

Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial

984 *DECRETO 68/2004, de 25 de mayo, por el que se subsanan las deficiencias no sustanciales del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (continuación del B.O.C. nº 118; conclusión).*

PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE GRAN CANARIA

NORMAS RELATIVAS A LAS ACTUACIONES TERRITORIALES

TOMO 2

TÍTULO 3

NORMAS RELATIVAS A LAS ACTUACIONES TERRITORIALES PREVISTAS EN EL PLAN

Artículo 249.- Determinaciones Generales de Ordenación (NAD).

1. En este Título se contempla la distribución geográfica de los usos y las actividades, los elementos del modelo territorial insular y las acciones necesarias para su desarrollo. La exposición y organización de las disposiciones se ha sistematizado de acuerdo con Ámbitos Territoriales instrumentalmente relevantes para la ordenación del territorio.

2. Las normas de este Título del Plan Insular de Ordenación conforman, junto con las Normas contenidas en el Tomo I de este Volumen, el cuerpo normativo del Plan Insular para la ordenación territorial, urbanística, de los Recursos Naturales, y de Espacios Naturales Protegidos de la isla de Gran Canaria.

3. Los instrumentos de ordenación territorial y urbanística, los planes y normas de los Espacios Naturales Protegidos, y demás disposiciones de las Administraciones Públicas que regulen o tengan incidencia en la localización territorial de las actividades, los usos, las infraestructuras y los servicios, asumirán y desarrollarán los objetivos, la estructura territorial propuesta, las acciones estructurantes y las determinaciones para la adecuación del desarrollo al modelo territorial insular que se especifican para cada Ámbito Territorial en las Secciones 34 a 42 de este Volumen.

CAPÍTULO I

NORMAS BÁSICAS RELATIVAS A LA ORDENACIÓN DE LOS ÁMBITOS TERRITORIALES

Artículo 250.- Ámbitos Territoriales (NAD).

1. El modelo territorial de reparto de actividades, usos, dotaciones e infraestructura que el Plan con-

tiene se ha basado en una organización estructural de la isla según las grandes piezas que componen su territorio insular, en la estructuración interna de cada una y en la articulación entre ellas.

2. La identificación y delimitación de estas piezas de valor estructural se ha fundamentado tanto en la descripción del sistema de asentamientos y de distribución de las actividades como en la división de la isla en unidades territoriales relevantes desde el punto de vista ambiental, morfológico y estructural, tal como se fundamenta en la Memoria de este Plan.

La concepción de las intervenciones y su exposición ordenada, según tales ámbitos territoriales, garantiza su mejor sistematización. Los ámbitos territoriales, identificados y delimitados con los criterios indicados, poseen estructura propia. Además, la articulación entre ellos es el supuesto básico para la estructuración del territorio insular en su conjunto.

3. Las actuaciones mediante las que se ordena y estructura el territorio insular se exponen en el Capítulo II de este Título, sistematizadas según tales Ámbitos Territoriales. Han sido definidas y fundamentadas en el diagnóstico realizado para la elaboración de este Plan y su relación es la que se expone a continuación. La descripción literaria de los elementos físicos, acciones y determinaciones y su expresión gráfica, son las que se exponen para cada Ámbito Territorial en los artículos 244 y 245 siguientes.

4. Los Ámbitos Territoriales distinguidos para a ordenación del territorio prevista en este Plan se encuentran delimitados en los planos incluidos en el Tomo 2 del Volumen V del presente Plan bajo la siguiente numeración:

Nº 1. La Capital Insular y el Guinguada.

Nº 2. La Plataforma Litoral del Este.

Nº 3. El Sur y los barrancos litorales del Suroeste.

Nº 4. El Valle de La Aldea.

Nº 5. La Costa Noroeste.

Nº 6. El Corredor Litoral del Norte.

Nº 7. Las Medianías del Norte y Este.

Nº 8. Las Cumbres.

Nº 9. Las Medianías del Este y Sur.

Artículo 251.- El significado de las instrucciones gráficas (NAD).

1. Las determinaciones del presente Título, unas para la estructuración y otras reguladoras de las actuaciones en los Ámbitos Territoriales, adoptan el doble modo de definición, literaria y gráfica. Uno y otro modo han de entenderse complementarios en su interpretación. En caso de error, imprecisión o duda interpretativa, tendrá prioridad el sentido de las disposiciones escritas sobre las gráficas.

2. La determinación gráfica de estas disposiciones es la contenida en el Plano "Ordenación y Estructura del Territorio", a escala 1/25.000, del Volumen V de este Plan Insular, que se representa en hojas individualizadas para cada uno de los ámbitos territoriales indicados en el artículo anterior y regulados en las Secciones 34 a 42 siguientes. El tipo de planos elaborados y las determinaciones gráficas son diagramáticos, como corresponde a la escala, tipo y objetivos del Plan Insular. Por ello, los signos no implican, en ningún caso, delimitación de áreas.

3. Se representa el tipo de acción y las determinaciones mediante símbolos, que definen las instrucciones y las localizan con el nivel propio de la escala adoptada, y se remiten mediante códigos biunívocos a la expresión literaria de ellas contenida en cada Título, interpretables en el contexto de los objetivos y estructura general propuesta para cada Ámbito.

La base planimétrica de estos diagramas normativos es la cartografía elaborada en 1997 para el conjunto insular, simplificada, de la que se han mantenido los elementos significativos para la descripción estructural del territorio, y los necesarios para referir inequívocamente la localización de las acciones propuestas. Planos y símbolos constituyen, por tanto, en su conjunto, un diagrama de las instrucciones necesarias para trasladar a los planes de desarrollo y a los instrumentos de planificación y gestión las determinaciones del Plan. La escala del diagrama es la 1/25.000.

4. El significado de los símbolos es el que se describe en el artículo siguiente, y su expresión gráfica la contenida en las carátulas de cada hoja de los Planos del Volumen V, "Ordenación y Estructura del Territorio" y "Estructura y Actuaciones en los Ámbitos Territoriales". Se agrupan en tres bloques, acordes con la tipología de intervenciones: Signos Cartográficos base, Acciones Estructurantes, y Directrices e Instrucciones al planeamiento urbanístico.

Artículo 252.- Definiciones Básicas para la ordenación de los ámbitos territoriales: Definición de los Elementos y las Acciones estructurantes, y de las Determinaciones para el planeamiento general municipal (NAD).

1. Signos cartográficos.

No tienen carácter normativo, en cuanto que son los elementos preexistentes del territorio, tal como los refleja la cartografía base, o bien con las modificaciones que habrían de sufrir en consecuencia necesaria de las acciones de ordenación territorial. Su inclusión en los planos tiene mero valor referencial.

a) Curva de Nivel Directora (25 m).

Representa la intersección existente entre la geomorfología del Territorio insular y planos horizontales desde la cota $\pm 0,00$ cada 25 metros.

b) Cauces naturales.

Son los elementos hidrológicos naturales deducidos de la cartografía base aplicada.

c) Poblaciones.

Representa la edificación preexistente, deducida de la cartografía base, bien sea en núcleos urbanos o diseminada, y no tiene relevancia respecto al régimen urbanístico del suelo.

d) Red Viaria Estructurante Existente.

Son las vías de la malla básica insular, así como otras que contribuyen a la expresión de estructuras territoriales en ámbitos o subámbitos territoriales.

e) Red Viaria Estructurante en Ejecución.

Nuevas vías en obra o en tramitación administrativa para iniciar su ejecución, incluidas en la malla insular que estructura el territorio insular.

f) Red Viaria Local Existente.

Vías interurbanas que contribuyen a describir la red de accesibilidad, pero sin rango estructurante en el nivel insular.

g) Límite de Zonas de Servicios Portuarios-Aeroportuarios.

Representa la relimitación de las zonas de servicio de los puertos y aeropuertos de interés general del Estado, para incluir las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias y portuarias, y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento de cada infraestructura territorial estratégica.

2. Acciones Estructurantes.

2.1. Infraestructuras.

a) Corredor Viario Estructural.

Son corredores viarios que el Plan propone, de nueva implantación, por ser elementos estructurantes de su modelo territorial; por tanto, son infraestructuras en las que se fundamenta la articulación del territorio como objetivo básico del Plan. Las condiciones de trazado y las demás características de estos corredores viarios serán las que se describen en la Sección 25 -Infraestructuras Viarias- de este Volumen.

Se distinguen dos tipos, en relación con la capacidad de las mismas y el número de carriles propuesto por el Plan Insular, a definir por los Planes Territoriales Especiales.

a.1. Corredor Viario estructural de Alta Capacidad.

Se establecen los tramos indicativos de nueva implantación y los que son objeto de propuestas de intervención en el corredor viario litoral: por el Norte, la prolongación de la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria hasta Arucas, la GC-2 hasta Santa María de Guía, y la carretera de Agaete a La Aldea; por el Este, la prolongación de la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria hasta el Aeropuerto, la variante del Parque Aeroportuario y su conexión con Ingenio (2º Corredor) y, por el Sur, la prolongación de la GC-1 hasta Mogán.

a.2. Corredor Viario Estructural de Media Capacidad.

Se establecen como tramos indicativos de nueva implantación más significativos la prolongación del 2º corredor por el Norte desde Arucas a Firgas y Moya y, por el Este, desde Ingenio hasta Juan Grande, y la variante del acceso al Centro para circunvalar Santa Brígida.

b) Mejora de la Red Viaria Estructurante Existente.

Se refiere a intervenciones de mejora de la seguridad y de las características geométricas de las vías estructurantes existentes de mayor nivel de uso e importancia con respecto a la accesibilidad a los núcleos de población que posean o desarrollen funciones de centralidad, con problemas en el trazado (pendientes excesivas, curvas cerradas, inseguridad ...) y en la sección de la calzada (estrechamientos).

c) Ejes verdes estructurantes.

Estarán constituidos por ejes articuladores indicativos, tanto de nueva creación, para organizar el crecimiento en zonas de interés estratégico para este Plan Insular, como de la propia red viaria existente, situados normalmente en un entorno urbano consolidado, para inducir mejoras importantes en las características geométricas y ambientales, y modificar la función de conexión externa supramunicipal y realizar una integración paisajística del mismo con la ordenación urbana mediante avenidas verdes, rotondas, bulevares, ...

d) Enlace Estructural Viario.

Expresa una necesidad de conexión estructurante entre los lugares señalados, cuya traza no se define y se remite al desarrollo del Plan Territorial Especial especificado en cada caso.

e) Corredor de Transporte Público.

Señala el corredor indicativo que ha de ser objeto de la implantación de un sistema guiado de transporte público. Su definición gráfica no implica una traza determinada, que sólo resultará de los preceptivos planes territoriales especiales que se formulen para su implantación.

Se distinguen dos corredores:

e.1. Corredor de Transporte Público L-1: tramo Las Palmas de Gran Canaria-Maspalomas.

e.2. Corredor de Transporte Público L-2: tramo Las Palmas de Gran Canaria-Arucas.

f) Localización indicativa de estación-intercambiador.

Representa las áreas que, como mínimo, han de ser consideradas como susceptibles de asumir estaciones o paradas del sistema de transporte que se define, cuya posición sólo podrá ser fijada por el Plan

Territorial Especial tras el estudio previsto de la movilidad, y en función del trazado y otras características del sistema.

g) Paseos Marítimos.

Son los elementos que, por mejora o cambio de carácter de vías existentes, o por nueva implantación, organizan la accesibilidad para paseo y recreo en el borde marítimo, y siempre con características de respeto ambiental y paisajístico acordes con tales funciones y con su posición.

h) Reactuación en Playas.

Se refiere a las intervenciones sobre el borde litoral para la creación o regeneración de nuevas playas o mejora de las existentes de acuerdo con las determinaciones al efecto establecidas en la Sección 16 -Espacio Costero y Marino- del Tomo 1 de este Volumen.

i) Recuperación de Servidumbre-Tratamiento de Fachada Marítima.

Se refiere a las intervenciones sobre el borde litoral para la recuperación de la franja de servidumbre y de la fachada marítima de acuerdo con las determinaciones al efecto establecidas en la Sección 16 -Espacio Costero y Marino- de este Volumen.

j) Actuación Portuaria Náutica.

Representan los tipos de actuaciones relacionados con la actividad portuaria y náutica para el transporte de pasajeros y mercancías y refugio de embarcaciones en general que han de ser objeto de intervención para ampliación, mejora o cambios en su actividad, y aquéllos cuya nueva implantación queda indicada en el Plan, de acuerdo con las determinaciones al efecto establecidas en la Sección 16 -Espacio Costero y Marino- y Sección 26 -Infraestructura de Transporte Colectivo- de este Volumen.

Se distinguen en los Planos de Ordenación y Estructura del Territorio cuatro tipos de actuaciones:

j.1. Puerto Comercial/Transporte/Pesquero.

Conjunto de obras náuticas e instalaciones terrestres que proporcionan refugio y servicio a las embarcaciones para el transporte de pasajeros y mercancías, y/o la actividad pesquera, pudiéndose complementar con la deportiva en cumplimiento de las determinaciones establecidas en la Sección 26 -Infraestructuras de Transporte Colectivo- de este Volumen.

j.2. Puerto Deportivo/Turístico.

Conjunto de obras náuticas e instalaciones terrestres que proporcionan refugio y servicio a las embarcaciones de tipo deportivo o turístico, con un número superior a los 100 atraques.

j.3. Instalación Náutica.

Conjunto de obras náuticas e instalaciones terrestres que proporcionan refugio y servicio a las embarcaciones de tipo deportivo o turístico, con un número inferior a los 100 atraques.

j.4. Embarcaderos.

Instalaciones marítimas destinadas a facilitar el embarque de pasajeros a bordo de embarcaciones deportivas y de recreo.

2.2. Áreas de interés insular:

a) Refuerzo de centralidad de núcleos.

Se representan de este modo, con el símbolo y color propio de la cartografía base reforzado en su intensidad, los núcleos que poseen y desarrollan las funciones de centralidad. Estos núcleos serán objeto de medidas encaminadas al refuerzo de sus condiciones de centralidad en sus ámbitos municipales o comarcales.

b) Centralidad de Ámbitos Territoriales.

Son enclaves de valor estructurante como elementos singulares del modelo territorial, en cuanto a la oportunidad que su posición brinda para la implantación de actividades, de modo coherente con la estrategia de desarrollo insular del Plan.

Asumen actividades direccionales, dotacionales o económicas, eventualmente con compatibilidad de otros usos, de acuerdo con la estrategia singular indicada para cada uno de tales enclaves en su Ámbito Territorial correspondiente.

c) Estrategia de la Costa Norte.

Incluye el conjunto de piezas territoriales a las que el Plan confía el desarrollo, activación y regeneración de la plataforma costera Norte, en relación con la nueva accesibilidad que introduce la autopista costera, y de acuerdo con los términos previstos para los Ámbitos Territoriales números 5 y 6 (Secciones 38 y 39 de este Volumen).

d) Áreas estratégicas de actividad económica.

Expresa las previsiones de implantación de actividades vinculadas a la economía, bien sean industriales o empresariales en términos generales, que tienen una función específica acorde con la estrategia de desarrollo, bien sea a la escala de cada Ámbito Territorial, bien a la insular.

De acuerdo con las determinaciones establecidas en la Sección 32 -Industria y Actividades Terciarias- de este Volumen se distinguen:

d.1. Parque Industrial.

d.2. Parque Especializado.

e) Área de Oportunidad para el desarrollo de residencia.

Son enclaves que, en el modelo territorial de escala insular, adquieren valor para la reorganización del asentamiento de la población.

f) Litoral a Preservar con Valor Estructurante.

Constituyen los tramos de la franja litoral que se preservan por su cualidad de vacío de valor estructurante en la medida en que contribuyen a la conformación del paisaje costero, impidiéndose su transformación por este motivo, además de por los valores ambientales o naturales que presenten.

g) Áreas de Oportunidad para el desarrollo turístico.

Son enclaves a los que, en el modelo territorial de escala insular, se le asigna valor de oportunidad para la organización del alojamiento turístico.

h) Infraestructuras, Equipamientos e Instalaciones Puntuales de Relevancia e Interés General.

Señala espacios que albergan y/o son susceptibles de albergar, siempre que así se establezca en los instrumentos de ordenación territorial o, en su caso, urbanística pertinentes, actuaciones de interés general o dotaciones para resolver la prestación de servicios a la población, con funciones de rango supramunicipal, bien sea a la escala de cada Ámbito Territorial o a escala insular.

i) Áreas Libres Estructurantes.

Son espacios y enclaves que han de permanecer fundamentalmente libres de urbanización y que, en

función de la Zona en la que se localicen, de sus características naturales o usos actuales, podrán excepcionalmente albergar actuaciones o instalaciones singulares que no alteren la función natural, paisajística, rural, de espacio libre, etc., que en cada caso le corresponda, bien sea por su valor ambiental propio, bien porque así lo requiera la estructuración del territorio a gran escala.

La condición de Área Libre Estructurante es compatible con el mantenimiento de la actividad agraria y de otros usos preexistentes adecuados a los valores ambientales y paisajísticos propios de cada área.

La previsión por el planeamiento en estos ámbitos de uso residencial o turístico alojativo, así como de cualesquiera otros equipamientos o servicios que comporten implantación edificatoria, estará condicionada a que dichos usos sean compatibles con la función estructurante del espacio, no alterando en lo sustancial su condición de vacío, por lo tanto dichas implantaciones deberán ser limitadas en extensión y poco significativas respecto de la entidad superficial del ámbito, todo ello sin menoscabo de que en función de la zona y uso del que se trate le sean de aplicación las determinaciones correspondientes contenidas en el Tomo 1 de este Volumen.

j) Áreas agrícolas de valor estructurante.

Con independencia del Régimen de Usos atribuidos en razón de su valor productivo agrícola, en las Secciones 5, 6 y 7 de este Volumen, se definen así espacios agrícolas que contribuyen a estructurar, organizar y ordenar en su conjunto el ámbito territorial en el que se insertan y a las que el Plan Insular les atribuye en consecuencia el mantenimiento o la potenciación de su función agrícola, excluyéndolas de los procesos de urbanización.

La previsión por el planeamiento en estos ámbitos de uso residencial o turístico alojativo, así como de cualesquiera otros equipamientos o servicios que comporten implantación edificatoria, estará condicionada a que dichos usos sean compatibles con la función estructurante del espacio, no alterando en lo sustancial su condición de vacío, por lo tanto dichas implantaciones deberán ser limitadas en extensión y poco significativas respecto de la entidad superficial del ámbito, todo ello sin menoscabo de que en función de la zona y uso del que se trate le sean de aplicación las determinaciones correspondientes contenidas en el Tomo 1 de este Volumen.

3. Directrices al planeamiento urbanístico.

a) Bordes de contención del crecimiento urbano.

Señala los bordes de contención del conjunto de suelos urbanos, urbanizables y de dispersiones de

edificación, que no pueden admitir crecimientos, salvo los adecuados a su acabado o los escuetamente necesarios para la cualificación del borde urbano preexistente, por razones de orden insular, bien sea por adecuación a la estructura general del territorio, bien por afección a espacios naturales o agrícolas, o a otros ámbitos que deben ser preservados de la urbanización. En las zonas Bb3, más allá de estos bordes, no podrán plantearse nuevos suelos urbanizables ni siquiera apoyándose en los núcleos preexistentes.

b) Regulación formal de nuevas implantaciones.

Son ámbitos que, en coherencia con las previsiones del planeamiento municipal, admitirán asentamientos de población y otros usos urbanos, y cuyo control de posición, forma y cantidad deberá ser revisado y establecido en función de las determinaciones al efecto establecidas en la Sección 33 -Residencia- de este Volumen sobre "Adecuación del Crecimiento Urbano al Modelo Territorial Insular" y en los planes territoriales parciales de afección, en relación con la priorización y programación de la extensión de las áreas de crecimiento.

c) Articulación de crecimientos regulares.

Representa las áreas que, bien estando ya clasificadas por el planeamiento municipal, bien porque aparecen ex novo como resultado de la estructuración territorial supramunicipal, resultan estratégicamente indicadas para nuevos desarrollos urbanos. Están sometidas en todo caso a las directrices de adecuación al modelo insular establecidas en la Sección 33 -Residencia- de este Volumen.

d) Conexión Estructural Local.

Representa el establecimiento, mediante cualquier tipo de vía, que deberá ser acordado en el desarrollo de las acciones vinculadas a ella, de una conexión encaminada a resolver de modo directo una relación funcionalmente especializada. Solventarán los enlaces y relaciones de entidad (no insular) entre núcleos desarrollados y crecimientos urbanísticos.

Normalmente definen intenciones de articulación viaria de los nuevos desarrollos residenciales.

e) Localización indicativa de equipamiento.

