad.
- Incorporar nuevos usos (universitarios, asociativos, administrativos, etc.), de modo que recupere su funcionalidad y su papel como polo de actividad.
- Incrementar la atracción de la iniciativa pública y privada, posibilitando así las transformaciones urbanas necesarias.
- Mejorar el medio ambiente de la zona.
- Reencauzar el proceso de desertización poblacional iniciado hace años, sobre todo en el Barrio de Vegueta, incorporando mecanismos que fomenten la rehabilitación/construcción de viviendas y cualesquiera otra estrategia destinada a fijar y atraer a nueva población residente de forma compatible con los valores a proteger.
- Coordinar la accesibilidad (sistema viario y aparcamientos), las áreas libres (peatonalizaciones), y los servicios urbanos, con las estrategias de desarrollo económico del barrio y sus valores patrimoniales a proteger.

El punto de partida ha de ser, inevitablemente, contar con la colaboración de las Administraciones Públicas, tanto locales como nacionales y europeas, así como con otras instituciones (Universidad, Asociaciones de empresarios, etc.) y con la iniciativa privada. Esta última ya ha dado los primeros pasos en ese sentido, por lo que nos encontramos con varios proyectos, en ejecución algunos y ya ejecutados otros, que colaboran enormemente en la recuperación del casco histórico. Algunos de los ejemplos más significativos son los siguientes:

- Reconversión del antiguo Cine Cuyás en centro comercial y de negocios.
- Rehabilitación de antiguas casas de la calle Muro como Centro de Iniciativas de la Caja de Canarias.
- Rehabilitación del antiguo caserón de la calle Juan de Quesada para la Fundación Mapfre.
- Reconversión del antiguo Hotel Monopol en centro comercial y de ocio.

También las administraciones e instituciones públicas han dado algunos pasos en la misma dirección:

- Reconversión de una vieja casona en museo de arte moderno (CAAM), en la calle de Los Balcones, por parte del Cabildo Insular de Gran Canaria.
- Reconversión en Biblioteca Insular de un antiguo edificio en la Plaza de las Ranas, también por el Cabildo Insular.
- Rehabilitación del antiguo Hospital Militar como sede del Rectorado de la Universidad de Las Palmas, en colaboración con el Ayuntamiento de la ciudad.
- Rehabilitación de la casa Rodríguez Quetgles (antiguo Conservatorio de Música) por parte de la Comunidad Autónoma.

Por último, también el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria ha hecho un esfuerzo en la mejora y adecentamiento de los espacios públicos del barrio, de lo que son algunos ejemplos los siguientes:

- Remodelación de la Plaza de San Francisco.
- Construcción del nuevo Conservatorio de Música.
- Remodelación de la Plaza de las Ranas.
- Remodelación de la Plaza del Espíritu Santo.
- Rehabilitación de los kioscos del Parque de San Telmo.

Siendo verdaderamente importantes las actuaciones mencionadas, no dejan de ser actuaciones aisladas a las que, para conseguir el objetivo propuesto anteriormente, hay que darles una continuidad y complementarlas.

OBJETIVOS Y CRITERIOS PARA LA ORDENACIÓN

Se establecen dentro del Casco Histórico de Vegueta cuatro tipos de Áreas de Actuación coordinadas desde el Plan Especial Vegueta-Triana y el Programa de Actuación Integral contenido dentro de los objetivos y criterios estratégicos de la operación:

1. Áreas de acciones integradas:

Destinadas a promover la transformación de usos de edificios dotacionales e institucionales obsoletos por otros de servicio al barrio.

2. Áreas de rehabilitación preferente:

Destinadas a promover la rehabilitación de viviendas como estímulo a la inversión privada y a la recuperación de la zona mediante la atracción y fijación de nueva población.

3. Áreas de tratamiento diferenciado:

Destinadas a la recuperación de edificios singulares o monumentos más significativos.

4. Áreas de uso alternativo y/o nueva creación:

Destinadas al cambio de uso de las dotaciones existentes o a la creación de nuevas dotaciones que estimulen y dinamicen la actividad económica del barrio.

Los criterios de actuación que recoge esta operación estratégica van encaminados a garantizar la conservación y mejora de los valores espaciales del escenario urbano en el casco histórico de Vegueta-Triana, regulando usos, actividades y propuestas de reutilización de edificios protegidos; incentivar actividades y usos adecuados a las tramas y tipologías urbanas de manera que puedan mantener y atraer una población de hecho que habite y trabaje en el propio ámbito del núcleo.