Expresa la posición adecuada para localizar dotaciones con efecto inductor de desarrollo, en aquellos enclaves cuya nueva implantación o crecimiento pueda beneficiarse de esta función instrumental del equipamiento.

f) Áreas Libres con Equipamiento.

Corresponde a un concepto análogo al de Área Libre Estructurante, siendo admisible en estas áreas la implantación de equipamientos de ocio o deportivos, predominantemente ambos al aire libre, tales como golf, centros hípicos y análogos, a fin de no alterar los rasgos básicos del paisaje abierto que las identifica.

La previsión por el planeamiento en estos ámbitos de uso residencial o turístico alojativo, así como de cualesquiera otros equipamientos o servicios que comporten implantación edificatoria, estará condicionada a que dichos usos sean compatibles con la función estructurante del espacio, no alterando en lo sustancial su condición de vacío, por lo tanto dichas implantaciones deberán ser limitadas en extensión y poco significativas respecto de la entidad superficial del ámbito, todo ello sin menoscabo de que en función de la zona y uso del que se trate le sean de aplicación las determinaciones correspondientes contenidas en el Tomo 1 de este Volumen.

g) Articulación de crecimientos de Industria Local (Área de actividad económica).

Son directrices indicativas de la oportunidad de crecimiento en áreas de actividad económica, basadas en razones estratégicas de consolidación y ampliación de la base productiva insular.

h) Ámbito Territorial de Disperso Edificatorio.

Representa los ámbitos donde se han identificado situaciones de hábitat disperso, que son sometidas a regulación y desarrollo mediante los procedimientos establecidos en la Sección 33 -Residencia- de este Volumen.

CAPÍTULO II

ORDENACIÓN DE LOS ÁMBITOS TERRITORIALES DEL PLAN

Sección 34

Ámbito Territorial número 1: la Capital Insular y el Guiniguada

Artículo 253.- Descripción y función insular del ámbito (NAD).

1. Se incluyen en este ámbito los territorios directamente vinculados a las funciones de capitalidad insular de Las Palmas de Gran Canaria, que afectan a su propio término municipal y al espacio articulado por el eje del Guiniguada en Santa Brígida.

2. Se define como tal el ámbito comprendido entre el Barranco de Tenoya al N.O., el Barranco de Las Goteras al S.E., y por el borde interior del municipio de Santa Brígida.

3. El análisis y el diagnóstico que han de fundamentar y orientar la ordenación de este ámbito, se describen en el Título 2, "La distribución espacial y la ordenación de los asentamientos" del Volumen III del presente Plan.

4. Los objetivos y actuaciones que tengan un carácter estrictamente portuario, es decir, las actividades relacionadas con el transporte de mercancías y personas, y los servicios que ello comporta, así como las áreas de su competencia específica, tendrán el carácter de recomendaciones.

Artículo 254.- Objetivos de la actuación territorial (ND).

1. El Plan Insular de Ordenación establece como objetivo básico consolidar y reforzar la imagen de capitalidad insular de Las Palmas de Gran Canaria, y contribuir a ordenar las relaciones metropolitanas de la ciudad, tanto las funcionales y de accesibilidad, como las direccionales de equipamiento central.

2. En la franja costera de Levante, tales objetivos se traducirán en acciones encaminadas a la regeneración y cualificación del litoral de la ciudad. Entre éstas se entenderán fundamentales las de remodelación de la Avenida Marítima y su Paseo de borde, teniendo en cuenta el calado funcional y espacial hacia el mar en puntos estratégicos del borde urbano, en coincidencia con plazas, espacios libres o barrancos.

3. Se tratará de resolver los problemas de circulación en la ciudad, para los que una arteria de tráfico y un corredor de transporte potente en el borde marítimo parecen irrenunciables. Pero su remodelación remediará, sobre todo, la separación de la ciudad y el mar, y la degradación paisajística del frente urbano marítimo, eliminando, corrigiendo o compensando los impactos que la situación actual produce en la ciudad.

4. Deberá satisfacerse 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.

5. El frente portuario de la ciudad se deberá reordenar de modo tal que se aproveche no sólo la capacidad del área portuaria como infraestructura del 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 atractiva como sede de negocios, comercio, cultura, ocio y turismo.

6. El objetivo general insular de reforzar la imagen de la industria turística en Gran Canaria requiere regular y modernizar los rasgos turísticos de su capital, Las Palmas de Gran Canaria.

Las oportunidades excepcionales para realizar este objetivo se localizan en los dos frentes marítimos, el de Levante, con las condiciones y objetivos ya señalados, y el de Poniente, de modo más especializado, por la singular capacidad paisajística y articuladora de Las Canteras, y el potencial de esta costa, desde El Rincón a El Confital, para organizar un modelo urbano de oferta recreativa, cultural y turística acorde con los objetivos generales de la acción insular.

7. En el territorio interior de la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria, el objetivo básico será reconducir el desarrollo actual de connotación marginal, introduciendo un criterio estructural para el desarrollo de esta nueva periferia, valiosa desde el punto de vista metropolitano, resolviendo su transición hasta la pieza territorial nucleada por Arucas, como rótula con el ámbito Norte Insular, y asumiendo el valor de los territorios entre Tafira y Tamaraceite como nueva sede del sistema de rango metropolitano e insular.

8. En el ámbito del Guinguada vinculado a la capital, deberá estructurarse el desarrollo suburbano y preservarse el espacio natural para uso colectivo metropolitano, conteniendo drásticamente la hasta ahora progresiva implantación de instalaciones y usos privados. Es obligada la revalorización del monumento natural de Bandama, así como de la cuenca del Guinguada y valles anejos (Santa Brígida). Es preciso equipar el suburbio residencial y organizar sus accesos desde la capital insular hacia el centro insular (cumbres).

Artículo 255.- Espacios Estratégicos propuestos para la ordenación del ámbito.

1. (NAD) Se adoptan como elementos principales de la estructura de este ámbito los cinco espa-

cios estratégicos directamente vinculados a los objetivos insulares:

a) El borde costero de Levante, regenerado como corredor urbano, dotación recreativa y espacio libre.

b) La costa de Poniente articulada por el Paseo de Las Canteras como sistema metropolitano de espacios recreativos, culturales y turísticos.

c) El recinto portuario como infraestructura productiva básica, articuladora de actividad económica, integrada en la ciudad mediante nuevos espacios dotacionales urbanos y de actividad empresarial.

d) El territorio periférico interior, articulado por la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria, como espacio revalorizado para actividades y servicios de rango metropolitano, y ámbito de regeneración de los modos de asentamiento periférico.

e) El corredor geográfico del Guinguada como articulador del suburbio moderno y de los principales espacios naturales de uso colectivo metropolitano.

2. (ND) La definición de los elementos estructurales de rango insular, y los objetivos que han de satisfacerse con su implantación, son:

a) El borde costero de Levante, entre la playa de la Laja y la Base Naval, deberá regenerarse, configurando y ordenando el espacio público costero de la ciudad en el borde marítimo, entre la fachada urbana edificada y la línea costera, para producir un nuevo equilibrio ambiental y funcional entre la ciudad y el mar, eliminando, corrigiendo o compensando los impactos que producen las acciones urbanísticas e infraestructurales acumuladas en este espacio. Deberán, por tanto, remodelarse, en lo que sea requerido por los objetivos planteados, la Autovía Marítima, sus enlaces y las vías complementarias y organizarse como eje principal de transporte público en las relaciones urbanas y metropolitanas; remodelarse los espacios públicos y crearse otros nuevos; regenerarse las playas allí donde sea conveniente para su uso y acorde con la dinámica litoral; y adecuarse las infraestructuras hidráulicas de drenaje de la ciudad y de saneamiento.

b) El litoral de Poniente de Las Palmas de Gran Canaria ha de contribuir decisivamente al objetivo de recuperar actividad y dotarse de la imagen propia de la capital de un territorio turístico.

Para realizar tal objetivo se deben potenciar los dos polos de actividad en los extremos Oeste y Norte de Las Canteras (El Rincón y El Confital), entendidos como enclaves dotacionales, y con discreta proporción de alojamiento turístico de alta calidad, de modo tal que permitan poner en tensión este frente marítimo 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 refuerzo de su base económica con servicios y funciones de capitalidad, serán objetivos a perseguir en el proyecto de reactivación de estos territorios del borde marítimo Oeste de Las Palmas de Gran Canaria.

c) En el frente portuario de la ciudad será preciso crear un nuevo tipo de relación entre puerto y ciudad, cuyos elementos constitutivos serán: la extensión sobre parte del actual recinto portuario de usos urbanos centrales, de actividad económica; mantenimiento de algunas funciones portuarias compatibles con actividades urbanas de centralidad, y dotación de espacios multifuncionales que integren usos culturales, recreativos, deportivos y comerciales. Asimismo, deberá resolverse con el estudio de soluciones alternativas la congestión viaria existente en el istmo de la Isleta producida por el tráfico pesado y de servicio que tiene como puntos de origen y destino el recinto portuario.

d) En el territorio interior de la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria, el nuevo orden territorial se apoyará en las potentes operaciones de infraestructura previstas: la Circunvalación y sus conexiones radiales normales a la Autovía litoral. Asimismo, se valorarán positivamente los elementos naturales del lugar (barrancos de Tenoya y Tamaraceite) como ejes equipados y parques metropolitanos. Los nuevos desarrollos residenciales serán de media densidad, ordenados por piezas semiautónomas en lomos, incorporando centralidades (vinculadas a la Circunvalación o tradicionales, como Casa Ayala, Tenoya y Tamaraceite) y áreas de actividades (centros comerciales y de servicios exteriores a la capital).

e) La estructura propuesta para el corredor geográfico del Guinguada se apoya en la revalorización, como grandes parques metropolitanos, de las áreas y espacios naturales de esta pieza territorial: Monumento

natural de Bandama y Paisajes Protegidos de Tafira y Pino Santo. Entre ambos discurre la antigua traza del camino rural, eje actual de la suburbanización de Tafira-Santa Brígida.

El Plan Insular de Ordenación remite la adopción de la solución para el eje radial Las Palmas-Vega de San Mateo hasta el centro insular a un Plan Territorial Especial que estudie y compare alternativas. Unas y otras adoptarían siempre el objetivo de asumir la conexión de Santa Brígida a Las Palmas de Gran Canaria, de modo tal que descargue de solicitudes el actual acceso y el enlace de Pico Viento, y encaminen los flujos hacia y desde el centro de Las Palmas de Gran Canaria por la radial del Barranco de La Ballena.

Tanto la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria, a la que se conectaría directamente esta vía descongestionando el acceso a Vegueta, como la vía interior de la nueva malla, establecerían una serie de relaciones en arco que posibilitarían el cosido de una tupida malla de caminos, estructurando las actuales ramificaciones suburbanas en los entornos de Tafira, Pino Santo, Lentiscal y Bandama, y delimitando claramente las zonas públicas de las privadas.

Los nuevos enclaves de equipamiento y servicios (comerciales, oficinas) vinculados a estos nuevos parques metropolitanos deben localizarse en el área de oportunidad de Tafira, definiendo un borde definitivo con el Monte Lentiscal y con el acceso público de Bandama mediante el ajuste del trazado de la travesía de Tafira, así como en los bordes y en el eventual nuevo acceso Oeste a Santa Brígida.

Esta centralidad suburbana permitirá organizar desarrollos actuales, definiendo áreas de restricción, controles y aperturas en el conjunto del ámbito, definiendo vacíos a preservar en Hoya del Parrado, Lentiscal, Hoya Oscura, etc., así como en el Valle del Guinguada, Laureles, Vega de Santa Brígida, y con los importantes hitos naturales de Bandama, Caldereta, Matanza y Tafira.

Junto a ello se preserva el uso y el moderado asentamiento tradicional del Guinguada, y el ámbito de Santa Brígida en conexión con la Vega de San Mateo, manteniendo sus valores de focalidad tradicional.

En este contexto, el Proyecto Guinguada para la creación de un parque metropolitano equipado, adquiere valor articulador de las intervenciones en el

flanco Oeste de este ámbito. Esta actuación se desarrollará en el contexto de un Plan Territorial Especial específico.

Artículo 256.- Acciones estructurantes (ND).

A) A desarrollar mediante Planes Territoriales con ámbito físico asignado; Planes Territoriales Parciales (PTP):

PTP1.- LITORAL DE LEVANTE DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

El Plan Insular de Ordenación propone que para consolidar estratégicamente el carácter capitalino de Las Palmas de Gran Canaria y ordenar las relaciones metropolitanas de su entorno, además de los elementos y operaciones de estructura general propuestos, se debe afrontar una serie de actuaciones específicas destinadas a la rehabilitación y recualificación 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 del 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.

Ello supone contemplar que la oferta principal, compatible con la integridad del dominio público que se reivindica por la ciudad, debe ser la de parque urbano, con la premisa innegociable de soluciones que pongan en contacto al usuario con el mar. El objetivo básico del Plan se refiere a la búsqueda del contacto físico y directo, superando diferencias de cota que produzcan separación.

Paralelamente, se debe mantener el patrimonio de las vistas que no debe ser menoscabado de ningún modo, para lo cual se recomienda no edificar en más de dos alturas en todo el ensanche litoral, salvo justificación expresa del Plan Territorial.

Para responder adecuadamente al deseo de integrar el Puerto y la Ciudad, el PTP debe dar respuesta al actual problema de los alivios de aguas residuales al mar, mediante la concreción de la forma de mejorar esta infraestructura.

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. Dentro de estos criterios debe analizarse la viabilidad de un acceso alternativo al actualmente existente al recinto portuario que solucione la saturación del istmo de La Isleta.

Atendiendo a razones ambientales de relevancia para el futuro de la ciudad, el PTP deberá garantizar el carácter ligero y sustancialmente inedificado de la nueva plataforma, excluyendo aquellos usos terciarios que no resulten complementarios de otros usos recreativos, deportivos, o de ocio, a los que deberán estar directamente vinculados. Asimismo deberán excluirse expresamente los usos portuarios.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

1A1. Remodelación, con ajustes de trazado, rasante y dimensiones de la Autovía Marítima. Remodelación de los enlaces con el viario urbano y metropolitano, eliminando sus efectos de barrera ambiental y visual de acuerdo con el objetivo de apertura de la ciudad al mar, acceso peatonal a la costa y continuidad al borde marítimo de los espacios urbanos emblemáticos y estanciales, facilitando el paseo y la utilización de la bicicleta. Se resolverá la continuidad de la Autovía, hacia el Norte, remodelando el enlace de la Torre de Las Palmas, y se establecerá un posible acceso alternativo al recinto portuario.

En consecuencia, en orden a evitar previsibles impactos, se debe estudiar de forma previa a cualquier actuación la accesibilidad al istmo entre la Torre de Las Palmas y la Plaza de Belén María. El tráfico de agitación predecible debe enfocarse generando y evaluando posibilidades en medios de transporte alternativos.

Se evaluará conjuntamente la opción de depresión de la vía con el mantenimiento de la accesibilidad a la misma desde la ciudad en ambos sentidos de circulación, con el objeto de lograr un adecuado reparto del tráfico entre la autovía y las vías internas de la ciudad paralelas a ellas (la separación de incorporaciones y salidas concentrará el tráfico en dichos lugares y alargará los recorridos por la trama urbana de quienes deseen incorporarse a la autovía.

1A2. Sistema lineal costero de paseos marítimos y espacios libres y verdes de borde marítimo, entre La Laja y la Dársena Deportiva, que incluye la creación de una playa urbana al norte del núcleo de San Cristóbal.

En los espacios previstos de ocio en el litoral deberá resolverse el contacto con la autovía con suficiente detalle y alta calidad ambiental, separando adecuadamente ambos usos, evitando o minimizando los impactos visuales, sonoros y contaminantes del tráfico. Esto deberá aplicarse especialmente para la playa prevista al norte del Castillo de San Cristóbal.

La ordenación del litoral y las actuaciones previstas deberán preservar la costa natural en aquellos lugares en los que se conserva, en el tramo entre el Castillo de San Cristóbal y La Laja.

1A3. Acciones sobre el sistema de bases náuticas y puertos de abrigo:

- Ampliación de la Dársena Deportiva del Puerto de La Luz, 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, e incorporando zonas para uso lúdico y de ocio al aire libre.

Debe estudiarse la posibilidad de que el contradique Sur de protección de la ampliación y estructuración del paseo y autoría marítima prevista en este Plan Territorial pueda ser atracable y utilizable para el destino de tráfico de viajeros. De esta forma se descargaría el istmo y se recualificaría la oferta de la ciudad histórica para los pasajeros, de forma que no se interrumpa la franja litoral urbana con la que se proyecta dotar a la ciudad.

Las previsiones sobre las acciones anteriores se desarrollarán de forma coordinada con el Plan Especial del Puerto de La Luz previsto en el Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria.

- Ampliación y mejora del Puerto de San Cristóbal.

Asimismo se deberá crear una nueva instalación náutica deportiva con la ampliación del puerto pesquero, como apoyo al Centro de alto rendimiento deportivo de vela, evitando la desaparición de las rasas existentes en la zona costera de Hoya de la Plata.

1A4. Área de centralidad del Litoral de Levante de Las Palmas, incluyendo:

- Ordenación del borde marítimo de la ciudad ante los barrios de Triana y Vegueta, dotándolo de es-

pacios libres y equipamientos, y abriendo la ciudad al mar mediante la irrupción en la costa del Parque de San Telmo y de la rambla del Guiniguada.

- Reconstrucción del borde marítimo entre el Guiniguada y Juan XXIII mediante nueva plataforma costera, estableciendo calados de la Avenida Marítima, al menos en el Parque Doramas y la Plaza de la Feria, con el objetivo de dar a la ciudad continuidad espacial y funcional hacia el mar, y acceso a la ampliación de la plataforma terrestre con usos lúdico-recreativos, culturales, comerciales y deportivos vinculados entre sí.

- La Playa de las Alcaravaneras, más que una pieza intocable del litoral, debe pensarse como un espacio de ocio marítimo y deporte. En la medida que se aumente el nivel de servicio de esta playa a esas actividades debe ser entendida como un recurso disponible al servicio de la mejora de la accesibilidad viaria, si ello fuera preciso para el funcionamiento de la infraestructura viaria.

- Deben tenerse en cuenta los efectos de las distintas obras sobre la Playa de Las Alcaravaneras así como la procedencia de la arena en caso de que resultara preciso su regeneración. En cualquier caso, la disminución de la superficie de la playa existente causada por las actividades proyectadas, deberá ser compensada con otra equivalente, a crear o regenerar en la zona.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

El desarrollo de esta acción se hará conjuntamente con las intervenciones previstas en la Autovía Marítima, en el contexto de un Plan Territorial Parcial de desarrollo del Plan Insular de Ordenación, con los contenidos que se definen en esta Sección, y en el modo que se regula para estos Planes en el Tomo 2 del Volumen VI sobre Gestión y Desarrollo del Plan Insular de Ordenación. Esta intervención deberá coordinarse necesariamente con el Plan Territorial Especial de la Ampliación del Puerto de La Luz (PTE23) y con el Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Pública con infraestructura propia y modo guiado Arucas-Las Palmas de Gran Canaria-Maspalomas (PTE21 y PTE22) previsto en este mismo Capítulo de forma que la decisión definitiva acerca de la infraestructura pública de transporte que finalmente se seleccione se integre adecuadamente en el frente marítimo de la ciudad.

Asimismo, se tendrá en cuenta como contenido del nuevo Plan Territorial Parcial el documento del Plan Especial ya redactado para la remodelación del Frente Marítimo de Las Palmas de Gran Canaria. También se tendrán en cuenta las previsiones de los

Planes Especiales derivados del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria encargados del desarrollo de los ámbitos denominados OAS-6 y OAS-7.

En razón de ello, el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria vendrá directamente obligado a acomodar su Plan General de Ordenación a las determinaciones del Plan Insular de Ordenación para este ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido, de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan, con independencia de la facultad de desarrollar sus determinaciones mediante un Plan Territorial Parcial.

Asimismo el Gobierno de Canarias y el Ministerio de Fomento, en razón de sus competencias sectoriales en el ámbito territorial de la Actuación, quedan obligados en cuanto se refiere a la remodelación de la Avenida Marítima y a la ampliación y reestructuración del Puerto de La Luz.

Es preceptivo el planeamiento conjunto mediante un Plan Territorial Parcial. 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.

El fraccionamiento del ámbito del Plan Territorial podrá realizarse en base a los siguientes ámbitos:

- Desde la Playa de La Laja hasta San Cristóbal.
- Desde San Cristóbal hasta el Teatro Pérez Galdós.
- Desde el Teatro hasta la Playa de Las Alcaravaneras.