Las pautas generales para la intervención en el ámbito del casco de Vegueta-Triana serán las siguientes, que adquieren carácter complementario a las establecidas por el planeamiento municipal

para la zona:

1ª) Adecuación de los criterios y aplicación de los mismos a un entorno frágil y valioso. La naturaleza del patrimonio histórico de Vegueta-Triana exige soluciones científicas de alto nivel basadas en el respeto a la lectura histórica, la intervención necesaria, la máxima compatibilidad física y estética de las aportaciones, y el apoyo en documentación y análisis exhaustivos.

2ª) Aplicación del tratamiento metodológico de intervención sobre la base de cuatro fases de actuación en orden a la prioridad: situaciones de urgencia, de intervención normal, de conservación, y de puesta en valor.

3ª) Tratamiento adecuado de la gestión de los monumentos sobre la base de un modelo aceptado por los propietarios de los mismos que garantice su participación en la preservación y mejora del patrimonio a través del desarrollo de los siguientes aspectos: uso, divulgación, conocimiento científico, y restauración.

4ª) Perfeccionamiento y tecnificación de los mecanismos de tutela que apoyen y garanticen el desarrollo de los tres apartados anteriores.

5ª) Mejora de los aspectos de coordinación interadministrativa, tanto para el intercambio tecnológico y de información, como para garantizar la eficacia de las medidas de gestión y financiación.

6ª) Propuestas de creación de incentivos fiscales, financieros y económicos a nivel local, autónomo y estatal.

Las actuaciones puntuales previstas por las distintas Administraciones Públicas para el ámbito de esta operación, deberán coordinarse e integrarse en un único esquema estratégico de intervención capaz de compatibilizar la protección y conservación del casco histórico de Vegueta-Triana con la dinamización de su actividad económica y cultural, y con la fijación y atracción de población residente con carácter permanente.

Algunas de las acciones ya previstas son:

- Adecentamiento de las fachadas del Barrio Vegueta-Triana, incluyendo la regulación y ordenación de rótulos y luminosos de tipo comercial, exigiendo diseños que se adecuen al entorno.

- Remodelación de la autovía del centro, creando un "boulevard" y ablandando su actual dureza. Para ello se considera necesario demoler el actual escalectrix, sustituyéndolo por una nueva rotonda que regula la conexión del acceso norte con la Avenida Marítima y mitigar el enorme impacto ambiental que soporta la zona.

- Obras de infraestructura viaria y peatonal: esta acción contempla distintos proyectos; peatonalización de calles, creación de zonas verdes y espacios libres, depresión de vías y realización de aparcamientos subterráneos.

a) Peatonalizaciones perpendiculares a la calle Triana, creando circuitos peatonales. Este tránsito se considera fundamental dada la función comercial de la zona. Se crearán asimismo plazas y espacios interiores de manzana.

b) Peatonalización de la calle Pérez Galdós.

c) Tratamiento de traseras y medianeras, en concreto las de la calle Francisco Gourié.

e) Creación de los aparcamientos necesarios que eviten la sobreutilización de aparcamientos en la vía pública, sobre la acera y en los escasos espacios peatonales existentes.

f) Depresión de la Avenida Bravo Murillo para resolver el cruce de la Plaza del Pino (calles Bravo Murillo, Primero de Mayo y Paseo de Chil).

- Obras de infraestructura:

a) Alumbrado de Vegueta, dando un tratamiento uniforme a todo el barrio, con luminarias imbricadas en la arquitectura tradicional.

b) Tendido subterráneo tanto del alumbrado público como de la Compañía Telefónica, cuyo tendido aéreo actual afecta directamente a la percepción visual del barrio.

c) Amueblamiento urbano de la calle Triana.

d) Creación de colectores pluviales.

- Actuaciones concretas en edificios públicos tales como:

. Remodelación del antiguo Mercado de Vegueta.

. Restauración de la Plaza de Santa Ana y de sus edificaciones.

. Creación de una plaza en los alrededores del teatro (desviando el tráfico), y bajo la cual se propone un aparcamiento subterráneo.

CARÁCTER DE LAS DETERMINACIONES, COORDINACIÓN INTERADMINISTRATIVA Y AFECCIÓN A OTROS PLANES

Las determinaciones contenidas en este Plan Insular para esta operación estratégica tiene el carácter de directrices que define el artículo 5 de la Ley 1/1987, de 13 de marzo, reguladora de los Planes Insulares de Ordenación.

En razón de ello, las determinaciones aquí establecidas para la operación prevalecerán inmediatamente sobre el Plan General Municipal de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, sin perjuicio del deber de acomodación de éste al Plan Insular.

De acuerdo con el punto 1.e) del artículo 6 de la referida Ley de Planes Insulares, las previsiones de este Plan Insular para esta operación se desarrollarán en el ámbito delimitado para ella mediante el Plan Especial de Protección y Reforma Interior de Vegueta-Triana.

Asimismo quedan obligadas las Administraciones Públicas con competencias sectoriales afectadas por la operación.

DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN Y GESTIÓN

La actuación se define como "Operación Estratégica", siéndole de aplicación cuantas especificaciones y regulaciones correspondan a esta concepción de acuerdo con las Normas Generales de este Plan Insular, Título I de las Normas, y con las Bases de Actuación del Plan.

La gestión de la operación se realizará mediante la constitución de un órgano de gestión al que se incorporarán el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, el Cabildo Insular así como el Gobierno de Canarias.

El desarrollo de las actuaciones se circunscribirá al marco de las previsiones del Plan Especial de Protección y Reforma Interior de Vegueta-Triana, sin perjuicio de las modificaciones o revisiones del mismo a que pueda haber lugar en virtud de las instrucciones que emanen del órgano de gestión de esta operación. En tal sentido, el desarrollo de esta operación, en lo concerniente a su frente sobre la Avenida Marítima, deberá realizarse en coordinación con las determinaciones que el Plan Insular establece como directrices para la Ordenación del Frente Marítimo de Las Palmas (operación estratégica FMP).

SECCIÓN 3ª

DEFINICIÓN Y REGULACIÓN DE LOS SUB-PLANES INSULARES

FICHA SCN

Sub-plan

SUB-PLAN DE LA COSTA NORTE Y DEL SISTEMA

DE CIUDADES DEL NORTE Y OESTE

LOCALIZACIÓN DE LA ACTUACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN INICIAL

El ámbito territorial de la Costa Norte se define por un complejo sistema de asentamientos y comunicaciones, conformado históricamente como ámbito de residencia permanente en la isla.

El desarrollo del sur turístico y su demanda de mano de obra originó migraciones internas que alteraron esta situación, dando origen a los asentamientos marginales del corredor este e introduciendo cambios tanto cuantitativos en cuanto a la población residente, como cualitativas en cuanto a la actividad productiva, en el ámbito que nos ocupa.

Se halla integrado por siete municipios: Las Palmas de Gran Canaria, Arucas, Firgas, Moya, Guía, Gáldar y Agaete, y se considera como una unidad, tanto por las características propias del sistema litoral como por la función que él mismo cumplirá en la estrategia insular.

Físicamente el territorio se conforma como una plataforma alta que desde el interior de la isla se acerca a la costa definiendo una línea de acantilados que, por el propio proceso de formación geológica se ha retranqueado en tramos, dando lugar a una plataforma costera baja de ancho variable. Un sistema de barrancos horada el territorio hacia el mar.

La costa puede considerarse, generalizando, como de acantilado medio/bajo desde la Bahía del Confital hasta el Puertillo (Arucas); baja con algunas playas de cantos, entre ese núcleo y la Punta del Mármol (Guía); y de acantilado alto alternando con ciertas playas y calas, hasta la zona de Risco Partido en Agaete. Es una costa con tramos de gran valor paisajístico y ecológico. Cabe citar: el tramo costero de El Juncal, con acantilados de gran importancia geomorfológica, alto valor botánico y de fauna; la de Sardina, con diversos tipos de fondos que otorgan igualmente gran valor faunístico, o el tramo de Bañaderos al Barranco de Tenoya, de alto valor geológico, didáctico y paisajístico, con abundancia de fósiles, etc.

En la última década algunos de los municipios costeros han intentado inducir a través del planeamiento un cambio, o por lo menos una diversificación, de las actividades tradicionalmente asentadas en ellos, posibilitando la acogida del uso turístico.

Tres municipios son los que cuentan en la actualidad con planes, en distinto grado de aprobación o ejecución, que recogen esta situación: Santa María de Guía, Gáldar y Agaete.

Santa María de Guía: el municipio cuenta con Normas Subsidiarias aprobadas en julio de 1983 que determinan tres sectores de suelo apto para urbanizar de uso turístico-residencial, ninguno de ellos con planeamiento parcial desarrollado.