El Plan Territorial podrá delimitar una o varias Áreas de Gestión Integrada dentro de su ámbito de actuación, cuyas implicaciones a efectos de su desarrollo y gestión estarán de acuerdo con lo que establecen los artículos 140 a 143 del TRLOTENAC.

A estos efectos, la gestión del área se realizaría a través de un Consorcio que se constituiría en el plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la publicación del Plan Insular en el Boletín Oficial de Canarias.

Transcurrido el plazo máximo fijado al efecto sin que la constitución del Consorcio hubiera tenido lugar, se aplicaría lo que establece el apartado 3 del artículo 142 del TRLOTENAC.

De acuerdo con el artículo 161.7 de la Sección 26 del Tomo 1 de este mismo Volumen, las infraestructuras previstas en el ámbito territorial de este PTP

podrán adelantar su desarrollo de forma autónoma a través del correspondiente Plan Territorial Especial.

En caso de que las actuaciones previstas se desarrollen sobre infraestructuras portuarias existentes, y éstas vayan dirigidas a la mejora o acondicionamiento de sus características o a la realización de instalaciones complementarias de abrigo o defensa que no supongan un incremento significativo de su capacidad de atraque, podrán materializarse directamente mediante un Proyecto de Obra.

PTP2.- FRENTE PORTUARIO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

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; 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.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de 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 su organización interna. 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 tráfico 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. Es, pues, fundamental la revalorización 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 regeneración de la Playa de Las Canteras, o separadamente, deberá redactarse un Plan Territorial Parcial para el desarrollo y concreción de los objetivos y determinaciones 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 de Ordenación.

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 Territorial 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.

- 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.

- 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 vivien-

das 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, sin menoscabo de las limitaciones que les sean de aplicación de acuerdo con la legislación vigente.

- 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 Territorial de desarrollo de esta actuación establecerá las intensidades de cada uso, con la limitación de una edificabilidad total sobre rasante de 248.000 m². La superficie bajo rasante será destinada exclusivamente a aparcamiento e instalaciones de mantenimiento de los edificios y será libre.

1A5. Reconstrucción del frente portuario de la ciudad y en especial en la Dársena de Santa Catalina y la Base Naval, creando espacios urbanos para las finalidades establecidas en los epígrafes anteriores sobre estructura, acciones, y criterios de ordenación para el ámbito. Conexión estructural potente de los nuevos espacios urbano-portuarios con los espacios centrales de la ciudad, al menos con la Avenida de Mesa y López y el Parque de Santa Catalina.

En la reordenación del frente urbano portuario se evitarán las pantallas arquitectónicas que impidan la visión del mar desde la ciudad, así como la generación de barreras funcionales, potenciándose y facilitándose el acceso y la visión del mar, de las dársenas, o del resto del puerto, creándose así un espacio suficientemente diáfano para el uso y el disfrute del ciudadano.

Para viabilizar el traslado de la Base Naval, en este documento se propone la incorporación de aquellas zonas alternativas en las que pudiera ubicarse la Base Naval a propuesta de este Plan Territorial. Ello, en todo caso, conllevará la constitución de un Consorcio entre las Administraciones implicadas que tenga por objetivo la instrumentación de las acciones que hagan posible el traslado, recuperando el ámbito de la actual Base Naval para su incorporación en la ordenación del litoral de la ciudad.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

En razón de ello, las Normas aquí establecidas prevalecerán inmediatamente sobre el Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, y sobre la planificación portuaria sin perjuicio del deber de acomodación de éstos al Plan Insular de Ordenación.

Asimismo, el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria vendrá directamente obligado a acomodar su Plan General de Ordenación a las determinaciones de este Plan Insular de Ordenación para este ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido, de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan Insular de Ordenación, con independencia de la facultad de desarrollar sus determinaciones mediante un Plan Territorial Parcial.

Los contenidos desarrollados para cada acción en el apartado relativo a Actuaciones Propuestas y Criterios de 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 Plan Territorial Especial del Puerto de La Luz previsto en este mismo Plan Insular de Ordenación, con el que deberán coordinarse eficientemente.

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 será determinada por el planeamiento de desarrollo (Plan Territorial Parcial) en virtud de las Normas Directivas fijadas y de acuerdo con las instrucciones que emanen del Órgano de Gestión en el que estará integrada la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

Las previsiones de este Plan Insular de Ordenación 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, el traslado de la misma, y el establecimiento de un centro recreativo, comercial y de equipamientos entre la Base Naval y el Muelle Santa Catalina. Además, se valorará la redacción de un Plan para cada una de sus fases, que será distinto de los Planes Territoriales que se formen en el ámbito portuario para la ordenación del borde urbano en la Avenida Marítimas, 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 Fomento quedan obligados en cuanto a la acomoda-

dación y coordinación de sus planes sectoriales en este ámbito territorial.

La gestión de la Actuación será unitaria, y para ella se constituirá un órgano de gestión según se prevé en el Volumen VI de este Plan, con que tomará la forma organizativa de Consorcio.

El emplazamiento alternativo de las instalaciones de la Base Naval deberá gestionarse en el marco del Consorcio que se constituya para el desarrollo de esta Actuación, en la cual deberán integrarse las instancias militares con capacidad de decisión sobre este asunto, a fin de que puedan 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 Fomento, 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, de 2 de mayo, sobre constitución de sociedades urbanísticas por el Estado, Organismos Autónomos, y Corporaciones Locales.

En razón de la envergadura espacial e inversora de la actuación, y a que su desarrollo requiere procesos complejos y no inmediatos de sustitución, en cuanto 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 período de ejecución puedan adecuarse a las capacidades inversoras y a la comercialización de los productos inmobiliarios resultantes.

El Plan Territorial podrá delimitar una o varias Áreas de Gestión Integrada dentro de su ámbito de actuación, cuyas implicaciones a efectos de su desarrollo y gestión estarán de acuerdo con lo que establecen los artículos 140 a 143 del TRLOTENAC.

A estos efectos, la gestión del área se realizaría a través de un Consorcio que se constituiría en el pla-

zo máximo de seis (6) meses contados a partir de la publicación del Plan Insular en el Boletín Oficial de Canarias.

Transcurrido el plazo máximo fijado al efecto sin que la constitución del Consorcio hubiera tenido lugar, se aplicaría lo que establece el apartado 3 del artículo 142 del TRLTENAC.

PTP3.- REGENERACIÓN TURÍSTICA DE LAS CANTERAS EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

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 de Ordenación, desde sus documentos de Avance, como áreas de oportunidad para actuaciones calificadas 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 Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, 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 en régimen hotelero 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 Guanteme y en La Isleta.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

Como determinación previa todas las acciones previstas deberán cumplir con lo establecido en la Ley 22/1988, de 28 de julio, 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.

a) 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.

b) 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, 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.

c) 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 el Plan Territorial del Frente Portuario de Las Palmas de Gran Canaria (PTP2), hace indispensable la recualificación de esta vía en su diseño (prolongación de la rambla central, amueblamiento, etc.) y en sus características funcionales, usos y tipologías edificatorias vinculados a la misma.

- 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 descritos, 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 el más apropiado al carácter de esta actuación.

- Con relación al uso cultural y recreativo previsto, se establecerán por el Plan Territorial criterios y ordenanzas de regulación y adecuación de volúmenes y fachadas 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 de Ordenación para la implantación del uso turístico fuera de las Zonas Turísticas Insulares, de acuerdo con la regulación contenida en la Sección 31 -Turismo- de este Volumen.

Así, los Planes Territoriales previstos para el desarrollo de las actuaciones en los bordes litorales de la Capital, en aplicación de otros criterios paisajísticos podrán regular específicamente las densidades del alojamiento turístico en sus respectivos ámbitos.

1A6. 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 ese extremo actividad recreativa, de ocio y deportiva. El área será estructurada en tres ámbitos distintos: La Puntilla, la plataforma de la Playa del Confital dentro del límite del Paisaje Protegido de la Isleta, y los Sistemas Generales de El Confital.

Se trata de un ámbito con importantes valores naturales (playas y litoral, rasas intermareales, ladera de la Montaña del Confital) y de alto interés paisajístico para la ciudad, con alta fragilidad y a su vez, alta potencialidad de restauración ambiental, situada junto al Paisaje Protegido de La Isleta, razón de su declaración como Área de Sensibilidad Ecológica (ASE). Este ámbito es visible desde dicho espacio (Montaña del Confital) y está situado en la entrada a su zona costera (zona de Las Salinas).

La ordenación de este sector partirá del reconocimiento de lo expuesto en el párrafo anterior y, en base a ello, determinará su ordenación, contemplando entre las opciones la de mantener este ámbito como una zona natural destinada a su recuperación paisajística y ecológica y a ejercer la función de un aula natural, que podría disponer de sus pequeñas edificaciones de apoyo, en lugares estratégicos, una función que únicamente este sector puede aportar a la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria,

dado el grado de transformación y urbanización del resto de la costa del municipio.

Para ello, se deberá facilitar un acceso adecuado al Confital desde la Puntilla y al barrio de La Isleta, con el objeto de establecer los equipamientos y servicios públicos necesarios para los usuarios, que serán aquellos que respondan a las expectativas de disfrute en las mismas condiciones naturales que actualmente ofrece, es decir, de un ambiente marino caracterizado por la fuerza del oleaje, la belleza del mar y la brisa que caracterizan la costa Norte de Canarias.

Las características del paseo o sendero costero previsto para su disfrute dependerán de la ordenación y las condiciones que para la zona establezca el PTP3. En cualquier caso, el paseo o sendero que se prevea deberá tener su traza por la plataforma del Confital, a la cota actual del terreno, preservando sin alteración la zona costera (rasas, acumulaciones de arenas y afloramientos rocosos o de arenas cementadas). La zona litoral se restaurará y limpiará, recuperando su estado natural y su vegetación característica. El trazado del paseo deberá reconocer y valorar las irregularidades de la costa. En la orilla y al borde del mar, solo se podrá admitir la colocación puntual de elementos ligeros, bien diseñados y adaptados al terreno, que deben potenciarse para facilitar el contacto y acceso al mar por parte de los usuarios y practicantes de deportes náuticos como el surf y otros similares. Dichos elementos no deben equipararse a obras o estructuras marítimas de ningún tipo.

En el sector de Las Salinas los usos irán destinados a su recuperación ambiental, restaurando sus características naturales originales (limpieza, saneamiento, restauración morfológica, recuperación de la vegetación de la zona) y la ordenación de los senderos; sus usos principales serán el recreativo (paseos) y el divulgativo.

Respecto a la protección de la zona compuesta por la Bahía del Confital y el área circundante de La Isleta, este Plan propone su declaración como Reserva Natural Especial.

Será criterio de actuación en esta zona el respetar la integridad de la zona litoral y de su costa rocosa y los lugares de acumulación de arenas y callaos, así como la ladera de la montaña. Cualquier posible edificación en este sector será de baja altura y se localizará preferentemente en el extremo SE de la plataforma litoral; las edificaciones deberán mimetizarse en el entorno si fuera necesario mediante revestimiento en piedra y un adecuado empleo de la vegetación en el entorno de ellas.

La mejora del actual acceso al Confital deberá ser proporcionado y adecuado a la gran fragilidad paisajística

y morfológica de este enclave, por lo que deberá estudiarse y dimensionarse una vez que estén decididos los usos y actuaciones en la zona del Confital, lo que deberá ser objeto del PTP3 previsto en este Plan Insular.

Para la mejora del actual acceso, en su caso, se evitará la realización de cualquier actuación que suponga desmontes de tierras significativos, pudiendo ser éstos únicamente de escasa entidad y sin relevancia en el paisaje. Se elegirá la opción de menor impacto ambiental, valorándose a estos efectos la realización de un pequeño túnel desde la trasera del colegio público hasta la zona del Confital, que puede estar en combinación con una mejora ligera del actual acceso o con la previsión de un acceso peatonal cuyas características dependerán igualmente del carácter, usos y actuaciones que finalmente se prevean. Todas estas actuaciones serán ejecutadas con las menores dimensiones posibles, adaptadas completamente a las exigencias paisajísticas y ambientales del entorno y estarán perfectamente acabadas con materiales naturales, resueltos los detalles y recuperadas las zonas residuales que pudieran derivarse.

En cualquiera de los supuestos, le será de aplicación a esta Acción las medidas correctoras generales establecidas para las Áreas Estratégicas de Actividad Económica.

1A7. Establecimiento de una zona de equipamiento cultural y alojamiento turístico en El Rincón, con posibilidad de 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. Esta actuación se deberá vincular estructuralmente a la ciudad consolidada, resolviendo conjuntamente las conexiones principales, la recomposición de la trama del barrio de Guanarteme, y su conexión al Paseo de Las Canteras.

En el contexto de esta actuación se dotará a esta área de usos culturales, recreativos y de alojamiento turístico en coherencia morfológica con la estructura del barranco, de forma que no se ocupe en lo fundamental su cauce, y se aprovechen, sin alteración, sus meandros y relieve natural para localizar el equipamiento.

En relación a la conformación del borde litoral junto al Parque de la Música, se establecen las siguientes Determinaciones:

- Facilitar el contacto físico de los usuarios con el mar (baño, natación, práctica del surf):

- Acercar progresivamente la cota de los terrenos emergidos hasta el nivel del mar, realizando las ex-

cavaciones necesarias e intentando recuperar el nivel original del lecho del Barranco de Guanarteme.

- Aportar al borde del mar un material granular de la misma naturaleza que el originario, es decir, gravas y arenas gruesas de origen volcánico, aunque de un tamaño que haga compatible su estabilidad natural sin necesidad de diques u otras estructuras marítimas de apoyo, defensa o protección, de forma que se disponga de una cierta facilidad para la potenciación de la playa para deportes vinculados con el uso del mar y del oleaje sin distorsiones introducidas por obras realizadas por el hombre. En este sentido, la actuación a realizar no debe contemplar la construcción de ningún tipo de diques o espigones.

- Como alternativa menos deseada se propone la instalación puntual de determinadas facilidades al servicio de la seguridad de los usuarios en el momento de introducirse o salir del agua, insertadas en la configuración actual del borde del mar: como pequeñas estructuras en forma de rampa o graderío o elementos tipo pantalán, entre otros.

- Garantizar suficientemente la ausencia de incidencia de cualquier actuación sobre la estabilidad y configuración de la Playa de Las Canteras.

- Acondicionar y equipar el borde inmediato de la ribera del mar como parte final de la actuación prevista en el Parque de la Música, con la vocación de espacio público abierto, de carácter rústico y natural, fundamentalmente dedicado a actividades deportivas relacionadas con el baño y la práctica de deportes náuticos como el surf.

- Se evitarán los desmontes en las laderas litorales y en las del Barranco de Tamaraceite, restaurándose los perfiles actualmente alterados por dicha causa y potenciándose en ellos la recuperación de la vegetación original.

1A8. Medidas de incentivo para la renovación del alojamiento turístico de la Playa de las Canteras, y para la mejora del equipamiento, condiciones de uso y estéticas de la fachada costera, paseo marítimo y playa.

Las determinaciones de actuación son las siguientes:

- Mantener y potenciar los usos comunes propios de la playa y de las rasas rocosas asociadas a La Barra: baño, paseo, tomar el sol, entre otros, sin construcción de ningún tipo de elementos fijos.

- Mantener, en lo sustancial, la configuración y morfología de la playa, evitando cualquier acción que suponga una distorsión de la dinámica general

de funcionamiento de todo el sistema sedimentario de Las Canteras.

- Gestión de las arenas, encaminada a controlar adecuadamente la superficie seca de la playa, y a la recuperación de los hábitats de esta zona litoral. Solo serán admisibles, en caso necesario, aquellas estructuras marítimas de apoyo a la gestión de las arenas de la playa que no constituyan barreras totales al flujo de sedimentos a lo largo de la misma, y cuya cota de coronación esté situada al nivel de la arena de la playa en todo su perfil transversal. Esta gestión, por su carácter específico y urgente necesidad, podrá adelantarse de forma independiente al Plan Territorial previsto en este Plan Insular de Ordenación.

- Las actuaciones que en caso necesario puedan ser adoptadas para controlar el proceso natural de erosión de La Barra, no deben conllevar la construcción de ningún tipo de estructura o elemento emergido, y en todo caso, deberán ser compatibles con el máximo respeto a las comunidades biológicas presentes.

- Evitar toda clase de emisarios y aliviaderos de aguas residuales urbanas en la playa.

- Prohibir la pesca y el marisqueo en la playa y en la barra, estableciendo sistemas de vigilancia.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

De acuerdo con ello, el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria vendrá obligado a acomodar su Plan General de Ordenación a las determinaciones de este Plan Insular de Ordenación para este ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan. No obstante, el Plan Territorial considerará el contenido del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria referido a los ámbitos OAS-1 "Parque Marítimo del Confital", y OAS-8 "Parque de La Música en el Rincón", que pudieran resultar compatibles con los objetivos y criterios de esta actuación. Así, quedan expresamente prohibidas las instalaciones extrahoteleras previstas en el ámbito OAS-8.

Asimismo, quedan obligadas las Administraciones Públicas con competencias sectoriales afectadas por esta operación, en particular el Gobierno de Canarias en relación con la ejecución del nuevo acceso y enlaces de la Autovía Norte, y el servicio periférico de costas del Ministerio de Fomento en relación con las actuaciones vinculantes con la costa.

La operación se desarrollará mediante la figura de Plan Territorial Parcial, 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 los Criterios de Ordenación plasmados en este ámbito.

La gestión para la ejecución de todas las determinaciones contenidas en uno o en los tres Planes Territoriales Parciales, 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 de Gran Canaria, Gobierno de Canarias a través de las Consejerías de Política Territorial, Turismo, Obras Públicas y Cultura, y la Demarcación Provincial de Costas.

Para ello, el Plan Territorial podrá delimitar la totalidad o parte del ámbito de actuación como Área de Gestión Integrada, cuyas implicaciones a efectos de su desarrollo y gestión estarán de acuerdo con lo que establecen los artículos 140 a 143 del TRLOTENAC.

PTP4.- PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL BARRANCO GUINIGUADA.

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

A la vista del proceso urbanizador en curso, el principal objetivo de este Proyecto Piloto cofinanciado por la Comunidad Europea es llegar a conseguir la recreación de un gran parque habitado en la cuenca del barranco del Guinguada comprendida entre los municipios de Las Palmas de Gran Canaria y Santa Brígida.

Para ello se ejemplifica en el Jardín Canario un Proyecto Piloto que pretende inducir efectos regeneradores en la periferia suburbana de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, estimulando actividades económicas que sean compatibles con la protección y el uso de sus recursos culturales. Al mismo tiempo, se promueve un conjunto de actuaciones y dotaciones, y se indaga sobre nuevos métodos para una gestión concertada del territorio.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

El Proyecto Guinguada actúa sobre la parte de la cuenca del barranco que más tensiones sufre por

los problemas urbanos, diferenciando tres sectores: Guinguada Bajo, Jardín Canario, y Parque Comarcal de Santa Brígida, a los que se asigna objetivos distintos:

- En el sector del Guinguada Bajo, el Parque del Pambaso enlazará directamente el Guinguada con el centro antiguo de la ciudad, y mediante un paseo de cornisa, unirá el Risco de San Nicolás con el Polígono de la Paterna y con el Almatriche, mejorando el tráfico, generando nuevas actividades económicas y rehabilitando la calidad ambiental de los barrios aledaños.

- En el sector del Jardín Canario en donde se ha instalado la sede de Gestión del Proyecto, se señalarán y adecuarán los actuales caminos del entorno conservando los usos e infraestructuras tradicionales existentes, se mejorarán las condiciones de accesibilidad y se integrarán distintos equipamientos culturales y sociales.

- En el sector de Santa Brígida, el Parque Comarcal de Santa Brígida será el encargado de activar el desarrollo socioeconómico de las medianías de la comarca mediante la rehabilitación del patrimonio natural y cultural existente y la estimulación de la participación ciudadana en la conservación del paisaje local.

1A9. Ordenación del Guinguada mediante un Plan Territorial Parcial con ámbito físico asignado, en desarrollo del Plan Insular de Ordenación, concebido como proyecto piloto de un elemento natural articulado en un espacio metropolitano.

Parque equipado correspondiente al sector del Guinguada Bajo, donde se prevé un parque de acogida cercano a San Roque y la rehabilitación de zonas rústicas de la posición baja del barranco.

En su sector intermedio o Jardín Canario, se prevén zonas de rehabilitación ambiental, Jardín Botánico Viera y Clavijo, rehabilitación funcional de zonas rústicas, y parque del campus universitario.