Dos, San Felipe y San Felipe bis, se apoyan sobre el núcleo consolidado de San Felipe (que ocupa primera línea de costa), recostándose hacia el interior. El tercero, Roque Prieto, se emplaza aislado en la Punta de Guanarteme.

De acuerdo con las determinaciones y parámetros edificatorios especificados por las Normas, no responden ni en densidad -sumamente elevada- ni en tipologías propuestas, a los modelos de ocupación y productos turísticos recomendables en esta costa.

Gáldar: las Normas Subsidiarias municipales, aprobadas en el año 1985, se modifican tres años después a efectos de ampliar la oferta turística del municipio.

Hay en la actualidad tres Planes Parciales de uso turístico desarrollados, y dos sectores de suelos aptos para urbanizar con destino residencial-turístico (El Agujero bis), sin planeamiento. Otro sector con estas características, El Juncal, está actualmente desclasificado.

Los Planes Parciales aprobados son:

- Bocabarranco (El Agujero): aprobado en el año 1988, que debe modificarse por la entrada en vigor de la Ley de Costas del mismo año, produciéndose la aprobación definitiva de su revisión en marzo de 1991.

Pese a que las Normas Subsidiarias establecen como uso global para este sector el residencial-turístico, la ordenación desarrollada por el Plan Parcial se ciñe a características propias de un núcleo residencial -de primera o segunda residencia- por lo que no debe considerarse como turístico a efectos de la implantación de la Normativa correspondiente a la zona turística litoral, salvo que la ordenación y subsiguiente zonificación que establezca el Sub-plan determine la revisión del carácter residencial del sector.

En todo caso deberá reordenarse la franja del sector en contacto con el borde marítimo, relocalizando los equipamientos de manera que se evite todo posible deterioro del frente costero.

- Playa Canaria: la revisión del Plan Parcial tiene aprobación definitiva de 25 de octubre de 1991. La urbanización se halla ejecutada en parte.

La ordenación propone situar la edificación en línea paralela a la costa, no aprovechando ni reforzando los condicionantes topográficos (barranquillos, pequeños conos).

Las tipologías propuestas son de apartamentos, chalets o bungalows y hoteles, previéndose una superficie para uso deportivo con posibilidad de destinarse a golf absolutamente insuficiente para este deporte.

La densidad bruta del sector resulta elevada.

- La Botija: suelos de propiedad municipal clasificados por modificación de Normas Subsidiarias como aptos para urbanizar de uso residencial turístico. El Plan Parcial tiene aprobación definitiva de julio de 1992.

A pesar de una ordenación respetuosa de las condicionantes topográficas del sitio de implantación, con tipologías variadas de villas, bungalows, hoteles y casas-cueva, y sin agotar el número de plazas permitidas por las Normas, mantiene el inconveniente de la elevada densidad.

Agate: se pueden definir en este municipio dos áreas de actuación con posibilidad de acoger uso turístico: una en torno al núcleo existente de Puerto de Las Nieves y otra en el interior apoyada en el cauce y ladera del Barranco de Agate.

En la primera, la situación del planeamiento es la siguiente:

- El Turman: sector localizado al norte de la canalización del barranco, entre el núcleo de Agate y el mar. Cuenta con Plan Parcial aprobado definitivamente y sin ejecutar. Carece de propuestas de nuevos tipos de asentamiento y su densidad es elevada.

- Plan Parcial Puerto de Las Nieves: se desarrolla mediante una modificación de las Normas Subsidiarias que posibilita la redelimitación del ámbito de planeamiento, incluyendo los núcleos de La Palmita y Las Nieves y determinando un único sector de carácter turístico. Tiene aprobación definitiva de mayo de 1987 y se halla sin ejecutar.

Considera tres zonas con distinto uso: puerto, residencia y terciario (en Las Nieves), y turístico con previsión de 5.900 plazas. La densidad resulta elevada.

- Plan Especial Puerto de Las Nieves: el ámbito se solapa con parte del Plan Parcial, incorpora un polígono de las Normas Subsidiarias destinado a equipamiento y servicios comunitarios y se aboca a la ordenación y protección paisajística del litoral y su cornisa adyacente. Se encuentra en fase de avance.

En la zona interior hay a su vez delimitados dos ámbitos:

- Plan Especial El Chapín: se desclasifica en la aprobación definitiva de las Normas Subsidiarias en el año 1984, por incumplimiento de plazos de ejecución, y pasa a suelo no urbanizable debido a la previsión por las mismas Normas de un Plan Especial de Protección y Potenciación del Valle de Agate.

- Plan Especial La Suerte: con aprobación definitiva de 1973, se desclasifica por las Normas Subsidiarias Municipales, pasando de Suelo Urbano a Apto para Urbanizar por incumplimiento de plazos de ejecución.

Situado junto a El Chapín, ocupando la ladera del barranco, se halla consolidado sólo parcialmente en las laderas próximas al cauce.

Resulta imprescindible evitar que se acabe de consolidar el Plan Especial de acuerdo con sus previsiones: la densidad es demasiado alta y la ocupación de la ladera no resulta satisfactoria en un entorno natural donde sólo tiene sentido la implantación puntual de un producto turístico muy especial.

Actualmente se está redactando y en fase de avance el Plan Especial de la Costa Norte, como instrumento integrador de los distintos desarrollos y planes urbanos municipales que inciden sobre el litoral norte y noroeste. El Plan Especial actúa sobre los problemas territoriales y ambientales selectivamente más estratégicos, normando, ordenando el territorio y orientando el planeamiento local.

Aún cuando este Plan Especial debería desarrollar las directrices del Sub-plan del sistema a ciudades del norte y noroeste, ante la inercia de los procesos urbanos detectados en el ámbito insular costero, se ha considerado conveniente redactar paralelamente ambos planeamientos.

El Plan Especial no está concebido con el objetivo restrictivo de definición aislada de actuaciones costeras, sino con un carácter más amplio en la comprensión del funcionamiento de un ámbito insular ciertamente complejo en su organización y en su evolución. Abarcando en su actuación las plataformas costeras, las laderas, barrancos y las mesetas donde cualquier intervención repercute visual y funcionalmente en la costa.

OBJETIVOS DEL SUB-PLAN

El objetivo principal es la definición de la función y el carácter de este ámbito del territorio insular.

El Sub-plan centrará la atención en la definición de sus potencialidades para preservar tanto sus valores naturales, como su sistema de asentamientos, permitiendo al mismo tiempo un desarrollo con introducción de nuevas actividades que recompongan su equilibrio.

En el litoral se reconocen tres tramos costeros que ofrecen posibilidades variadas, de acuerdo con sus características morfológicas, con la conformación de la propia línea de costa, con sus recursos naturales y con sus pautas de ocupación.

El primer tramo comprende desde la Bahía del Confital hasta la Punta del Camello, identificado en razón de su potencial como equipamiento metropolitano basado en su valor natural.

El segundo, hasta pasado el sector de San Felipe bis, con núcleos costeros necesitados de conexión y reestructuración, se considera apto para el desarrollo de actividades de ocio relativas al uso del mar, que sirvan tanto a la caracterización de estos asentamientos como a la dotación de los núcleos urbanos de medianías.

El tercero, hasta Roque Partido, con posibilidad de fomentar asentamientos de uso turístico de carácter especial.

Hacia el interior insular y en base a las consideraciones generales del ámbito, se define el límite del Sub-plan de la Costa Norte del Sistema de Ciudades del Norte y Noroeste, que se extiende hasta los núcleos primigenios, cabeceras municipales y núcleos de población que se hayan vinculado al litoral costero.

Como instrumento del Sub-plan, para ordenar y desarrollar el litoral norte de la isla se ha determinado la formulación paralela de un Plan Especial, por ser la figura urbanística más adecuada tanto por la amplitud de posibilidades de incidir a diferentes escalas, como por su facultad de establecer medidas estructurales coordinadoras de políticas de inversión pública local y sectorial que se consideren urgentes.

CRITERIOS PARA LA REDACCIÓN DEL SUB-PLAN

Sintéticamente, y de acuerdo con las características propias de cada tramo costero, se recomiendan a efectos de ordenación los siguientes usos:

- Tramo Bahía del Confital/Punta del Camello: creación de un parque litoral de carácter pedagógico y paisajístico con actividades afines. Posibles enclaves de valor geológico, recintos de fósiles marinos, pesca deportiva.

- Tramo Punta del Camello/San Felipe: jerarquización de los núcleos de Bañaderos y San Felipe como cabeceras del tramo costero, reorganizando y reestructurando los asentamientos intermedios a fin de conformar un desarrollo residencial lineal (primera y segunda residencia), apoyado en este tramo costero, de gran accesibilidad y atractivo como zona preferente de asentamiento de población vinculada tanto al ámbito metropolitano de Las Palmas de Gran Canaria, como a las cabeceras de comarca del norte y medianías. Se trata a estos efectos de una franja idónea para acoger equipamientos de rango comarcal de servicio a los núcleos del norte y medianías.