En las áreas del Plan Territorial del Guinguada correspondientes al sector de Santa Brígida, se prevé la rehabilitación funcional de los suelos rústicos del valle (Guinguada, Laureles y Santa Brígida), y la creación del Parque Comarcal de El Galeón como acción singularizada situada junto al núcleo tradicional y centro cívico de Santa Brígida, para recoger las importantes tradiciones populares (alfarería, yerberos y medicina natural, mercadillo de productos agrícolas, etc.).

Este ámbito, aún relativamente preservado, se sitúa entre el núcleo de Santa Brígida y el estre-

chamiento del valle en dirección Noreste, sobre cuyo final y ladera Sur se localizan los fuertes crecimientos suburbanos que recorren la actual carretera de Tafira a Santa Brígida. Debe considerarse como una zona cuyo mantenimiento no surge tanto de la necesidad de preservación de suelos rústicos y actividad agrícola por razones productivas, como por constituir una base de salvaguarda ante los avances de unos procesos de suburbanización que amenazan con destruir las privilegiadas características del paisaje, que ha constituido la base de atracción de residencia suburbana en esta parte de la isla.

En todo caso, la zona mantiene áreas de cultivo, y en el margen norte del Barranco de La Angostura se sitúan asentamientos como Las Meleaguinas, La Angostura o Los Llanos de María Rivero, que pueden captar implantaciones puntuales de edificación sobre la base de proyectos de ajuste de su forma y estructura, pero, en modo alguno, con criterios expansivos, que habrán de confinarse a los suelos urbanos y urbanizables de Santa Brígida y congelarse fuera de ellos.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

De acuerdo con ello, el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria y el de Santa Brígida vendrán obligados a acomodar su planeamiento de rango municipal a las determinaciones del Plan Insular de Ordenación para este ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan.

Asimismo, quedan obligadas las Administraciones Públicas con competencias sectoriales afectadas por la operación, en particular los siguientes departamentos del Gobierno de Canarias: Política Territorial y Medio Ambiente, Agricultura, Pesca y Alimentación, Obras Públicas, Vivienda y Aguas, Educación, Cultura y Deportes, Turismo y Transportes.

La operación se desarrollará mediante la figura de Plan Territorial Parcial, debiendo acometerse a través de un único Plan para todo el ámbito.

El ámbito de este Plan Territorial podrá delimitar total o parcialmente como Área de Gestión Integrada de acuerdo con lo que establecen los artículos 140 a 143 del TRLOTENAC.

a) efectos de su gestión, dentro del ámbito del Plan Territorial Parcial se podrán distinguir tres zonas concéntricas de actuación:

- Zona A o de actuación: es aquella zona delimitada como Área de Gestión Integrada (AGI) por el

PTP. En este caso, las competencias en cuanto a gestión y desarrollo material de las propuestas del Plan Territorial corresponden al Consorcio que se constituya al efecto.

- Zona B o de afección: la constituyen aquellas áreas incluidas dentro del ámbito de estudio del Proyecto Guiniguada pero que, sin embargo, pueden quedar fuera del AGI. Por lo general, se trata de suelos urbanos o urbanizables cuya ordenación por parte de sus respectivos Planes Generales de Ordenación ya responde a las directrices del Proyecto Guiniguada. Las actuaciones que se realicen en esta zona de afección deberán contar con la conformidad del Consorcio para su aprobación.

- Zona C o de influencia: se trata de una zona en donde se asumen las directrices del Paisaje Protegido de Pino Santo. El Consorcio se hará cargo de la gestión y tutela de las actuaciones previstas por el Paisaje Protegido.

B) A desarrollar mediante Planes Territoriales Especiales;

Planes Territoriales Especiales de Sistemas y Actuaciones (PTE):

PTE21 Y PTE22.- PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL CORREDOR DE TRANSPORTE PÚBLICO CON INFRAESTRUCTURA PROPIA Y MODO GUIADO ARUCAS-LAS PALMAS DE GRAN CANARIA-MASPALOMAS:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

El Plan Insular de Ordenación define entre sus Actuaciones prioritarias el establecimiento de un Corredor de Transporte Público, con infraestructura propia y modo guiado, entre Arucas-Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas. Se plantea como un medio de transporte en plataforma reservada que debe operar como elemento aglutinador y de desarrollo del sistema metropolitano del corredor Norte-Sureste, constituyéndose en alternativa real al transporte privado, actuando a la vez como estructurador del territorio, y generador de efectos ambientales positivos.

La implantación de este nueva sistema se realiza, por lo tanto, con el fin de alcanzar los siguientes objetivos principales:

- Mejorar la calidad del servicio público de transporte en el principal eje de comunicación de la isla, que tiene en la actualidad un importante nivel de congestión, implantando un modo de transporte que ofrezca rapidez, comodidad y fiabilidad a los usuarios.

- Aumentar la participación del transporte público en la movilidad en el corredor, atrayendo usuarios del transporte privado y disuadiendo de su uso indiscriminado.

- Potenciar la movilidad entre los núcleos poblacionales más importantes y con mayor expansión de la isla.

- Proporcionar una mayor y mejor accesibilidad a la población a sus lugares de trabajo y a los servicios.

- Organizar y articular el territorio, no sólo apoyándose en el viario como soporte del vehículo privado y del transporte por carretera.

- Estructurar los principales puntos de acceso a la isla de Gran Canaria conectando con un sistema moderno y cómodo de transporte el Puerto de La Luz y de Las Palmas con el Aeropuerto de Gando, y finalmente con la Zona Turística Litoral del Sur de la isla.

- Aumentar la seguridad en el transporte.

Entre las razones que aconsejan la implantación de un sistema de transporte público colectivo de este tipo destacan:

- La densidad de desplazamientos en el corredor Las Palmas de Gran Canaria-Sur (más de doce millones de pasajeros/año) que supera incluso el umbral que haría rentable su explotación.

- La necesidad de oponer un sistema alternativo al aumento de infraestructura viaria que comporta una espiral de incremento del parque móvil.

- La posibilidad de incrementar la velocidad comercial disminuyendo los tiempos de recorrido del usuario.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

En las alternativas a analizar para la formulación del citado Plan Territorial, se deberán plantear los siguientes sistemas:

- El metro ligero (Tram-Train), ferrocarril de tracción eléctrica, piso bajo, de uso urbano y suburbano, con velocidad máxima del orden de 110 a 120 km/h.

- El sistema análogo al ferrocarril de cercanías de velocidad media o alta que presentaría la ventaja de poder usarse indistintamente para pasaje y carga, que responde a un modo de transporte de tracción eléctrica, piso alto, más pesado y rígido (en su uso) que el anterior, pero con velocidad alta: 140 a 200 km/h.

La adecuada determinación de los puntos de parada tiene gran importancia para la eficacia del sistema. Con muchas paradas se optimiza la captación de demanda pero se aumentan los tiempos de recorrido disminuyendo la competitividad del sistema, mientras que con pocas paradas los tiempos se acortan pero el sistema pierde autonomía aumentando su dependencia de sistemas complementarios. Por tanto es fundamental conseguir un equilibrio adecuado entre ambos requerimientos, independientemente de explorar como se ha dicho soluciones mixtas que compatibilicen los requerimientos de los recorridos largos y los cortos.

Gran importancia tiene también la elección de la situación de las paradas, no solo por su proximidad a las fuentes de demanda, sino por el papel de nodo generador o cualificador de tejido urbano que con las dotaciones adecuadas, puede desempeñar una estación; cuestión de gran importancia en la mejora de la estructura territorial del corredor norte-sur.

Acciones:

1A10. Penetración de la línea ferroviaria Las Palmas-Maspalomas. El trazado en la ciudad de este sistema insular de transporte público es aconsejable hacerlo discurrir por la Autovía Marítima, en cuanto al mejor servicio a la población y consiguiendo mejor captación de viajeros.

Para ello, se estudiará la viabilidad de una línea a la misma cota de depresión a la que haya de remodelarse la Avenida Marítima, lo que evitaría todo efecto de barrera -visual y funcional- entre la ciudad y el mar.

1A11. Dotación de una línea ferroviaria coincidente con la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria, y su penetración al centro de la ciudad por el barranco de la Ballena, alternativa complementaria de la línea prevista en el corredor litoral de Levante. Esta opción ofrece las ventajas de su más fácil y económica construcción coordinada, con el proyecto de la Circunvalación. Permitiría una mejor continuidad futura al corredor Norte, por Arucas, hasta el puerto de Las Nieves. Sin embargo, la baja densidad poblacional del corredor urbano de la Circunvalación, que tardará en atraer y consolidar usos metropolitanos, inciden en una poco favorable relación de servicio con la población, frente a la opción de penetración por la Avenida Marítima. Por tanto, previsiblemente, el ramal ferroviario coincidente con la Circunvalación ha de ser demorado hasta el momento en que sea viable disponer la continuación de la línea hacia la costa norte.

Las incertidumbres con que se concibe esta acción serán resueltas remitiendo la actuación al procedimiento establecido para los Planes Territoriales

Especiales de desarrollo del Plan Insular de Ordenación de Ordenación.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

En razón de ello, el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria vendrá directamente obligado a acomodar su Plan General de Ordenación a las determinaciones del Plan Insular de Ordenación para este ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido, de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan Insular de Ordenación, con independencia de la facultad de desarrollar sus determinaciones mediante un Plan Territorial Especial.

Asimismo, el Gobierno de Canarias, en razón de sus competencias sectoriales en el ámbito territorial de la Actuación, queda obligado en cuanto se refiere a la armonización del trazado y características de la vía de Circunvalación con las del futuro sistema de transporte sobre plataforma reservada.

La dotación de este sistema de transporte se valorará, en desarrollo del Plan Insular de Ordenación, mediante un estudio previo de viabilidad y, posteriormente, mediante el Plan Territorial Especial de desarrollo previsto en esta Sección.

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.

El aspecto básico de las fases previas será la selección del corredor más adecuado desde la óptica ambiental y las condiciones a establecer en su trazado para evitar y minimizar los impactos ambientales, tanto en suelo rústico como en los suelos urbanos. En este sentido, el Avance de planeamiento deberá contener la información y nivel propositivo suficiente a efectos de estudiar las distintas alternativas de trazado, y poder seleccionar el corredor idóneo desde el punto de vista ambiental, funcional, y de estructuración territorial.

Una vez que el Plan Territorial Especial especificado defina la demanda, y establezca el trazado del corredor y las características del sistema de transporte público con plataforma reservada, como primera fase, entre Las Palmas de Gran Canaria, el Aeropuerto y Maspalomas, que desarrollará las previsiones de ordenación de usos y actividades relacionadas con la línea, con su funcionalidad y con la posición de las Estaciones con respecto a las poblaciones y zonas de actividad económica más relevantes, se preverá la formulación de un Ante-

proyecto y Estudio de Impacto Ambiental, que desarrollará las determinaciones y directrices establecidas por el Plan Territorial.

Para la construcción y puesta en servicio del nuevo sistema que desarrolle el Plan Territorial Especial en la primera fase, se deberá estudiar entre otros, el modelo de gestión DBOT (Design, Built, Operate and Transfer), en el que una empresa o asociación de empresas proyecta en detalle, construye y opera el sistema tras una licitación por la concesión durante un tiempo predeterminado y lo transfiere al organismo público responsable al cumplirse ese período, al ser uno de los que actualmente la Administración del Estado utiliza para este tipo de infraestructuras de gran coste.

El modelo de gestión que finalmente se defina deberá perseguir la articulación de los distintos operadores de transporte y la Autoridad Única del Transporte como fórmula que garantice la viabilidad de la gestión, más allá de su organización integrada en el territorio.

PTE19.- PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL CORREDOR DEL ACCESO TRANSVERSAL AL INTERIOR: MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD ENTRE TAFIRA Y SAN MATEO:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

Se trata de someter a la redacción de un plan territorial especial un corredor viario transversal a los corredores del litoral e interior, con el objetivo básico de asumir los tráficos metropolitanos de conexión entre la capital insular y los asentamientos suburbanos de Tafira y Santa Brígida, así como asumir los flujos hacia la Vega de San Mateo y las cumbres, analizando las opciones de enlace entre la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria-Variante de Tafira y la Vega de San Mateo, asumiendo la conexión de Santa Brígida, de menor impacto ambiental y paisajístico, al estar la GC-15 colapsada por el tráfico en varios puntos (enlaces, estrangulamientos, suelos urbanos, ...), y al ser una zona del área metropolitana que incrementará la densidad edificatoria, y por lo tanto, el tráfico y las conexiones con la capital.

El objetivo principal es buscar la mejor solución para la conexión entre Las Palmas de Gran Canaria y la conurbación existente entre Santa Brígida y San Mateo, de forma que dicho canal de comunicación se ajuste adecuadamente al conjunto de variables de índole socioeconómica y ambiental del territorio, conjugando una accesibilidad adecuada con valores territoriales y ambientales, mejorando tramos de la vía existente, y creando alguno que mejore de forma substancial la accesibilidad a dicho ámbito. Por ello, el

Plan Territorial deberá analizar la totalidad de los tráficos que atraviesan el casco de Santa Brígida, y su posibles alternativas, para evitar buscar soluciones de variantes exteriores con mayor impacto ambiental y paisajístico.

2. Actuaciones propuestas y Criterios de Ordenación:

Deberán considerarse necesariamente los siguientes extremos:

a) Influencia que en el modelo general de accesibilidad y en la solución concreta del trazado de la carretera de acceso al Centro van a tener otros ejes, esencialmente los siguientes:

- Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria.

- Circunvalación a Tafira.

- Conexión entre ambas a través de la Hoya del Parrado.

En todos los casos deberán resolverse las afectaciones que los trazados propuestos determinen sobre los núcleos de población existentes, tanto si los atraviesan como si los circunvalan.

b) Deberá considerarse la incidencia del factor tiempo en relación con el conjunto de alternativas a estudiar, en tanto éstas dependan en mayor o menor medida para su funcionamiento de la ejecución previa o simultánea de otros trazados previstos.

1A12. Carretera al centro de la isla, por Tafira, Santa Brígida y la Vega de San Mateo. Su trazado se somete a la redacción de un Plan Territorial Especial de desarrollo de este Plan Insular de Ordenación, que analizará las opciones de enlace entre la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria y la Vega de San Mateo, asumiendo la conexión de Santa Brígida a Las Palmas de Gran Canaria, y priorizando el encaminamiento de los flujos al centro urbano y áreas de mayor atracción/generación de viajes, preferentemente entre Tamaraceite y la conexión con San Cristóbal.

El Plan Territorial Especial analizará las alternativas de enlace entre la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria y el centro insular mediante una carretera, que tendrá como objetivo básico de asumir los tráficos metropolitanos de conexión entre la ciudad central y los asentamientos suburbanos de Tafira y Santa Brígida, así como asumir los flujos hacia Vega de San Mateo y las cumbres.

Para la evaluación de alternativas, se atenderá, por tanto, al criterio básico de mejor encaminamiento de los flujos a los centros de atracción y generación de viajes en Las Palmas de Gran Canaria. Por ello, el ámbito de estudio para el enlace de la carretera con la Circunvalación se entenderá entre Tamaraceite y la conexión a San Cristóbal, atendiendo, además, al hecho de ser la radial del barranco de La Ballena la vía de más eficaz penetración y distribución de flujos en la ciudad.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

En razón de ello, los Ayuntamientos de Las Palmas de Gran Canaria, de Santa Brígida, San Mateo, y Tejeda vendrán directamente obligados a acomodar su Plan General de Ordenación a las determinaciones del Plan Insular de Ordenación para este ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido, de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan Insular de Ordenación, con independencia de la facultad de desarrollar sus determinaciones mediante un Plan Territorial Especial.

Asimismo, el Gobierno de Canarias, en razón de sus competencias sectoriales en el ámbito territorial de la Actuación, queda obligado en lo que se refiere a la armonización de los trazados y características de las vías previstas con las conclusiones del Plan Territorial Especial.

El aspecto básico de las fases previas será la selección del corredor más adecuado desde la óptica ambiental y las condiciones a establecer en su trazado para evitar y minimizar los impactos ambientales, tanto en suelo rústico como en los suelos urbanos. En este sentido, el Avance de planeamiento deberá contener la información y nivel propositivo suficiente a efectos de estudiar las distintas alternativas de trazado, y poder seleccionar el corredor idóneo desde el punto de vista ambiental, funcional, y de estructuración territorial.

El objetivo del PTE debe ser la mejora de la accesibilidad, aunque evitando a su vez que ésta sea potenciada excesivamente y traslade en el futuro más hacia el interior la problemática territorial y de accesibilidad que actualmente existe en Santa Brígida. Debido a las características ambientales y paisajísticas del territorio, el PTE deberá priorizar las alternativas que consistan en intervenciones de mejora y acondicionamiento de los trazados actuales, valorando su funcionamiento conjunto e incluyendo, en su caso, pequeñas variantes, túneles, etc., frente a otras alternativas.

PTE23.- PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE LA AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE LA LUZ:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

Asumir que el tráfico de contenedores y la logística son actividades que no admiten su traslado o uso compartido con otros puertos insulares. La manipulación de contenedores es una actividad muy exigente en superficies junto a la línea de muelle. Menos exigentes son usos como la reparación naval, los rodantes, la mercancía general, la pesca, el bunkering y los pasajeros entre otros. El almacenamiento y las actividades logísticas pueden situarse en zonas interiores del puerto, como puede ser La Isleta o las áreas con régimen fiscal especial.

Esta ampliación comportará la necesidad de obras exteriores, como la prolongación del dique Reina Sofía y el contradique de abrigo, así como el dique de abrigo de La Esfinge, y también obras interiores como las terminales de contenedores, entre otras, debiendo quedar todo ello recogido en un Plan Territorial Especial.

En la medida que el Puerto precisa para estos menesteres de superficie abrigada pero no de línea de atraque, que la tiene de forma suficiente, se propone que la ampliación del dique Reina Sofía se realice de forma no atracable y con ello a baja cota de coronación evitando la intrusión visual.

Todo ello hará posible la ampliación de la dársena deportiva y la liberación de espacio portuario entre el Mercado del Puerto y el Muelle de Santa Catalina. Esta aportación previsible del Puerto a la ciudad habilitará la mejora de la fachada marítima de Levante.

La liberación de espacio portuario debe suponer una puesta a disposición de la ciudad de espacio con destino a actividades que no presionen o aumenten la carga litoral eliminando la frontera mediante la ubicación de actividades compatibles con los espacios urbano y portuario.

Todas las actuaciones previstas deberán incluir medidas que garanticen el análisis y la reconducción de las repercusiones negativas que pudieran provocar sobre el Lugar de Interés Comunitario del Área marina de La Isleta, además de asumir los contenidos que les resultaren de aplicación relativos a la conservación del medio biológico marino, y la protección del litoral y del paisaje costero previstos en las Secciones 16 -Espacio Marítimo- y 26c -Infraestructuras de Transporte Colectivo- de este Volumen.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

1A13. Las principales actuaciones que debe contener el Plan Territorial son las siguientes:

- Dique y explanada de La Esfinge.
- Explanada de la península del Nido.
- Muelle adosado al dique Reina Sofía.
- Prolongación del dique Reina Sofía.
- Ampliación del muelle Virgen del Pino.
- Ampliación de la explanada del muelle León y Castillo de Levante.
- Ampliación de la avenida de los Cambulloneiros.
- Dragados del acceso a los muelles de Santa Catalina.
- Creación de un muelle de pasajeros en el Arsenal Militar.
- Ampliación de los muelles de Santa Catalina Poniente y Sur.
- Ampliación del antiguo muelle de Aviación.
- Remodelación y mejora de la Playa de las Alcaravanas.
- Ampliación de la Marina de Las Palmas de Gran Canaria.
- Dotación de una nueva franja litoral urbana, en coordinación con los Planes Territoriales PTP1, y PTP2 previstos en este Plan Insular.

Fuera del recinto portuario se proponen las siguientes actuaciones:

1A14. Urbanización de la zona logística de la Isleta:

Las obras previstas tienen su base en la adquisición por parte de la Autoridad Portuaria de los terrenos en la zona Noroccidental de la Península de La Isleta.

Esta zona, que el plan de utilización del Puerto propone incorporar a su zona de servicios, la destinará a actividades logísticas, puesto que en el Puerto de La Luz no sólo opera la carga y descarga de mercancías sino que desarrolla otras actividades de carácter industrial y logístico.

1A15. Acondicionamiento del borde litoral entre la Península del Nido y el Roque Ceniciento:

Para desarrollar correctamente todas las acciones que la Autoridad Portuaria pretende en La Isleta, empezando por la propia urbanización, se hace necesario introducir una serie de medidas ambientales para que no se produzca un contraste brusco entre la zona urbanizada y el paisaje protegido. Para ello, se ha de destinar aproximadamente 3,30 millones de euros a medidas ambientales, con un 60% destinado al tratamiento ambiental de la actuación (2/3 a la zona de transición con el paisaje protegido, y 1/3 al borde costero).

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

En razón de ello, los Planes afectados vendrán directamente obligados a acomodar sus previsiones a las determinaciones del Plan Insular de Ordenación para este ámbito, incorporándolas íntegramente a sus contenidos, de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan Insular de Ordenación, con independencia de la facultad de desarrollar sus determinaciones mediante uno o varios Planes Territoriales Especiales.

Las previsiones de remodelación y expansión de recinto portuario de La Luz se encuentran directamente vinculadas a las propuestas del nuevo Puerto de Arinaga. Por ello, la gestión de las actuaciones en ambos recintos deben estar necesariamente relacionadas a través de sus respectivos Planes Territoriales de forma que resulte obligatoria su tramitación simultánea.

El desarrollo de este Plan Territorial Especial deberá coordinar el desarrollo de su contenido en lo que afecte al frente marítimo y a la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria con lo que este Plan Insular establece para los Planes Territoriales PTP 1 y PTP 2.

PTE40.- PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE RESTAURACIÓN Y ORDENACIÓN DEL SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS EN LA CIRCUNVALACIÓN DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

Esta Actuación 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 supra-municipales.

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 aquéllos de servicio conjunto a la aglomeración capital y a la isla. En su recorrido (Aruacas-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.

La Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria demanda, además, una ordenación y restauración ambiental significativa de toda la zona afectada por las obras de su construcción con objeto de integrarla paisajísticamente y de resolver los impactos ambientales y territoriales generados y no resueltos satisfactoriamente, incluyendo las zonas residuales y marginales creadas en determinados lugares de su traza y entorno. Esta acción deberá ser objeto preferente de este Plan Territorial Especial de Restauración y Ordenación.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

El Plan Insular de Ordenación 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/Aruacas.
2. Área comercial y de equipamiento social de Tamaraceite.
3. Equipamiento metropolitano Tamaraceite-San Lorenzo.
4. Equipamiento cuaternario, Feria del Atlántico y San Lorenzo.
5. Nuevo Estadio Olímpico Insular.
6. Campus Universitario de Las Palmas de Gran Canaria.
7. Jardín Canario y Parque del Guinguada.
8. Merca-Las Palmas.
9. Equipamiento de ocio litoral de La Laja.
10. Parques Urbanos Metropolitanos: La Ballena, El Lasso, Las Rehoyas y San José del Álamo.

1A17. Área de oportunidad de Tamaraceite. Tiene como objetivo la modernización de la centralidad periférica tradicional de Tamaraceite, con introducción de usos de rango capitalino: oficinas, comercio y servicios, junto con los equipamientos y áreas residenciales asociadas al eje San Lorenzo-Tamaraceite previstos por el Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria.

Además de la selección de usos no residenciales dirigidos preferentemente a potenciar la centralidad tradicional de Tamaraceite, la estructura del ámbito requiere una dotación viaria jerarquizada, cuyo primer nivel debe garantizar la conexión de este nuevo crecimiento con la Circunvalación, y con la antigua carretera comarcal situada al norte. En un segundo nivel, debe quedar garantizada la conexión del viario, tanto con el extremo sur del barrio de Tamaraceite, como con el de La Suerte situado al Oeste.

La zona de contacto longitudinal con la Circunvalación debe permitir el enganche de grandes piezas de áreas libres equipadas que garanticen una correcta transición de la nueva trama urbana propuesta con el núcleo consolidado de Tamaraceite.

Atención especial merece la posibilidad de que el corredor del sistema de transporte público Arucas-Las Palmas de Gran Canaria-Maspalomas atraviese el ámbito, de acuerdo con las conclusiones del correspondiente Plan Territorial Especial previsto en el Plan Insular (PTE22). Por ello, deberá reservarse una plataforma a tal efecto que garantice la integración futura del sistema en la ordenación propuesta para este ámbito de centralidad.

La ordenación de este sector incluirá la creación de un gran espacio libre arbolado y vegetado, preferentemente en la zona norte y central del ámbito, cercano al casco antiguo, así como la repoblación arbolada del talud de la Circunvalación y la creación de una franja verde que sirva de aislamiento visual y sonoro al sector.

1A18. Pieza de Equipamiento de rango metropolitano de Tamaraceite, con el objetivo de articular los crecimientos residenciales de Tamaraceite y San Lorenzo.

Su desarrollo garantizará la conservación y puesta en uso de las maretas existentes, la recuperación de sus tomaderos, así como la reconstrucción de otros elementos de valor arquitectónico o etnográfico vinculados a su funcionamiento. Asimismo, se garantizará como parte integrante de cualquier intervención, el acondicionamiento de lugares para el paso de aves migratorias y su observación.

El objetivo principal de la acción radica en aprovechar el conjunto de características que hacen posible que este lugar juegue un papel determinante en la reestructuración y equipamiento de la zona y de la ciudad, aportando una serie de espacios que simultáneamente garanticen su equipamiento y la preservación de los valores naturales, ecológicos, etnográficos, agrícolas, etc. que contiene.

Por ello, tanto el viario como el aprovechamiento constructivo y la selección de usos, deben ser mínimos y adecuados al objetivo perseguido y a la fragilidad de su localización.

La ordenación garantizará la protección del conjunto de las charcas por sus valores etnográficos y ambientales, manteniendo su unidad física y potenciando sus valores ambientales y culturales, así como la protección de la ladera situada al este del valle; se respetará la topografía actual, localizando los usos en función de la misma.

1A19. Equipamiento metropolitano articulador de los desarrollos residenciales periféricos de Tamaraceite y San Lorenzo, vinculado a través del Barranco de Tamaraceite con la pieza de equipamiento prevista en El Rincón.

Estos dos polos de actividad enmarcan y tensionan el espacio libre del Barranco de Tamaraceite destinado a su regeneración y conservación como vacío y parque suburbano equipado de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, conectado, a su vez, a la Circunvalación.

Frente a las piezas dotacionales, deportivas, y de servicios generales más urbanas del cementerio de San Lázaro y la Ciudad Deportiva de Siete Palmas, la zona de la Mayordomía debe asumir la condición de articulación estratégica de toda la pieza, tanto con el Barranco de Tamaraceite como con las infraestructuras dotacionales y viarias de rango territorial próximas. Para ello debe conservarse como un espacio libre equipado, con una mínima intrusión viaria pero con buenas conexiones externas, tanto con el área dotacional mencionada, como con el Barranco de Tamaraceite, Hoya Andrea-Almatriche, y con el núcleo de Tamaraceite.

Para ello, debe quedar garantizada una adecuada dotación de aparcamientos que no interfiera con la recuperación de su antigua fisonomía agraria.

Excepcionalmente, podrá permitirse la construcción de algún elemento auxiliar, además de la obligatoria reutilización de la ermita existente.

Asimismo, debe estudiarse la forma de independizar visualmente la zona de las vías que la bordean.

La zona sur del cementerio de San Lázaro podrá destinarse a equipamientos deportivos complementarios al aire libre conectados con la zona libre de la Mayordomía y con los barrios cercanos.

Debe acreditarse la posible afección al área del sistema de transporte público sobre plataforma reservada previsto en el Plan Insular.

La ordenación del ámbito deberá preservar la ladera situada por encima y al este de la GC-340, destinándola fundamentalmente a la recuperación de la vegetación y/o repoblación; deberán buscarse soluciones que minimicen el impacto del viaducto de la circunvalación sobre el Parque de la Mayordomía y procurar la conservación de la estructura agrícola de este sector situado al oeste de la GC-340, destinando esta zona a la configuración de un gran parque con escasa edificabilidad asociada.

1A20. Complejo medioambiental en el Salto del Negro.

Las actuaciones en este sector deberán evitar la afección a las laderas altas y al extremo este de su ámbito con objeto de que queden localizadas en el interior del valle.

1A21. Parque periurbano de San José del Álamo.

El objetivo principal es la localización de un parque recreativo de carácter metropolitano que alivie la presión sobre espacios interiores de mayor valor natural y que sirva como equipamiento cualificado de ocio para la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

Las premisas fundamentales para su desarrollo son las siguientes:

- Utilizar la actual carretera a San José del Álamo como vía interior de acceso y conexión, creando un viario mínimo interno a partir de ella para mejorar la accesibilidad.

- Incrementar la vegetación de la zona con repoblaciones controladas y adecuadas a los usos previstos en el futuro parque.

- Aprovechar las construcciones e infraestructuras existentes para introducir los servicios e instalaciones necesarias.

- Máxima integración paisajística de las intervenciones previstas, sobre todo la zona destinada a aparcamientos.

Al tratarse de una zona muy abierta, sin arbolado, las actuaciones deberán adaptarse a esta cir-

cunstancia e ir acompañadas de una importante tarea de reforestación extensiva por todo el ámbito con las especies arbóreas naturales propias de la zona, evitando la generación de franjas vegetales en los márgenes del parque.

El acondicionamiento para la actividad recreativa respetará el carácter natural del lugar y se realizará potenciando dicho carácter, acomodando las intervenciones concretas en función de las características y condicionantes ambientales propios, integrándolas plenamente en el paisaje.

1A22. Restauración y ordenación de la traza de la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria.

Resolución detallada y restauración ambiental de la franja que engloba la vía, y que incluye sus zonas de afección, taludes, desmontes, zonas bajo viaductos, etc. y las zonas residuales que ha generado su trazado. La ordenación atribuirá funciones a las zonas residuales y acometerá la restauración ambiental detallada y cuidadosa de todas las zonas afectadas y propondrá soluciones para los impactos, incluidos los visuales, que genera la circunvalación en su recorrido, especialmente los que se perciben desde su entorno.

En la restauración se optará por plantaciones densas y variadas de matorral y especies arbóreas, con los criterios establecidos en el Plan Insular.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión.

En razón de ello, el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria vendrá directamente obligado a acomodar su Plan General de Ordenación a las determinaciones del Plan Insular de Ordenación para este ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido, de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan, con independencia de la facultad de desarrollar sus determinaciones mediante un Plan Territorial 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.

Es preceptivo el planeamiento conjunto mediante un Plan Territorial 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.

El Planeamiento territorial y urbanístico establecerá los mecanismos de gestión apropiados para que el desarrollo de la acción 1A18 se vincule necesariamente a la protección activa y permanente de las Charcas y su entorno como condición previa para implantar en su ámbito las previsiones del Plan Insular.

Artículo 257.- Determinaciones para adecuación del desarrollo al modelo insular: Actuaciones Programáticas (ND).

A) A desarrollar mediante Planes y Normas de Espacios Protegidos (PNEP):

- Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

El Plan Insular de Ordenación, definido por el TRLOTENAC como el instrumento de ordenación general de los Recursos Naturales y del Territorio, se posiciona jerárquicamente sobre los instrumentos de ordenación de los Espacios Naturales Protegidos a los que establece determinaciones y criterios para la ordenación.

En este contexto se enmarcan las determinaciones desarrolladas por el Plan Insular de Ordenación para este Ámbito Territorial.

- Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

1PNEP1. PLAN ESPECIAL DEL PAISAJE PROTEGIDO DE PINO SANTO:

1D1. Área equipada en el parque metropolitano de Pino Santo:

Este ámbito, sujeto en todo caso a las determinaciones que se deriven del Plan Especial del Paisaje Protegido, está incluido en la acción 1A18 que habrá de concebirse como pieza articuladora de los desarrollos residenciales de San Lorenzo y de vinculación de éstos con Tamaraceite.

1PNEP2. PLAN ESPECIAL DEL PAISAJE PROTEGIDO DE LA ISLETA:

1D2. Teniendo en cuenta los valores naturales y paisajísticos de este tramo litoral, se considera en este Plan como una zona que debe quedar sometida a una política de conservación. En función de ello, se propone asegurar la protección del litoral en cuanto corresponde por sus condiciones morfológicas y valores naturales y por pertenecer al Paisaje Protegido de La Isleta. Así como una política de protección activa para sus aguas marinas.

- Integración de los valores ambientales del litoral entre las propuestas de conservación y gestión del Paisaje Protegido de La Isleta.

- Desarrollo de una política de protección activa, en cuanto al paso de buques por sus aguas marinas.

1PNEP3. DETERMINACIONES GENÉRICAS Y ACTUACIONES EN EL PAISAJE PROTEGIDO DE TAFIRA:

El siguiente bloque de determinaciones afecta a todos los Espacios Protegidos contenidos en este Ámbito Territorial.

1D3. Limitar drásticamente los desarrollos lineales del Reventón, en E.N.P.

1D4. Limitar drásticamente el desarrollo del Tablero-Los Hoyos en E.N.P., permitiendo únicamente la consolidación de los núcleos actuales y las zonas intersticiales.

1D5. Preservación del “vacío” de Monte Lentiscal (Hoya Parrado, Hoya Oscura y la Matanza), evitando desarrollos sobre él.

Este ámbito mantiene un elevado grado de contención de la urbanización, y la estrategia a seguir deberá ser la preservación de esa situación, congelando toda posibilidad de nuevas edificaciones residenciales, incluso las de carácter puntual.

En la zona pueden caber instalaciones para actividades de apoyo y servicio al valor paisajístico, cultural y recreativo de sus elementos naturales, en todo caso apoyadas en los bordes o inmediaciones del edificado existente.

1D6. Salvaguarda de los hitos paisajísticos de Bandama, Monte Tafira, La Caldereta, El Cabezo y La Matanza.

- Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

En razón de ello, los Planes y Normas de los Espacios Protegidos afectados vendrán directamente obligados a acomodar sus previsiones a las determinaciones del Plan Insular de Ordenación para este ámbito, incorporándolas íntegramente a sus contenidos, de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan Insular de Ordenación.

B. A desarrollar mediante Actuaciones Programáticas (PROG):

IPROG1. CONSOLIDACIÓN Y REFUERZO DE CENTRALIDADES:

1D7. Consolidación y refuerzo de las centralidades periféricas en los núcleos tradicionales de Tamaraceite, Tenoya, Los Giles y Casa Ayala.

C. A desarrollar mediante Determinaciones a la Administración competente por razón de la materia de que se trate (DIR):

IDIR1. DETERMINACIONES PARA LA COORDINACIÓN DEL SISTEMA DE COMUNICACIONES:

1D8. Circunvalación Tangencial de Las Palmas de Gran Canaria entre Jinámar y Arucas, y sistema complementario de accesibilidad urbana. Además de las vías radiales de conexión entre la Circunvalación y el corredor litoral de levante en Jinámar, Hoya de la Plata y San Cristóbal, la articulación de la Circunvalación en el territorio metropolitano requerirá tanto la conexión al centro insular por Santa Brígida y Vega de San Mateo, como las siguientes conexiones radiales con el borde litoral Norte.

El contacto de la vía con áreas urbanas o rurales, la orografía accidentada, y la complejidad y las particulares características de los enlaces previstos en los cauces de los Barrancos de Tenoya y el Fondillo, obliga a que su definición contemple un estudio detallado de todas las alternativas posibles. El objetivo final de la solución definitiva deberá ser la consecución de un trazado y unos enlaces adecuados compatibles con la debida protección de las áreas o elementos naturales que atraviesa el paisaje.

1D9. Conexión de Jinámar.

1D10. Conexión en Hoya de La Plata/Salto del Negro.

1D11. Conexión de San Cristóbal.

1D12. Eje radial de La Ballena.

1D13. Mejora de la carretera existente entre Tenoya y Costa Ayala.

El objetivo es la mejora de la carretera existente, sin realizar un nuevo trazado, aprovechando la conexión estructural prevista de la carretera de Los Giles. De esta manera se evita el previsible impacto visual de una nueva carretera que discurriría por una ladera expuesta a vistas, y se incrementa la funcionalidad de la conexión entre el interior y la costa por canales alternativos ya existentes.

1D14. Actuaciones destinadas a la mejora de la sección y del trazado de las vías.

Dentro de este apartado se incluyen las actuaciones sobre la GC-308, la GC-322, y la GC-320, cuyo objetivo es mejorar la conexión por Siete Puertas entre la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria y la villa de Santa Brígida. En los ámbitos de San Lorenzo y los Altos de Siete Puertas se proponen trazados alternativos puntuales para mejorar la continuidad del viario.

Asimismo, se prevé la actuación sobre la GC-21 entre la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria y el núcleo de Teror.

En todo caso, las mejoras del trazado y sección de la GC-21 que afecten al Paisaje Protegido de Pino Santo, tendrán que contar con el Plan Especial del espacio.

Estos ejes se concebirán como elementos estructuradores de los crecimientos, hasta ahora marginales, de la periferia de Las Palmas de Gran Canaria, y, en red con la Circunvalación, constituirán un sistema articulador de los equipamientos metropolitanos en el borde interior de la capital.

Para su planificación y desarrollo, este Plan Insular de Ordenación remite las actuaciones programáticas sobre carreteras descritas en este apartado a los Planes Territoriales que en el ejercicio de sus competencias pudiera redactar la Administración competente.

IDIR2. DETERMINACIONES PARA LA COORDINACIÓN DE LAS ACTUACIONES EN MATERIA DE ORDENACIÓN LITORAL:

1D15. Instalación marítima en Costa Ayala.

Esta instalación tendrá las características de un embarcadero o, en su caso, de una facilidad náutica, de acuerdo con las determinaciones que establecen al respecto los artículos 167 y 168, de la Sección 26 -Infraestructura de Transporte Colectivo- de este Volumen, vinculada a la plataforma litoral equipada colindante.

El Estudio de viabilidad de un puerto de abrigo en Costa Ayala estará condicionado a las conclusiones y determinaciones de la ordenación del tramo costero Bahía del Confital-Punta del Camello previsto en la Sección 26 -Infraestructura de Transporte Colectivo- de este Volumen.

- Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

La integración y el desarrollo de estas actuaciones en el modelo territorial insular se realizarán me-

dian­te uno o varios Planes Territoriales Especiales de acuerdo con lo que establecen los artículos 23 y 24 del TRLOTENAC. Sus determinaciones estarán en coordinación con los objetivos y criterios estratégicos de ordenación establecidos por el Plan Insular de Ordenación para los distintos Planes Territoriales previstos para este ámbito territorial. Incluso podrán desarrollarse a través de las correspondientes Calificaciones Territoriales y Proyectos de Obras, siempre y cuando su materialización no resulte incompatible con el modelo territorial establecido por el Plan Insular de Ordenación.

Cuando estas directrices se encuentren incluidas en algún Plan Territorial Parcial definido por este Plan Insular de Ordenación, deberán coordinarse para su ejecución a modo de acciones mediante determinaciones de dicho PTP, quedando obligadas las administraciones competentes a integrarse en la organización consorcial que se establezca al respecto, una vez delimitada, en su caso, el Área de Gestión Integrada (AGI) correspondiente.

D) A desarrollar mediante Determinaciones e Instrucciones al planeamiento urbanístico (PGO):

1PGO. DETERMINACIONES E INSTRUCCIONES A LOS PGO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y SANTA BRÍGIDA:

1. Determinaciones al Plan Especial del Puerto de La Luz previsto en el PGO de Las Palmas de Gran Canaria:

Tanto los objetivos y criterios como las actuaciones contenidos en el Plan Especial previsto como desarrollo del PGO de Las Palmas de Gran Canaria para el Puerto de La Luz deben resultar concordantes con las previsiones del Plan Insular para el Plan Territorial PTE3 encargado de ordenar y desarrollar dicha infraestructura portuaria.

2. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Especial:

Asumir que el tráfico de contenedores y la logística son actividades que no admiten su traslado o uso compartido con otros puertos insulares. La manipulación de contenedores es una actividad muy exigente en superficies junto a la línea de muelle. Menos exigentes son usos como la reparación naval, los rodantes, la mercancía general, la pesca, el bunkering y los pasajeros entre otros. El almacenamiento y las actividades logísticas pueden situarse en zonas interiores del puerto, como puede ser La Isleta o las áreas con régimen fiscal especial.

Esta ampliación comportará la necesidad de obras exteriores como la prolongación del dique Reina

Sofía y el contradique de abrigo, así como el dique de abrigo de La Esfinge y también obras interior como las terminales de contenedores entre otras. Debiendo quedar todo ello recogido en el Plan Especial.

En la medida que el Puerto precisa para estos menesteres de superficie abrigada pero no de línea de atraque, que la tiene de forma suficiente, se propone que la ampliación del dique Reina Sofía se realice de forma no atracable y con ello a baja cota de coronación evitando la intrusión visual.

Todo ello hará posible la ampliación de la dársena deportiva y la liberación de espacio portuario entre Mercado del Puerto y el Muelle de Santa Catalina. Esta aportación previsible del Puerto a la ciudad habilitará de la mejora de la fachada marítima de Levante.