Acondicionamiento de la costa para el baño, creando piscinas naturales y usos de equipamientos afines.

Desclasificación del Sector San Felipe bis en base al criterio de jerarquizar los núcleos de San Felipe y Bañaderos como cabeceras del tramo costero y reorganizar y estructurar los asentamientos intermedios a fin de conformar un desarrollo residencial lineal.

La previsión en la zona es crear un parque público, dotaciones y equipamientos ligados al uso de baño, reacondicionando la playa de San Felipe y estableciendo los usos complementarios a los asentamientos residenciales entre San Felipe y el Roque.

Debe igualmente prestarse especial atención a los posibles usos de las mesetas superiores por la incidencia paisajística que puedan tener al constituir el frente de acantilado un marco visual de referencia constante en todo el ámbito descrito.

- Tramo de San Felipe/Roque Partido: asentamiento de enclaves turísticos de carácter especial: tamaño reducido, baja densidad, modos de explotación no masiva, respeto por el medio ambiente, condicionamiento paisajístico.

Deberían consolidarse como núcleos urbanos Sardina y Puerto de Las Nieves, favoreciéndolos con actuaciones de dotación especialmente a nivel de actividades marítimas: pequeños puertos, submarinismo, piscinas naturales. El resto del tramo costero deberá acoger sólo turismo especial, por ello se reordenarán los Planes Parciales vigentes (El Agujero, Playa Canarias, Botija, el Turman/Puerto de Las Nieves) a efectos de adaptarlos a la caracterización de la Costa Norte contenida en este Plan Insular. Las ordenaciones propuestas por el planeamiento municipal presentan características generales de ocupación, tipológicas y de relación con el soporte territorial propios de un turismo masivo. Los enclaves de esta costa deben entenderse como oferta alternativa a los modelos de la ciudad del sur o del área de barrancos del suroeste, soporte para una demanda atraída por la naturaleza y la tranquilidad, que sólo una escala medida de la implantación puede garantizar.

Sin perjuicio de lo anteriormente expresado, será vinculante el cumplimiento de los estándares establecidos por este Plan Insular en su Título II, Capítulos 1 y 2, para la zona turística litoral en el ámbito de la Costa Norte que define el artículo 34. Aunque se contempla la posibilidad de que el Sub-plan de la Costa Norte ajuste el parámetro de densidad neta de 100 m²/plaza modificándolo justificadamente. Los sectores aptos para urbanizar de Roque Prieto y El Juncal, por su inadecuada localización, deberán cambiar de destino. Resulta aconsejable la delimitación de un parque marino

y de reserva marina entre Punta de Sardina y Punta del Marqués.

El ámbito interior del Plan Especial de La Suerte debe ser sometido a revisión.

Las ordenaciones propuestas por el planeamiento municipal presentan características generales de ocupación, tipológicas y de relación con el soporte territorial propias de un turismo masivo. Los enclaves de esta costa deben entenderse como oferta alternativa a los modelos de la ciudad del sur o del área de barrancos del sureste, soporte para una demanda atraída por la naturaleza y la tranquilidad, que sólo una escala medida de la implantación puede garantizar. Se recomienda la delimitación de un parque marino y de reserva marina entre Punta de Sardina y Punta del Marqués.

Se advierte la necesidad de desdoblamiento de la Carretera 810 entre Las Palmas de Gran Canaria y Guía, así como la construcción de variantes en los núcleos que presenten tendencias a consolidarse como centros de servicios para los asentamientos de esta costa: Guía y Gáldar. Deberá, asimismo, resolverse el acceso al Puerto de Las Nieves.

Se recomienda prever dotaciones de servicios de interés público y social, comercial y recreativo, que actúen como equipamiento de ámbito supramunicipal en los principales núcleos del sector norte: Arucas, Guía y Gáldar.

Para el conjunto del ámbito de actuación del Sub-Plan del Sistema de Ciudades del Norte y Noroeste, serán vinculantes los objetivos y directrices generales especificadas en la ficha PEI (Sub-Plan Insular de Ordenación y Desarrollo del Territorio Interior).

CARÁCTER DE LAS DETERMINACIONES

Las determinaciones de esta ficha tienen el carácter de instrucciones para el desarrollo de un Sub-plan, necesario y previo al desarrollo de las subsiguientes acciones infraestructurales y operaciones estratégicas de acuerdo con la regulación que para este instrumento se establece en el Capítulo 4 del Título I de las Normas de este Plan Insular.