La liberación de espacio portuario debe suponer una puesta a disposición de la ciudad de espacio con destino a actividades que no presionen o aumenten la carga litoral eliminando la frontera mediante la ubicación de actividades compatibles con los espacios urbano y portuario.

3. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

1D16. Las principales actuaciones que debe contener el Plan Especial son las siguientes:

- Dique y explanada de la Esfinge.
- Explanada de la península del Nido.
- Muelle adosado al dique Reina Sofía.
- Prolongación del dique Reina Sofía.
- Ampliación del muelle Virgen del Pino.
- Ampliación de la explanada del muelle León y Castillo de Levante.
- Ampliación de la avenida de los Cambulloneros.
- Dragados del acceso a los muelles de Santa Catalina.
- Creación de un muelle de pasajeros en el Arsenal Militar.
- Ampliación de los muelles de Santa Catalina Poniente y Sur.
- Ampliación del antiguo muelle de Aviación.
- Remodelación y mejora de la Playa de las Alcaravanas.

- Ampliación de la Marina de Las Palmas de Gran Canaria.

- Dotación de una nueva franja litoral urbana, en coordinación con los PTP1, y PTP2.

Fuera del recinto portuario se proponen las siguientes actuaciones:

1D17. Urbanización de la zona logística de la Isleta:

Las obras previstas tienen su base en la adquisición por parte de la Autoridad Portuaria de los terrenos en la zona Noroccidental de la Península de la Isleta.

Esta zona, que el plan de utilización del Puerto propone incorporar a su zona de servicios, la destinará a actividades Logísticas, puesto que en el Puerto de La Luz no sólo opera la carga y descarga de mercancías sino que desarrolla otras actividades de carácter industrial y logístico.

La urbanización de este sector deberá resolver satisfactoriamente las zonas en contacto con sus zonas aledañas (que conforman la Zona A establecida en la Ley 11/1999, de 13 de mayo, de Modificación Puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias), estableciendo medidas eficaces que impidan en ella cualquier deterioro procedente de su entorno.

Se establecerán medidas para minimizar los impactos paisajísticos observables desde la zona alta, mediante la previsión de abundancia de zonas arboladas-árboles de cierto porte en vías, zonas verdes, rotondas, incluso en interior de parcelas, etc., y ordenanzas específicas de tratamiento de cubiertas, prohibiéndose las que utilicen materiales reflectantes, y autorizándose preferentemente las cubiertas de colores mates terrosos.

1D18. Acondicionamiento del borde litoral entre la Península del Nido y el Roque Ceniciento:

Para desarrollar correctamente todas las acciones que la Autoridad Portuaria pretende en la Isleta, empezando por la propia urbanización, se hace necesario destinar una serie de medidas ambientales para que no se produzca un contraste brusco entre la zona urbanizada y el Paisaje Protegido de La Isleta. Para ello se ha de destinar aproximadamente 3'30 millones de euros a medidas ambientales, con un 60% destinado al tratamiento ambiental de la actuación (2/3 a la zona de transición con el Paisaje Protegido, y 1/3 al borde costero).

Esta acción consistirá en la recuperación y rehabilitación ambiental de esta franja protegida, la cual

deberá ser objeto de un proyecto específico que conlleve la restauración de taludes y laderas, la rehabilitación morfológica en la medida que ésta sea posible, potenciar y ayudar a la restauración de la vegetación natural de la zona y, en su caso, acondicionar zonas aptas para el paseo y disfrute de estas zonas.

Esta actuación deberá planificarse y ejecutarse con anterioridad o paralelamente a las actuaciones a las que se refiere la acción 1A14, no con posterioridad a las mismas, y siempre anterior a la puesta en uso de la zona logística. Cualquier obra que tuviese que realizarse con dicha finalidad de restauración, como pudieran ser los muros de contención o similares, se realizará con piedra natural del lugar, del mismo tono que la piedra natural característica de la zona.

Esta acción estará condicionada al estudio de viabilidad para la ubicación de la futura Base Naval junto a la Península del Nido.

4. Determinaciones para otras actuaciones previstas en el planeamiento general municipal:

1D19. Extensiones en Casa Ayala.

Incorporar elementos de infraestructura viaria que articulen los nuevos crecimientos con los existentes. Es necesario, asimismo, incorporar nuevos equipamientos, dotaciones, y espacios libres, y paliar el déficit existente.

Al tratarse de núcleos aislados, deberá procurarse una adecuada transición hacia el suelo rústico colindante.

En la ordenación de esta zona se respetarán los palmerales existentes, integrándolos en los espacios libres y parques y se potenciará su regeneración.

Finalmente, se deberá disponer una reserva de terrenos para viario con el objeto de garantizar la conexión entre la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria y la GC-2 a través del eje radial de Tenoya a Costa Ayala previsto en este Plan Insular en la directriz 1D13.

1D20. Extensiones vinculadas al nuevo eje radial Barranco de Tenoya para usos residenciales e industriales.

Este ámbito de crecimiento está directamente vinculado con las necesidades de expansión y crecimiento principalmente del comercio y de la industria local. Asimismo, se deberá ofertar suelo para el traslado de pequeñas actividades industriales actualmente operativas en suelos residenciales.

Deberán respetarse los elementos geográficos característicos del entorno, especialmente el barranquillo situado al sur de las instalaciones existentes, así como las disposiciones sobre las vías próximas que establezca el servicio de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Canarias, y la zonificación establecida por este Plan, especialmente la zona calificada como Ba3.

Las posibles extensiones de la urbanización no superarán la actual carretera a Tenoya que servirá de límite a la trama industrial; los crecimientos de esta trama se realizarán hacia el sur del actual suelo. Las propuestas de ordenación se referirán tanto a la posible expansión como a la imprescindible aplicación de medidas correctoras de los impactos que han sido generados por la urbanización existente.

En el sector situado en el margen izquierdo de la actual subida a los Giles no se implantarán usos industriales u otros que conlleven una edificabilidad o volúmenes significativos, debido a su alta incidencia visual, recomendándose su mantenimiento como espacios libres, con mayor rotundidad cuanto más se ascienda en cota por el Lomo y se aproxime a Los Giles.

Para los terrenos situados al otro lado de la carretera de Tenoya, a ambos lados del actual eje verde conformado por los viejos árboles que bordean el camino de acceso a la finca allí existente -eje verde que deberá ser conservado y realzado-, se recomiendan actuaciones blandas y lúdicas en su entorno, aprovechando dicha preexistencia ambientalmente recualificadora del lugar.

1D21. Contención de crecimientos residenciales vinculadas a Los Giles.

Debe contenerse el posible crecimiento del barrio para garantizar el mantenimiento del hábitat de aves esteparias situado en sus inmediaciones. Con esta limitación se preservan los valores faunísticos situados al sur, los terrenos agrícolas situados al naciente, así como los bordes próximos al Barranco de Tamaraceite y la plataforma cercana a los lomos costeros situados al norte. Al mismo tiempo, se impide que al poniente se consolide un continuo edificado entre Casa Ayala y Los Giles que afectaría al hábitat descrito.

El PGO de Las Palmas de Gran Canaria establecerá determinaciones encaminadas a evitar posibles afecciones al hábitat estepario del entorno de Los Giles, especialmente en las laderas que circundan al núcleo (Zonas Bb1.2 y Bb3), que albergan poblaciones de especial interés de terrera marisureña y de alcaravanes.

Asimismo, deben evitarse las afecciones que sobre dicho hábitat pudieran derivarse de la ordena-

ción y desarrollo del suelo industrial de la Cazuela en su extremo norte. Debe establecerse una adecuada ordenación del mismo, con objeto de garantizar la no incidencia -directa o indirecta- sobre el citado hábitat.

1D22. Limitar drásticamente los desarrollos de Tafira en el borde del Espacio Natural Protegido, conteniéndolos en la nueva área propuesta de parque equipado.

El carácter de área libre estructurante del espacio resultante entre la Circunvalación a Tafira y el borde urbano obliga a limitar el crecimiento de los desarrollos de Tafira en el borde del Espacio Natural Protegido, conteniéndolos en sus actuales límites.

Debe potenciarse un amplio conjunto de dotaciones de tipología aislada y reducido tamaño orientado al esparcimiento vinculado al paisaje agrícola tradicional del área de Tafira Alta.

Dicho espacio contendrá áreas destinadas a espacios libres con pequeños equipamientos compatibles con la regeneración ambiental de la Montaña de Chanrai, Las Magnolias, y Siete Lagares. Asimismo, podrá incorporar otros equipamientos de rango local para completar la dotación del suelo urbano circundante, presumiblemente en el entorno de la Tornera.

1D23. Limitar drásticamente los desarrollos suburbanos de Montañeta, Monte Luz.

El PGO de Las Palmas de Gran Canaria deberá revisar la ordenación de la urbanización Monte Luz en su contacto con el Espacio Natural Protegido para evitar que las parcelas ubicadas en la Montaña puedan producir un mayor impacto paisajístico. Para ello, deberá reordenarse el suelo urbano reubicando los espacios libres y las parcelas más conflictivas situadas en la cima de la montaña.

1D24. Concentrar servicios locales y centralidad tradicional en Santa Brígida con desarrollo limitado del área de Atalaya, La Grama y Las Goteiras.

1D25. Refuerzo del equipamiento en el núcleo de Santa Brígida.

El parque de la finca del Galeón previsto en el Proyecto Guinguada, junto con los equipamientos centrales localizados en el entorno del mercadillo y campo de fútbol, deben articularse en la misma dirección, complementándose para reforzar el

carácter de centralidad del núcleo de Santa Brígida.

1D26. Parque equipado de la Variante de Tafira, concebido como elemento físico de contención del crecimiento suburbano de Tafira hacia la zona del Espacio Natural de Bandama. Se estudiará, además, su carácter de fachada y acceso al futuro Paisaje Protegido de Tafira, definiendo un claro límite físico, así como áreas de aparcamiento, información y accesos peatonales.

En esta zona las actuaciones se orientarán a la conservación y recuperación de las zonas agrícolas y naturales y los valores patrimoniales, pudiéndose implantar en las edificaciones preexistentes dotaciones y equipamientos ligados al espacio natural protegido.

Esta acción se coordinará con la 1D22.

1D27. El Paisaje Protegido de Tafira podrá actuar como un auténtico parque metropolitano público equipado mediante su rehabilitación y la del Monumento Natural de Bandama, conteniendo, drásticamente, los desarrollos suburbanos y las privatizaciones de espacios naturales y rurales. En la ordenación de este espacio se valorará singularmente la vía de borde límite del Parque metropolitano de Bandama y Tafira por Montañeta y Marzagán, como límite físico del futuro parque, con posibles conexiones distribuidoras a la Circunvalación y al cinturón interior de la malla insular, así como a las vías internas de Tafira, soporte de ejes de desarrollo consolidados.

1D28. Preservar los Barrancos del Guinguada, Siete Puertas y El Colegio, con tolerancia del actual disperso.

1D29. Protección y respeto visual de los lomos costeros, como elementos de identidad paisajística.

1D30. Espacio libre equipado del Barranco de Tenoya.

1D31. Espacio libre equipado del Barranco de Tamaraceite.

Su ordenación debe articularse con las previsiones del Plan Insular en el Rincón y en la Mayordomía de Tamaraceite. El objetivo básico estará centrado en la creación de un espacio natural equipado destinado al ocio y disfrute de los crecimientos residenciales previstos por el PGO de Las Palmas de Gran Canaria en sus inmediaciones. Resulta funda-

mental en la estrategia de actuación la resolución de los bordes del ámbito.

Los equipamientos o dotaciones en este sector se concentrarán en los extremos norte (cerca del Parque del Rincón) y sur (zona de la Mayordomía), graduándose hacia menos intensivos y más blandos en las zonas más cercanas al tramo de barranco de conexión entre ambas, conservando y restaurando la zona interior del espacio con objeto de recuperar una alta cualidad ambiental.

En todo el ámbito será prioritaria la restauración ambiental y la ordenación de sus bordes y el de las zonas de sus accesos y el control de éstos con objeto de garantizar las medidas de protección y restauración. Se acondicionará un sendero de conexión por el barranco entre los enclaves de sus extremos.

Debido a su envergadura, será el PGO el que deba concretar su ordenación a través del correspondiente Plan Especial.

1D32. Parque equipado del Barranco de la Ballena.

Regeneración medioambiental, paisajística, y funcional del Barranco de La Ballena a raíz de la construcción del ramal de penetración viaria desde la Circunvalación hasta la GC-2 en Guanarteme.

Deberán introducirse equipamientos deportivos de gran consumo de suelo; tratamiento vegetal y paisajístico de los vacíos producidos por la traza de la nueva infraestructura viaria; colmatación y tratamiento de borde de los tejidos residenciales; conexión transversal entre ambos márgenes del barranco, y complemento de equipamiento de centralidad en el entorno del Recinto Ferial de Canarias.

1D33. Equipamiento deportivo y de ocio metropolitano en el Litoral de Las Palmas de Gran Canaria/Arucas.

Equipamiento para la población de Las Palmas de Gran Canaria y Arucas con actuaciones que recuperen la plataforma costera para el uso público y la práctica deportiva.

Deberá respetarse la franja rocosa perimetral en la que podrán instalarse pequeños puntos de asomada al mar para la pesca o el baño. Se regenerará la zona de vertidos y se aprovechará el acceso actual existente desde la gasolinera.

Conjuntamente con esta actuación, se realizará el saneamiento de todos los vertidos incontrolados al mar existentes en sus inmediaciones.

5. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

En razón de ello, los Ayuntamientos de Las Palmas de Gran Canaria, Santa Brígida, y Arucas vendrán directamente obligados a acomodar sus Planes Generales de Ordenación a las determinaciones del Plan Insular de Ordenación para este ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido, de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan Insular.

En el caso del Plan Especial del Puerto de La Luz previsto en el PGO de Las Palmas de Gran Canaria, se estará a lo que previamente determine el Plan Territorial Especial PTE3 previsto por el Plan Insular para dicho ámbito.

Artículo 258.- Planes e Instrumentos de desarrollo (ND).

La integración y el desarrollo de las actuaciones previstas en el modelo territorial insular para el ámbito territorial regulados en esta Sección se realizará mediante su integración en el planeamiento general municipal de acuerdo con lo que establecen los artículos 32 a 36 del TRLOTENAC.

Sus determinaciones estarán en coordinación con los objetivos y criterios estratégicos de ordenación establecidos por el Plan Insular de Ordenación para los distintos Planes Territoriales previstos en este ámbito territorial.

Sección 35

Ámbito Territorial número 2: la Plataforma Litoral del Este

Artículo 259.- Descripción y función insular del ámbito (NAD).

Este ámbito territorial, comprendido entre el Barranco de Las Goteras (Jinámar) y la Punta del Tarajalillo, asume, desde el punto de vista de la organización de las actividades en la isla, las aptitudes más potentes para el desarrollo de usos urbanos debido tanto a su condición de plataforma costera amplia, en contraste con el accidentado relieve del resto de la isla, como a su posición tensionada entre los dos polos de generación de actividad de la isla, la capital y el área sur de concentración turística.

El análisis y el diagnóstico que han de fundamentar y orientar la ordenación de este ámbito, se describen en el apartado 2 del Capítulo II del Título 2 del Volumen III de este Plan.

Artículo 260.- Objetivos de la acción territorial (ND).

Este Plan Insular de Ordenación confiere a este ámbito territorial la condición estratégica que le corresponde por ser la sede con mayor aptitud de la isla para el desarrollo de los procesos más potentes e innovadores en los modos de uso del suelo, y para la implantación de las principales infraestructuras del transporte, actividades empresariales, logísticas, industriales y equipamientos de rango insular.

Ello requiere necesariamente consolidar y cualificar una de las conurbaciones residenciales de mayor potencia y dinamismo en la isla, cuyas deficiencias y carencias de estructura y servicios impiden ya afrontar su regeneración con los solos enfoques y recursos de los planes urbanísticos, en ausencia de una acción concertada e integrada para todo el ámbito.

Por tanto, el objetivo general de la acción pública en este ámbito territorial es sentar los fundamentos de estructura y poner en marcha los procesos de consolidación y desarrollo para conformar un "territorio urbano de nueva condición" en el Este insular, reestructurando un ámbito territorial donde han dejado de ser reconocibles las pautas tradicionales de orden y equilibrio, sin que tampoco haya sido reordenado, hasta ahora, de modo acorde con el número de nuevos habitantes asentados, y con la potencia que sus instalaciones de comunicaciones e industriales.

El nuevo modelo territorial deberá recrear en este ámbito un espacio urbano de nueva condición, donde convivirán elementos tradicionales con instalaciones innovadoras, núcleos urbanos ordenados con vacíos de actividad y de uso agrícola, donde el nuevo orden apto para el asentamiento no deje de hacer reconocible el orden tradicional de los asentamientos y de las formas naturales.

La acción pública será necesariamente compleja, espacialmente extensa y dilatada en el tiempo y estará compuesta por intervenciones de índole variada. Será preciso recomponer las relaciones transversales entre núcleos tradicionales, 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 la GC-1.

El nuevo modelo se apoyará también, para poder complementar la excesiva dominancia como eje territorial de la Autopista GC-1, en la prolongación de la nueva Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria y su continuidad hasta El Doctoral como Cinturón Interior, de modo que sea capaz de generar una

gran malla territorial de relación entre los núcleos tradicionales, los asentamientos nucleados sobre la GC-1 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 del Cinturón Interior; cultivos y actividades industriales en la zona intermedia; y explotaciones agrícolas con residencia permanente, y segunda residencia con dotación recreativa, en la costa.

La ordenación del área se ha de basar, en consecuencia, en un mallado de gran escala que organice una estructura de peine, cuyas transversales sean nuevos corredores urbanos generadores de actividades y usos, que induzcan, asimismo, la regeneración de la costa.

El reparto territorial de las actividades se organizará sobre la base de los tres modelos preexistentes: corredor industrial de Telde, Zona aeroportuaria, y polígono de Arinaga.

En el corredor de Telde, la estrategia de consolidación y regeneración requerirá la cualificación y dotación de servicios a las zonas industriales, y la ampliación puntual de actividad en el Goro y Salinetas.

En relación con el Aeropuerto, se tratará, en primer lugar, de asegurar su capacidad para un horizonte de plazo limitado, objetivo que viene obligado por su condición de aeropuerto insular, precisamente en una isla de muy limitadas oportunidades para la instalación de este tipo de infraestructuras. El área en torno al Aeropuerto asumirá actividades directa e indirectamente vinculadas al uso e imagen aeroportuarios, creándose un espacio integrado de actividades logísticas vinculadas al transporte aéreo, direccionales y dotacionales.

Para consolidar y desarrollar el polo Sur de actividades en este ámbito, en Arinaga, han de establecerse las modificaciones y ampliación que precise el Polígono industrial para desempeñar un rol renovado en un área en reactivación. Requerirá tanto recalificación de su infraestructura, como ampliación de su superficie, que deberá ser concebida con nuevos parámetros funcionales, ambientales y de imagen. Se dotará de normativa urbanística flexible y modular, acorde con el nuevo tipo de espacios que hoy demandan las empresas y las nuevas actividades logísticas que, por su posición geográfica en la isla, deberá asumir este ámbito.

Respecto a las comunicaciones portuarias, en el enclave de actividades logísticas se tratará de contribuir a la integración del puerto de Arinaga en el espacio de la producción, y relacionarlo adecuadamente con las demás infraestructuras de comunicaciones, resolviendo satisfactoriamente sus accesos

y conexión al polígono industrial, dotándolo de las zonas o plataformas de servicios que precise, asegurando, en suma, su sinergia con las instalaciones industriales y de transporte.

En lo que a la ordenación litoral se refiere, las estrategias de intervención se fundamentan en los siguientes principios:

1. Tramo Mar Fea-Punta de Ámbar:

- Consolidar las claves de la diversidad mediante actuaciones que afirmen la función ecológica del tramo protegiendo donde lo demanden sus valores y ofreciéndolas, en otro caso, al servicio multifuncional de la ciudadanía.

- Reconsideración de los actuales usos industriales proponiendo su relocalización en otros espacios industriales o portuarios en el mismo tramo.

- Rehabilitar espacios degradados condicionando los usos e intensidades.

- Mitigar los impactos provenientes de la inconveniente localización del uso en acuicultura.

2. Tramo Punta de Ámbar-Punta de Arinaga:

- Se formula una estrategia con acento en la potenciación de los altos valores naturales en presencia, restauración de otros valores de orden etnográfico y paisajísticos y para el resto, acondicionamiento del borde litoral que comporte un control adecuado de su uso.

3. Tramo Punta de Arinaga-Punta del Corral:

- Asunción del papel organizador del Puerto de Arinaga en este tramo litoral.

Si bien debe ser asumido, hay que evitar que su implantación suponga una seria afeción ambiental para la comarca. Reconociendo la importancia del puerto, deben establecerse y dimensionarse correctamente sus necesidades reales, valorándose en su justa medida los importantes valores naturales que alberga la zona de su implantación, tanto terrestre como marina, y su influencia en la ordenación de usos de este tramo costero.

Asimismo, se deben establecer directrices para que la implantación se realice en esta zona de la manera menos traumática y exigiéndole a la misma un intenso esfuerzo ambiental por integrar los valores naturales y paisajísticos en presencia, en el diseño conjunto de toda la actuación y en una excelente resolución de todos sus bordes de contacto con otras

zonas con usos y actividades diferentes, evitando afecciones y efectos inducidos innecesarios.

La justificación de las necesidades conjuntas de este puerto y el de la Luz, y las funciones en materia portuaria que van a asumir uno y otro, así como la necesidad de que en ambos casos se maximice la ocupación de suelo para las propias actividades portuarias, han de constituir datos básicos de partida para la ordenación de las zonas en las que se encuentran ambos, a través de los Planes Territoriales correspondientes.

- Asunción del Plan Especial del Litoral de Agüimes, único que ha recibido la aprobación en el litoral de la isla, como suficiente y operativo.

4. Tramo Punta del Corral-Punta de la Caleta:

- En esta zona el papel articulador de la realidad urbana corresponde al Castillo del Romeral. Este núcleo con sus ensanches está llamado a recibir un crecimiento propiciado por la estrategia de ordenación urbana.

- Se debe procurar una restauración del borde litoral con demolición de las edificaciones situadas en el dominio público y en la servidumbre de protección.

Artículo 261.- Estructura propuesta para el ámbito (ND).

1. El objetivo básico de estructuración territorial del ámbito requiere la complementación de la función vertebradora que hoy soporta en exclusiva la Autopista GC-1, mediante un sistema más complejo de vías y redes, de modo que el actual sistema ramificado, de instalaciones y asentamientos colgados de la GC-1, se integre en una macro-malla territorial.

Para ello se dotará al ámbito de un corredor complementario formado por una nueva carretera de trazado y cotas próximas a la actual GC-100, que eventualmente se superponga a ella en determinados tramos, como prolongación de la Circunvalación de Las Palmas, enlazando Telde con Ingenio, siguiendo por Agüimes, pasando por el Oeste de la conurbación Arinaga-El Doctoral, hasta incorporarse a la GC-1 entre El Doctoral y Juan Grande.

Asimismo, se dispondrá de otra vía paralela a la GC-1 por el este cuyo objetivo principal es el de articular y dar servicio a los distintos asentamientos industriales y residenciales existentes y previstos, limitando su expansión hacia los vacíos territoriales contiguos destinados por el propio Plan a la producción agrícola o a la instalación de áreas libres equipadas.

Para mallar este ámbito litoral se dispondrán cuatro vías transversales de conexión entre el Cinturón Interior y la costa:

- La conexión por Jinámar entre la Circunvalación y la GC-1.

- La carretera de Telde a La Garita.

- La carretera que resulte de la mejora de trazado y capacidad de la GC-100, que conecta el área interior del término de Telde con el Aeropuerto.

- La carretera que resulte de la mejora de la GC-100 entre Agüimes y el Polígono de Arinaga.

Este esquema se refuerza con otras vías articuladoras de menor rango:

- En Telde, la carretera litoral, desde La Garita a Salinetas, como vía estructurante de la ordenación en la costa de los núcleos urbanos y de sus crecimientos.

- En Ingenio, Agüimes y Santa Lucía, el trazo de la GC-191 y la GC-500, entre El Carrizal y Juan Grande, que deberá adquirir el carácter de Avenida de enlace entre núcleos residenciales.

- Las circunvalaciones Este y Oeste de la conurbación Cruce de Arinaga-El Doctoral.

- Las vías transversales en los llanos de Arinaga, de conexión interior-costa.

- La Avenida de enlace entre Ojos de Garza y el Parque de actividades económicas.

- El eje de conexión del Aeropuerto y el Parque de Actividades.

2. En el pautado territorial que organizan las vías de mallado territorial se distinguirán a efectos de localización de actividades cinco grandes piezas entre Las Palmas de Gran Canaria y Arinaga:

- El corredor costero-industrial y residencial de Telde, vinculado a su capital municipal.

- El conjunto del Aeropuerto y el Parque de Actividades Económicas de Gran Canaria.

- El espacio esencialmente vacío entre el Aeropuerto y Arinaga, de imagen determinada por los espacios natural y agrícola de los Espinales en el entorno de la montaña del cono de Arinaga, articulado urbanísticamente por los núcleos de Ingenio, El Carrizal y Agüimes.

- El Polígono Industrial y el área portuaria de Arinaga.

- El espacio de la conurbación situada entre los cruces de Sardina y El Doctoral, en el término de Santa Lucía de Tirajana.

Artículo 262.- Acciones estructurantes (ND).

A) A desarrollar mediante Planes Territoriales Parciales (PTP):

PTP5.- ORDENACIÓN DEL CORREDOR Y TERRITORIO COSTERO DE TELDE:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

El objetivo fundamental del Plan Insular de Ordenación 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 autorías, 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 permanente 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 ha supuesto su ampliación a seis carriles, desde el Plan Insular de Ordenación, y en consonancia con la revisión del P.G.O. 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 otras 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.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

La ordenación propuesta para este ámbito se adecúa morfológicamente al sistema de barrancos como canales de vinculación entre los núcleos coste-

ros 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 para 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 a la consecución del objetivo antes descrito.

Realización de 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. Deben adoptarse 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.

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. El presente Plan 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 equipados en los que podrán localizarse selectivamente determinadas dotaciones de rango municipal o supra-municipal 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 área de 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.

El descubrimiento en Melenara de una población importante de *Atractylis preauxiana* determina la necesidad de adoptar desde el planeamiento medidas encaminadas a su protección.

Por tanto, en esta zona el planeamiento considerará las necesidades de conservación y restauración in situ de la vegetación natural y en particular, de las poblaciones de *Atractylis preauxiana*.

2A1. Corredor costero de Telde.

En el corredor costero de Telde nucleado por el eje de la Autopista GC-1, se consolidarán los sectores ya urbanizados en las áreas industriales actuales, siguiendo criterios de calidad ambiental y funcionalidad, dotándolos de centros de servicios que modernicen, cualifiquen e incentiven la actividad económica, atendiendo a la imagen de los polígonos desde la Autopista.

La regeneración de los espacios industriales de borde de la Autopista requerirá:

- Rehabilitación de las áreas urbanizadas en los flancos de la Autopista, limitando el crecimiento de las áreas residenciales.

- Prever el crecimiento de áreas industriales y su crecimiento con áreas complementarias destinadas a nuevos espacios productivos, como gráficamente se expresa en el Plano E 1/25.000 de este Ámbito Territorial.

- Los espacios vacantes en los bordes de la Autopista se destinarán preferentemente a dotaciones y servicios, con predominio paisajístico del espacio libre. El paisaje de la Autopista evitará conformarse como continuo edificado, por no ser pertinente la imagen de calle-corredor para esta vía de escala insular. Por tanto, las nuevas ocupaciones en sus bordes, que ordenará el Plan Especial previsto en el PGO de Telde, lo serán predominantemente mediante instalaciones y edificios aislados, con protagonismo del espacio libre o verde, conformando una escena urbana de rango metropolitano, como demanda el carácter y la escala insular de esta vía de comunicación.

- No se añadirán nuevas áreas residenciales en las proximidades de la Autopista, tanto por las aludidas razones de imagen y rango de la vía, como por obvios motivos de impacto ambiental y sonoro sobre la residencia.

En la ordenación de todos los sectores en este corredor, los espacios libres mencionados serán arbolados, con empleo de especies arbóreas de porte elevado y amplia copa, y en densidad suficiente, capaces de producir sombra apreciable y servir de amortiguación visual de las edificaciones. Por otro lado, y con objeto de optimizar el aprovechamiento del suelo, todos los equipamientos o instalaciones, y de manera especial, los que atraigan público deberán prever bajo ellos, en sus sótanos, plazas suficientes de aparcamientos.

2A2. Parque suburbano Telde-Jinámar:

Al Norte del ámbito, entre el Cinturón Interior y la Autopista, 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 en la desembocadura del barranco, en estrecha relación y con accesibilidad del área equipada antes descrita.

El equipamiento de golf deberá proteger y potenciar el palmeral existente.

2A3. Carretera litoral en Telde, uniendo los núcleos costeros entre La Garita y Salinetas, como vía estructurante de desarrollo.

2A4. Ampliación del Puerto de Taliarte y traslado de las instalaciones de acuicultura.

Con carácter previo a cualquier propuesta de actuación en el Puerto de Taliarte se estudiarán con especial interés los valores naturales existentes en el entorno del mismo, con objeto de que ponderar adecuadamente las opciones posibles de actuación, ante la existencia de comunidades marinas de interés.

- En Taliarte se propone la ampliación del puerto, que deberá realizarse mediante una prolongación de su dique exterior de abrigo al Sur, en una longitud adecuada para reducir su agitación interior y aumentar las superficies terrestres disponibles. La ampliación del Puerto de Taliarte ha de pensarse de forma que no se produzcan impactos sobre las playas situadas al Sur de su localización.

- Se buscará, con la nueva forma del abrigo, la obtención de superficie en tierra.

- Debe estudiarse las playas al Sur de esta localización, de forma que asegure que no se produzcan impactos.

- También en Taliarte, se propone trasladar las instalaciones de acuicultura hacia mar adentro, localizándolas al menos a 1.000 metros de la ribera del mar.

2A5. Área de equipamiento territorial de La Mata.

2A6. Parque Marítimo de Jinámar.

Se define como la franja litoral comprendida entre la potabilizadora y los acantilados de Malpaso, y entre la GC-1 y el mar. Se incorpora, por tanto, el Sitio de Interés Científico de Jinámar cuya ordenación estará derivada a las Normas de Conservación correspondientes.

- Considerado como un equipamiento estratégico de carácter insular, su contenido debe resultar compatible con el disfrute del mar y la preservación del paisaje costero.

- Se protegerá la presencia del endemismo "Lotus Kunkelli" integrándolo en un contexto didáctico. Asimismo, se potenciará el uso de la zona marítima en la salida del barranco de Jinámar como parque litoral, con equipamiento de ocio y deportivo, siempre supeditado a las Normas de Conservación del Sitio de Interés Científico de Jinámar.

- Se mantendrá la propuesta de equipamiento comercial contenida en el Plan Especial de Ordenación

aprobado. Fuera de dicho ámbito se evitará cualquier uso de equipamiento comercial que no se encuentre directamente relacionado con el mantenimiento de las actividades propuestas.

- Asimismo, se propone: integrar los yacimientos arqueológicos existentes y la presencia del "Lotus kunkelii" en un área de utilización con fines exclusivamente didácticos. La zona didáctica limitará con el Parque Marítimo de Jinámar sin invadir la zona de amortiguación que establezcan las Normas de Conservación del Lugar de Interés Científico. Las actuaciones en este espacio se orientarán preferentemente a la recuperación de los perfiles originales y a la restauración de la vegetación climacica, de forma que se recupere este espacio desfigurado, con abundantes modificaciones del perfil natural de la trasplaya. El uso ciudadano debe tener aquí respuesta de Parque Marítimo, Equipamiento de ocio-deportivo y educacional. Fuera de la zona destinada a uso comercial definida por el Plan Especial de Ordenación aprobado, se excluyen otros equipamientos de tipo comercial que no estén relacionados directamente el sostenimiento de las actividades educativas, deportivas y de ocio que se proponen.

La ordenación de este ámbito, fuera del SIC de Jinámar conllevará la restauración ambiental de la zona costera, la Playa de la Condesa, el Morro de La Restinga y la zona de la desembocadura del Barranco de Telde, mediante la potenciación y regeneración de la vegetación baja propia de la zona. Los equipamientos se localizarán en la zona interior, situada entre los barrancos de Jinámar y Telde, sin afectar a las zonas antes mencionadas y su implantación no afectará paisajísticamente de forma apreciable al disfrute de las zonas costeras restauradas ni al SIC.

Para ello, se combinarán volúmenes edificados irregulares y de bajas alturas, especialmente en las zonas más cercanas a la costa, y el empleo de abundante vegetación en el entorno del mismo, propiciando que mediante la combinación de dichos elementos y un adecuado empleo de materiales exteriores, se logre el efecto señalado.

Los accesos deberán realizarse preferentemente por la zona del Barranco de Telde, con objeto de no atravesar el Sitio de Interés Científico de Jinámar, por lo que las propuestas de ordenación plantearán una solución en dicho sentido.

Las dimensiones de los equipamientos se adecuarán al espacio disponible, no permitiéndose cuando su implantación no cumpla las directrices anteriores o sea susceptible de saturar o hacer perder calidad al espacio en su conjunto.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

De acuerdo con ello, los Ayuntamientos de Las Palmas de Gran Canaria y de Telde vendrán obligados a acomodar su planeamiento de rango municipal a las determinaciones de este Plan Insular de Ordenación para este ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan Insular.

La Actuación se desarrollará mediante el correspondiente Plan Territorial Parcial. La gestión podrá ser unitaria para la ejecución de todas las determinaciones emanadas de uno o dos Planes Territoriales, según se determine, o bien se podrán establecer operativos diferentes por acciones o fases.

En el seno del órgano o de los órganos que hayan de crearse para la ejecución de esta Actuación, 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 los planes generales de ordenación como el Plan Territorial que se forme para la ejecución de esta Actuación establecerán las regulaciones e instrumentos que habiliten a las Administraciones Públicas para la expropiación de suelo que requiera la ejecución de las determinaciones de este Plan Insular en el ámbito.

El Plan Territorial podrá delimitar la totalidad o parte del ámbito de actuación como Área de Gestión Integrada, cuyas implicaciones a efectos de su desarrollo y gestión estarán de acuerdo con lo que establecen los artículos 140 a 143 del TRLOTENAC.

De acuerdo con el artículo 161.7 de la Sección 26 del Tomo 1 de este mismo Volumen, las acciones infraestructuras previstas en los Puertos de Salinetas y Taliarte incluidas en el ámbito territorial de este PTP podrán adelantar su desarrollo de forma autónoma a través del correspondiente Plan Territorial Especial.

En caso de que las actuaciones previstas se desarrollen sobre infraestructuras portuarias existentes, y éstas vayan dirigidas a la mejora o acondicionamiento de sus características o a la realización de instalaciones complementarias de abrigo o defensa que no supongan un incremento significativo de su capacidad de atraque, podrán materializarse directamente mediante un Proyecto de Obra.

PTP6.- REGENERACIÓN Y ESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS EN LA PLATAFORMA LITORAL DEL ESTE:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

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 carretera GC-191) paralelo a la costa.

La ordenación del área se ha de basar, en consecuencia, en un mallado de gran escala 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.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de 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) 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 GC-191 remodelada en avenida urbana hasta El Carrizal y Juan Grande permitirá obtener un eje lineal de actividad y representación de la nueva ciudad.

Las carreteras procedentes de Santa Lucía y Sardiná 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 GC-191. 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 vertebrará el Polígono Industrial de Arinaga para favorecer el acceso a la nueva zona de desarrollo.

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". Cumpliendo este objetivo, se dispondrán equipamientos deportivos y de ocio en el tramo del Barranco de Tirajana comprendido entre Sardiná del Sur y la actual autopista GC-1 de forma compatible con el adecuado funcionamiento del barranco en caso de avenidas.

b) Ámbito de Arinaga-Barranco de Tirajana, limitado al Oeste por la GC-1.

En este ámbito se incluye el Polígono Industrial de Arinaga y el Parque Logístico Portuario 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:

- La modificación de la 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.

- Una reserva de suelo 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.), siempre de forma coordinada con las previsiones y características del crecimiento del Puerto de La Luz.

En el límite sur de este ámbito debe garantizarse la protección de los valores naturales de la desembocadura del barranco de Tirajana. Asimismo, se estudiará la posibilidad de instalar una zona industrial especializada de bajo impacto paisajístico en la margen norte del barranco de forma que no quede comprometida la imagen del área tecnológicamente avanzada que se está consolidando en sus inmediaciones. En ningún caso estará destinada a la industria local o extensiva ya que deberá resultar adecuada para instalaciones de tecnología avanzada relacionadas con la depuración de aguas, el tratamiento de vertidos, o la producción de energías limpias; debiendo configurarse como una ampliación limitada del área tecnológica de Pozo Izquierdo.

Las actuaciones del Proyecto denominado "Ruta del viento y la sal" ubicadas en el litoral de este tramo deberán resultar compatibles con la estrategia de ordenación territorial de este Plan Insular de Ordenación. Su contenido se incorporará a la estra-

tegia insular a través de este Plan Territorial Parcial.

c) Frente Costero entre el Aeropuerto y el Barranco de Tirajana.

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.

Los crecimientos previstos se ubican, por una parte en torno a los núcleos urbanos existentes (Pozo Izquierdo, El Burrero), coincidiendo aproximadamente con los suelos urbanizables previstos por el planeamiento general municipal y, por otra parte, se proponen otros núcleos de nueva creación.

Los crecimientos de los núcleos definirán su estructura mediante formas análogas a las de los trazos territoriales de la explotación agrícola tradicional, que aún dan forma a este territorio. Acogerán como uso dominante el alojamiento de baja densidad con fuerte dotación recreativa, 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, utilizando a estos efectos, de forma preferente la restauración de las áreas extractivas agotadas o en desuso. Aprovechando esta circunstancia y los valores naturales del área, se estudiará la posibilidad de instalar un Parque Litoral en el entorno de la Punta de Tenefé. En todo caso, la implantación de estos usos deberá respetar lo establecido en el Reglamento Público Hidráulico aprobado por Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, así como lo dispuesto en la Normativa de Actividades Extractivas del presente Plan Insular de Ordenación.

Deberá preverse la posible ampliación a largo plazo de la Central Térmica hacia el Sur y el Oeste.

Igualmente el Plan Territorial 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) en coordinación con el Plan Territorial que ordene estas infraestructuras derivado de este Plan Insular de Ordenación.

También se tendrán en cuenta las determinaciones del Plan Especial del Litoral de Agüimes que resulten compatibles con este Plan Insular de Ordenación como directrices a valorar por el Plan Te-

rritorial Parcial encargado de desarrollar este ámbito.

La ordenación del área se apoyará en un sistema viario cuyos elementos se caracterizarán como soporte de actividades diversas. Consta de tres elementos determinantes:

- Los ejes transversales, concebidos como corredores de actividad hasta su llegada al mar, lugar donde se localizan los crecimientos residenciales.

- 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.

- 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 de mayor valor natural -cuyo régimen de usos se remite a la normativa del Plan Insular de Ordenación-, recuperación de las salinas existentes, y creación de equipamiento cultural y deportivo.

También se seguirán las determinaciones establecidas por el Plan Especial del Litoral de Agüimes en cuanto a la protección del patrimonio arqueológico, etnográfico y cultural.

2A7. Parque Logístico Portuario de Arinaga.

Comprende tres ámbitos diferenciados:

- Parque Especializado orientado hacia las actividades terciarias como remate del Polígono en su contacto con la costa.

- Parque Especializado orientado hacia las actividades logístico-portuarias derivadas de las necesidades de áreas de servicio en tierra para el Puerto.

- Ajuste funcional y estructural, y adecuación a las previsiones deducidas de la implantación del puerto, resolviendo particularmente la conexión del puerto con el polígono, con la Autopista y con la GC-500, y la constitución de una cabecera del Puerto para servicio y apoyo logístico.

- Ampliación del Polígono, concebida de forma tal que se vincule estructuralmente al mismo, de modo que el conjunto (puerto, polígono actual y ampliación) se cualifique para asumir actividades logísticas relacionadas con el movimiento de mercancías (almacenamiento, organización de las rupturas de carga), y 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.).

- Este parque se separará adecuadamente de las zonas naturales de la costa, en especial de las zonas de saladares de la desembocadura del barranco en la Bahía de Formas, estableciéndose las medidas necesarias para su protección. El acceso será por la vía interior y las traseras que den a la zona natural mencionada se resolverán mediante zonas verdes que ayuden a su vez a ocultar visualmente el parque desde la zona costera.

- Área de reserva para industria local como ámbito de articulación formal entre ambos Parques Especializados. Las características de las implantaciones industriales en esta área estarán condicionadas a su papel territorial de rótula entre ambas implantaciones.