No obstante, los planes y normas municipales de los términos incluidos en este ámbito litoral se acomodarán a las instrucciones contenidas en esta ficha, de modo que no resulten los contenidos en aquéllos disconformes con las previsiones para este Sub-plan. Ello con independencia de la acomodación que en su día haya de producirse a los contenidos del Sub-plan tras su aprobación definitiva.

FICHA PEI

Sub-plan

SUB-PLAN DE ORDENACIÓN Y PROGRAMA DE EQUIPAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO DEL INTERIOR INSULAR

ÁMBITO DE ACTUACIÓN DEL SUB-PLAN Y DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN INICIAL

El ámbito de este Sub-plan comprende el territorio interior definido por los suelos incluidos en la Ley de Espacios Naturales, las áreas definidas por el Plan Insular como Excluidas del Proceso de Urbanización y Edificación y de Sensibilidad Ecológica, el Sistema de Asentamiento Residencial y las zonas agrícolas de la isla. No se trata pues de un ámbito definido a priori por una delimitación precisa, ya que ésta deberá determinarse a resultados del análisis territorial que realice el propio Sub-plan.

Es un territorio diverso comprendido por espacios naturales y ámbitos rurales, con mayor o menor nivel de antropización, que se entiende como un conjunto complejo de recursos, de funcionamiento integral con el territorio costero, pero con formas de vida de gran fragilidad influidas por el desarrollo económico del litoral.

El desarrollo turístico del sur y las actividades terciarias que con él se arrastran, originaron migraciones internas que alteraron la situación primigenia, dando origen al abandono de pueblos y de actividades primarias vinculadas a una concepción artesanal de los recursos.

La forma de asentamientos diseminados en suelo rústico, tradicionalmente extendida en la isla y determinante en la configuración de una imagen de alto valor en el territorio del interior, ha quedado paulatinamente alterada debido a esta creciente desvinculación de la vivienda rural respecto a las actividades agrarias y a una demanda de segunda residencia que produjo el proceso anteriormente descrito.

A su vez, la geografía de la isla ha contribuido a la caracterización por zonas de su espacio, en función de su relieve y de sus características agroclimáticas, de sus recursos hídricos y de la naturaleza de los suelos.

En esta fragmentación espacial, a pesar de su diversidad, se reconocen situaciones que podrían agruparse de la siguiente manera:

- Zona de Espacios de Interés Natural y Paisajístico, que abarca tanto aquellos espacios de valor reconocidos y delimitados por la Ley de Espacios Naturales, como otros espacios de gran valor natural y paisajístico, no necesariamente recogidos en la Ley.
- Zonas agrícolas, en las que se distinguen fundamentalmente la agricultura de medianías, minifundista, descapitalizada, con escasez de agua y carencia de mercado; y la agricultura de carácter marginal, de autoconsumo, trabajada a tiempo parcial y alejada de los centros de distribución y consumo, etc.
- Zona de Asentamientos de Población, que comprende las ciudades y pueblos asentados en el territorio interior, coexistentes con una diversidad de situaciones, y que presentan características y problemas urbanos similares: escasez de suelo agrícola que ha llevado a buscar el emplazamiento de los núcleos en las zonas menos favorables para el cultivo, generalmente en morros, lomos, laderas de cierta pendiente o pequeños interfluvios; asentamientos exentos en parcela para liberar la mayor cantidad de suelo; tipologías mixtas de diseminado asociado a bancales y caseríos a lo largo de caminos o concentrados en morros; parcelas que no superan los 1.000 m² en un alto porcentaje, etc.
- En las zonas con posibilidad de regadío hubo una intensa actividad agrícola que produjo presión sobre el parcelario, lo que provocó la subdivisión de la propiedad por segregación familiar y, consecuentemente, la intensificación de los problemas de crecimiento en suelo rústico: las parcelas cambian de uso convirtiéndose en solares, sin existir condiciones mínimas de urbanización.

En general la estructura viaria que organiza y comunica estos núcleos parte de caminos agrícolas heredados y la demanda residencial que se detecta (1ª y 2ª residencia) expresa un proceso de transformación de gran impacto sobre la potencial productividad de esos suelos y sobre el valor del paisaje agrícola tradicional.

OBJETIVOS Y CRITERIOS PARA LA REDACCIÓN DEL SUB-PLAN

El objetivo general y básico del Sub-plan es la incorporación del territorio interior al conjunto insular, en una concepción de desarrollo integral.

Es necesario para ello concebir el espacio del interior -hábitat y soporte de usos aplicados al patrimonio cultural, agrícola y construido- como un sistema complejo de recursos capaces de generar actividades socioeconómicas mediante estrategias de desarrollo alternativo.

A) Concreción del modelo de ordenación.

El Sub-plan se centrará en el desarrollo y concreción para su ámbito de actuación del modelo territorial definido en el Plan Insular, contemplando los siguientes aspectos:

1. Determinación de la estructura básica de la ordenación, definiendo:

a) Las redes generales de infraestructuras -carreteras y caminos, corredores de energía eléctrica, de suministro de agua y saneamiento- integrando a tales efectos de planificación sectorial correspondiente.

b) Los Sistemas Generales de rango insular y comarcal.

c) Los ámbitos que deban ser objeto de actuaciones específicas de carácter estratégico - operaciones estratégicas- por su potencial para la recualificación dinámica del interior.

2. Reconocimiento e identificación, dentro de su ámbito, de aquellos sistemas homogéneos de relaciones territoriales y espacio-funcionales que conforman unidades comarcales, abordando de forma específica para cada uno de ellos los siguientes aspectos:

a) En las Zonas de Espacios de Interés Natural y Paisajístico:

Se establecerán las directrices para la protección activa de los Espacios Naturales y zonas de especial interés, mediante criterios propositivos de especialización funcional.

b) En las Zonas Agrícolas:

A partir de la determinación de los niveles actuales de explotación deberán articularse medidas para la protección (preferentemente activa) de aquellas áreas que, pese a no estar siendo utilizadas para el cultivo, deben ser preservadas de la urbanización y edificación por su valor productivo potencial, patrimonial o paisajístico.

c) En las Zonas de Asentamientos de Población:

Determinación del rango, características, tendencias de crecimiento y papel específico de los núcleos de población en el modelo de ordenación.

Regulación de los Asentamientos Rurales y control del disperso edificatorio, atendiendo a las causas y dinámicas que lo originan y procurando la rehabilitación paisajística del interior.

3. Establecimiento de los criterios generales para la regulación normativa del Suelo Rústico, tendiendo a la fijación de directrices que posibiliten la homogeneización en el tratamiento pormenorizado que del mismo realice el planeamiento municipal.

4. Determinación de la estrategia de implantación sobre el territorio del turismo rural, regulación

normativa de las modalidades, tipologías, formas y localizaciones adecuadas, así como de las fórmulas de gestión.

5. Dada la necesaria imbricación del turismo discontinuo en el modelo de Ordenación que se defina por el Sub-plan, éste podrá realizar los ajustes necesarios tanto en la definición de los ámbitos de implantación como en la normativa reguladora de dicha actividad.

6. Igualmente deberán contemplarse en el Sub-plan los criterios y directrices para la Ordenación de los Recursos Naturales en el ámbito insular.

B) Programas de desarrollo.

Con el fin de activar el modelo de ordenación diseñado e impulsar la restitución del equilibrio territorial, además de la ejecución de las operaciones estratégicas que se establezcan, habrá de articularse la puesta en marcha de una serie de Programas de Desarrollo con atención especial a los siguientes aspectos:

1. Reorganización funcional y productiva de las actividades tradicionales (especialmente la agrícola) potenciando la implantación de actividades alternativas que revitalicen la economía.

2. Potenciación del turismo rural como complementario del costero mediante la promoción, definición del marco jurídico y captación de ayudas financieras para programas específicos de reactivación económica.

Como estructura territorial de gran valor por su capacidad de interrelación funcional y paisajística, debe potenciarse y reacondicionarse la Red de Caminos Reales de Gran Canaria, idónea para servir de soporte estructural de apoyo a las propuestas de reactivación económica, social y cultural.

3. Restauración paisajística y funcional de las infraestructuras existentes e implantación de las dotaciones necesarias a nivel insular, comarcal y local.

Los puntos anteriores implican elaborar un Programa de Equipamiento, Infraestructura y Desarrollo del territorio interior.

CARÁCTER DE LAS DETERMINACIONES

Las determinaciones de esta ficha tienen el carácter de instrucciones para el desarrollo de un Sub-plan, necesario y previo al desarrollo de las subsiguientes acciones infraestructurales y operaciones estratégicas de acuerdo con la regulación que para este instrumento se establece en el Capítulo 4 del Título I de las Normas de este Plan Insular.

No obstante, los planes y normas municipales de los términos incluidos en este ámbito territorial se acomodarán en su día a los contenidos del Sub-plan tras su aprobación definitiva.