2A8. Ampliación hacia el sur del Polígono Industrial de Arinaga, objetivos y previsiones:

- La estrategia prevista para el desarrollo de esta pieza es la creación de un Parque de Actividades orientado a una oferta de productos mixtos (industriales, empresariales, terciarios, logísticos, etc.) de cierta autonomía funcional y elevada calidad que, aprovechando su localización, el futuro Puerto, y las características del Polígono de Arinaga, se conforme como un producto diferente y, a su vez, complementario del Parque Aeroportuario.

- En la gran zona de influencia mutua Arinaga-Gando, ambos proyectos pueden compartir -si se especializan en el futuro- un "almacenamiento común" y áreas productivas, ofertando al mercado flexibilidad inmobiliaria, servicios y calidad ambiental.

- A su vez, este parque de Actividades Mixtas se configura en el ámbito local fuertemente relacionado con las actuaciones previstas y con las preexistencias del entorno.

- Dado que la ampliación propuesta se realiza sobre importantes terrenos agrícolas, dicha ampliación se irá realizando progresivamente, mediante una adecuada ordenación y organización del espacio con el objetivo de no densificar en la medida de lo posible dicha ampliación, generar las zonas verdes (de carácter arbustivo-arbóreo) necesarias de separación de usos que se consideren convenientes, así como el arbolado de los espacios libres y públicos cuando sea posible. Futuras ampliaciones deberán realizarse a medida que las anteriores vayan siendo físicamente ocupadas, por lo que la gestión del suelo evitará el mantenimiento

de solares en los que no se implanten efectivamente los usos.

2A9. Corredor de expansión de actividades económicas de Arinaga sobre la GC-500 en el término municipal de Agüimes. Las instalaciones productivas o terciarias se distanciarán de la Autopista GC-1, tendrán su acceso desde la GC-500, y la pieza urbana resultante será de baja densidad y discontinua.

El cono volcánico junto al Barrio de Espinales debe mantener su configuración actual sin que sea factible su transformación, debiendo mantenerse como zona protegida dentro del sector que se delimite.

2A10. Mejora de la GC-500 entre El Carrizal y el Cruce de Arinaga, y regeneración como Avenida de enlace entre núcleos urbanos.

2A11. Sistema portuario de Arinaga:

Se integrará en el PTP6 como una acción de coordinación con el PTE24, de forma que la planificación de ambas iniciativas se fundamente en los mismos objetivos finales de ordenación territorial del tramo c en que se ha dividido la Plataforma Litoral del Este.

2A12. Área de equipamiento deportivo del Barranco de Tirajana y Pozo Izquierdo:

Se situará en la antigua área extractiva del barranco, fuera del espacio protegido del cauce. Se implantarán equipamientos de ocio y deportivos en el tramo adyacente al desarrollo urbano de Sardina-El Doctoral.

Los usos mencionados se localizarán fuera del cauce público y en el tramo situado al Oeste de la GC-1, entre ésta y el núcleo de Sardina del Sur.

2A13. Área de equipamiento territorial de Pozo Izquierdo.

De pequeña dimensión, vinculado a la investigación y desarrollo tecnológico de energías alternativas y a la desalación de agua de mar.

Los usos y actuaciones que se desarrollen en este sector, establecerán especiales cautelas a su compatibilidad con las zonas naturales y litorales colindantes, dado que albergan hábitats y poblaciones de especies amenazadas.

Esta actuación resultará compatible con un zona industrial especializada de bajo impacto paisajístico.

co situada cerca de Pozo Izquierdo, en la margen norte del barranco de Tirajana, de forma que no quede comprometida la imagen del área tecnológicamente avanzada que se está consolidando en sus inmediaciones. Deberá resultar adecuada para instalaciones de tecnología avanzada relacionadas con la depuración de aguas, el tratamiento de vertidos, o la producción de energías limpias.

2A14. Parque Litoral de Tenefé.

Este espacio se ajustará a la caracterización que del mismo se hace en la Sección 9 -Actuaciones Ambientales- de este Volumen.

Entre sus objetivos deben potenciarse las labores de restauración y recuperación paisajística y ambiental, especialmente la vegetación propia de la zona, así como las posibilidades del mar.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

De acuerdo con ello, los Ayuntamientos afectados por el ámbito del Plan Territorial vendrán obligados a acomodar su planeamiento de rango municipal a las determinaciones de este Plan Insular de Ordenación para dicho ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan Insular.

La Actuación podrá desarrollarse en uno o varios ámbitos, coincidentes con lo señalado en esta misma Sección según los apartados a, b, y c del Plan Territorial PTP6.

El Plan Territorial podrá delimitar una o varias Áreas de Gestión Integrada dentro de su ámbito de actuación, cuyas implicaciones a efectos de su desarrollo y gestión estarán de acuerdo con lo que establecen los artículos 140 a 143 del TRLOTENAC, con las salvedades que en todo caso corresponden en razón de las competencias exclusivamente sectoriales correspondientes 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. La delimitación del A.G.I. deberá compartirse con la actuación sobre el Puerto de La Luz en lo que a la construcción del puerto de Arinaga se refiere.

A estos efectos, la gestión del área se realizaría a través de un Consorcio que se constituiría en el plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la publicación del Plan Insular en el Boletín Oficial de Canarias.

Transcurrido el plazo máximo fijado al efecto sin que la constitución del Consorcio hubiera tenido lugar, se aplicaría lo que establece el apartado 3 del artículo 142 del TRLOTENAC.

En el marco institucional de gestión que se acuerde crear, y de acuerdo con la figura de gestión que se adopte se incluirán las siguientes administraciones: Gobierno de Canarias, Cabildo 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 Actuación. Bien desde la constitución del órgano gestor o bien en fases posteriores de ejecución, se podrán incorporar operativamente a la actuación otros inversores institucionales y privados.

En el seno del órgano que haya de crearse para la ejecución de esta operación, y para regular y promover 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 Territoriales que se elaboren para la ejecución de esta Actuación establecerán las regulaciones e instrumentos que habiliten a las Administraciones Públicas para 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 que se constituya al efecto, que asimismo podrá ser beneficiario de la expropiación.

En ausencia de Plan Territorial Parcial, y por cuestiones de oportunidad y conveniencia para la implantación del modelo territorial diseñado por el Plan Insular de Ordenación, podrá adelantarse el desarrollo de la acción 2A12 o de otras infraestructuras previstas en este ámbito mediante la redacción de los correspondientes Planes Territoriales Especiales, con independencia del PTE24 previsto en este Plan para la ampliación del Puerto de Arinaga, todo ello sin perjuicio de lo que al respecto establezcan las Disposiciones Transitorias de este Plan.

Las determinaciones de dichos Planes Territoriales Especiales deberán garantizar la efectiva articulación del ámbito a desarrollar con la estructura territorial diseñada previamente por el Plan Insular a través de la consideración agraviada de las infraestructuras y demás elementos de ordenación territorial de interés insular.

PTP7.- ÁREA DE OPORTUNIDAD PARA LA ORDENACIÓN Y DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS E INDUSTRIALES ENTRE TELDE E INGENIO:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

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.

El ámbito vinculado a esta oportunidad se extiende hasta el Polígono de Salinetas e incluye el Polígono Industrial de Goro, algunos enclaves de viviendas, y tres elementos naturales que lo caracterizan: los barrancos de Silva y de Tufia, y el Sitio de Interés Científico de Tufia. Además, aparece perfectamente delimitado hacia el oeste por el desvío de la traza de la autopista GC-1 entre el Goro y El Carrizal.

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 de infraestructuras y de su posterior funcionamiento se apliquen a la creación de un área de fomento de la actividad económica e industrial, que en la zona más cercana al aeropuerto se asemeja a la concepción recientemente acuñada de “ciudad aeroportuaria”. Este concepto describe un espacio integrado por las instalaciones propiamente relacionadas con la infraestructura 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, como los Polígonos de Salinetas y El Goro. 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 ello debe contribuir este Plan Territorial.

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. Esta 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. Hace ya tiempo 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 conceptualizados 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, tienen 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, p. ej.: 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 de Ordenación 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 de Gran Canaria, y del tren ligero, puede enriquecer su malla de relación e intercambio de usos con el territorio insular. Por ello, la nueva circunvalación a este ámbito de oportunidad para el desarrollo de actividades económicas e industriales debe prever las conexiones apropiadas con el parque aeroportuario, y con la ampliación del Polígono industrial del Goro en Lomo Gordo. Asimismo, será de capital importancia la correcta resolución de las articulaciones con la antigua traza en el Goro y en El Carrizal, especialmente las implicaciones ambientales de la propuesta para cruzar el Barranco de Silva. Todas estas cuestiones serán abordadas coordinadamente con el Plan Territorial PTE13 previsto en este mismo Ámbito Territorial.

Constituirá, pues, un objetivo irrenunciable de este Plan Territorial armonizar los distintos usos residenciales, industriales, de actividades económicas, infraestructurales, etc. dentro del modelo insular de forma compatible con sus valores naturales y con la estrategia de recualificación y renovación económica del tejido productivo asentado en la plataforma Este de la isla.

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 de Ordenación en sus Normas, y de acuerdo con su definición como Área de Gestión Integrada, cuyas implicaciones a efectos de su desarrollo y gestión estarán de acuerdo con lo que establecen los artículos 140 a 143 del TRLOTENAC.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

En cuanto a sus contenidos básicos o elementos territoriales principales, 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:

- Esta 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 todos 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 de Aeropuerto. Los ajustes y modificaciones que sean precisos se harán en el contexto y con los procedi-

mientos de coordinación y concierto que se regulan en este Plan Insular de Ordenación 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 de Ordenación 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) Criterios relativos a los usos e instalaciones de las áreas de actividad económica vinculadas al Parque Aeroportuario.

Fuera del ámbito funcional estrictamente aeroportuario, que con elasticidad razonable se ha definido en el anterior apartado 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.

c.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 ha. En una hipótesis de 2 hoteles, resultaría un área hotelera de unas 6 ha, 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.

c.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.

c.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 comunicacio-

nes 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.

c.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:

- Composición interna variada en usos y actividades, con gama amplia y mezcla de aquéllos que sean compatibles entre sí.

- 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.

- Imagen cuidada, de calidad ambiental y estética, tanto para los edificios como para los espacios colectivos y la urbanización.

- 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 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.

d.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 el plano de estructura correspondiente al Ámbito Territorial nº 2, con el objeto de permitir la localización conexa del Aeropuerto con las áreas de actividades.

- En caso de que el trazado de la circunvalación que finalmente se establezca por el Plan Territorial 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.

d.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 del Ámbito Territorial nº 2 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 ha, 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 del Ámbito Territorial nº 2 tiene sólo finalidad indicativa e ilustrativa sobre el modelo urbano a crear. Su edificabilidad total máxima estará en torno a los 500.000 m².

El Plan Territorial 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 ha.

- 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 este Ámbito Territorial.

- 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 Territorial que establezca las determinaciones 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.

e) Criterios relativos a otras zonas de actividad económica e industrial:

Los Polígonos de Salinetas y El Goro deberán abordar su recalificación, introduciendo mejoras sustanciales en sus infraestructuras básicas y servicios, y en la calidad del medioambiente urbano. El crecimiento del Polígono de El Goro se realizará diversificando funcionalmente su implantación territorial, y garantizando su articulación territorial con las nuevas infraestructuras mediante un nuevo enlace estructural en Lomo Gordo.

2A15. Parque de Actividades Económicas de Gran Canaria.

La actuación afectará al área de aproximadamente 250 ha situada al Oeste del Aeropuerto, colindante con su ampliación, en la posición y con el esquema estructural indicado en el Plano 1/25.000 de este Plan Insular de Ordenación.

Los contenidos del Plan Territorial que desarrolle esta actuación, serán concordantes con los obje-

tivos y criterios enunciados en este Ámbito Territorial.

2A16. Recalificación y ampliación del Polígono Industrial de El Goro.

El polígono debe recalificarse incorporando los servicios e infraestructuras básicas necesarios de los que carece, y mejorando su equipamiento y escena urbana. Además, su articulación necesaria con el desvío de la traza de la GC-1, debe aprovecharse para propiciar un eje articulador interno en sentido este-oeste capaz de ordenar su crecimiento.

El contacto con las zonas urbanas residenciales y con el resto del suelo rústico deberán cuidarse especialmente para garantizar una correcta transición.

La ampliación del sector debe realizarse de acuerdo con las especificaciones gráficas contenidas en este Plan Insular. Deberá atenderse específicamente la incorporación de zonas de espacios libres en la franja de contacto con el Parque Litoral previsto en la acción.

2A17. Parque de Actividades Económicas y reconversión del puerto de Salinetas.

- Asumirá las consecuencias de la especialización del futuro Puerto de Arinaga en tráfico de graneles. Asimismo, se estudiará la posible ubicación de una instalación náutica prevista en las acciones 2A4 y 2A5.

Las principales actuaciones para la mejora de la estructura del futuro Parque de Actividades se centran en:

- Ampliar el espacio disponible en tierra para la realización de actividades de almacenaje y manipulación de mercancías.

- Mejorar la accesibilidad de la zona en relación con el resto de las áreas industriales y zonas de servicio previstas.

- Vía de anillo de articulación con la GC-1 que permita la comunicación directa del Polígono del Goro con el Puerto y la segregación de los tráficos pesados de los de acceso a las áreas residenciales y de ocio litoral colindantes.

- Nuevas áreas de equipamiento y usos de servicio público vinculadas al futuro Parque de Actividades, incluyendo áreas libres y de usos terciarios y administrativos relacionados con las actividades portuarias.

- Incrementar la calidad ambiental del paisaje urbano del polígono.

La reconversión del puerto de Salinetas y la introducción de un Parque de Actividades Económicas tendrá como objetivo su recuperación como apoyo al desarrollo y funcionamiento del área industrial, incorporándose a esta función como centro de servicios el área colindante inmediatamente al Norte del puerto.

En el muelle de Salinetas se propone la recomendación a la Autoridad Portuaria para que se asuma que la concesión existente, cuando caduque, debe llevar a la desafectación los terrenos de la zona portuaria dando paso a un parque de actividades con la posible ubicación de una instalación náutica prolongando el abrigo actual. Todo ello resulta viable, toda vez que el Puerto de Arinaga concentrará en el futuro el tráfico de graneles existente. Esto se deduce también de las buenas condiciones para el amarre de embarcaciones de recreo que tiene Salinetas.

Cualquier actuación de obra marítima en este puerto deberá garantizar que no afecta a los aportes de arena del espacio situado al sur, en especial el que actualmente se produce en la playa de Aguadulce, en el Sitio de Interés Científico de Tufia.

2A18. Parque Litoral entre Punta de Salinetas y Tufia.

Este espacio se ajustará a la caracterización que del mismo se hace en el artículo 65 de la Sección 9 -Actuaciones Ambientales- de este Volumen.

- Este espacio tendrá un tratamiento de parque litoral y estará conectado longitudinalmente por senderos en la parte costera.

- Estudiará la integración del parque con el Sitio de Interés Científico de Tufia únicamente a efectos didácticos, al que se dotará adecuadamente de equipamientos y usos orientados a su apertura, conocimiento y disfrute público, en condiciones compatibles con la preservación de sus valores intrínsecos.

- Se propone el mantenimiento de los usos de la Playa de Aguadulce y las actividades de pesca deportiva que se realizan actualmente. Debe evitarse la dispersión indiscriminada de vehículos creando lugares de aparcamientos adecuados.

- Asimismo, para evitar su actual deterioro, se propone el cercado completo del espacio y la creación de centros de interpretación y acogida y escuelas-taller para dinamizar su conservación, disfrute y divulgación.

- El ENP de Tufia y su entorno, configurarán en su conjunto una zona libre de procesos de transformación y urbanización, que debe ser objeto de actuaciones de restauración, conservando y mejorando su paisaje y su calidad ambiental y su capacidad de disfrute de la naturaleza y del mar, compatibilizándolo con la conservación de los procesos y recursos naturales y patrimoniales.

- Este espacio conjunto abarcará desde la playa de Ojos de Garza hasta el Barranco de Silva y desde el mar hasta el actual espacio urbanizado de El Goro -o las pequeñas extensiones del mismo propuestas en este Plan Insular- y el límite de la ampliación de la zona del aeropuerto. El espacio urbanizado de El Goro estará limitado en su extensión Este sobre el Parque Litoral de acuerdo con lo especificado en la acción 2A1 BIS de este mismo PTP.

2A19. Núcleos de Tufia y Ojos de Garza.

En los núcleos de Ojos de Garza y Tufia -en este último caso, supeditado a lo que previamente determine el instrumento de ordenación del espacio protegido- se promoverán actuaciones urbanísticas que conlleven la demolición de las viviendas y construcciones existentes en la servidumbre de protección, su relocalización, cuando proceda y la ubicación en la trasplaya de equipamientos ligeros, tales como merenderos y senderos. Asimismo, se estudiará la posibilidad de ubicación de pequeñas facilidades náuticas en la rampa existente en ambos núcleos.

Las directrices básicas para la adecuación al territorio y rehabilitación interna del núcleo de Tufia serán las siguientes:

- Demolición de las edificaciones que ocupan el acantilado este.

- Mantenimiento del núcleo principal existente en el borde norte de la ensenada con intervenciones que resuelvan las carencias de infraestructuras básicas (saneamiento y depuración fundamentalmente).

- Mejorar sensiblemente sus condiciones compositivas y estéticas.

- Recuperar para uso público alguna de las cuevas existentes en el morro de Tufia, creando senderos para ello.

- Reconversión del enclave en centro principal de actividades relacionadas con el estudio, conocimiento, divulgación, y disfrute, del espacio natural.

- Concentrar aquí los usos de ocio anejos a la Playa de Aguadulce.

- Todo ello estará supeditado a lo que establezca previamente el instrumento de ordenación del ENP delimitado.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

De acuerdo con ello, los Ayuntamientos afectados por el ámbito del Plan Territorial vendrán obligados a acomodar su planeamiento de rango municipal a las determinaciones de este Plan Insular de Ordenación para dicho ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan Insular.

El Plan Territorial podrá delimitar una o varias Áreas de Gestión Integrada dentro de su ámbito de actuación, cuyas implicaciones a efectos de su desarrollo y gestión estarán de acuerdo con lo que establecen los artículos 140 a 143 del TRLOTENAC, con las salvedades que en todo caso corresponden en razón de las competencias exclusivamente sectoriales correspondientes a la Administración titular del Aeropuerto. 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.

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, se incluirán las siguientes administraciones: Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), Gobierno de Canarias, Cabildo 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.

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 Territorial 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 de Ordenación en este ámbito, cuya gestión estará encomendada al órgano de gestión ad hoc de esta Operación, que asimismo podrá ser beneficiario de la expropiación.

En ausencia de Plan Territorial Parcial, y por cuestiones de oportunidad y conveniencia para la implantación del modelo territorial diseñado por el Plan Insular de Ordenación, podrá adelantarse el desarrollo del Parque Aeroportuario de Actividades Económicas o de cualquier infraestructura previstos en este ámbito mediante la redacción del los correspondientes Planes Territoriales Especiales, validándose en este caso el órgano de gestión que se hubiera creado a tal efecto.

B) A desarrollar mediante Planes Territoriales Especiales:

Planes Territoriales Especiales de Sistemas y Actuaciones (PTE):

PTE16.- PTE DEL CORREDOR INTERIOR: VARIANTE DE LA GC-1 ENTRE JINÁMAR Y EL AEROPUERTO.

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

El objetivo básico de estructuración territorial del ámbito existente entre la Capital insular y el Aeropuerto, requiere la complementación de la función vertebradora que hoy soporta en exclusiva la Autopista GC-1, con problemas importantes por el tráfico transversal y de cercanía existente entre los núcleos de población del entorno y las zonas comerciales e industriales anejos a la GC-1, mediante un sistema más complejo de vías y redes, de modo que el actual sistema ramificado, de instalaciones y asentamientos colgados de la autopista, se integre en una macro-malla territorial, debiéndose dotar al ámbito territorial definido, de un corredor comple-

mentario formado por una nueva carretera, de alta capacidad a analizar por el plan territorial especial que desarrolle dicha infraestructura, y de trazado y cotas próximas a la actual GC-100, que eventualmente se superponga a ella en determinados tramos, enlazando la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria, con Telde y el Aeropuerto.

Esta Acción Estratégica está insertada en el denominado Corredor Viario Estructurante Interior, el cual está constituido por un arco interior, en la zona noreste de la isla, formado por una vía paralela a la costa insular, aproximadamente a la cota de nivel + 250,00 m entre la zona Norte (Moya, Firgas y Arucas) y la Sureste (Ingenio, Agüimes y Santa Lucía), utilizando como base la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

El Plan Insular de Ordenación propone la creación de tres enlaces estructurantes intermedios para garantizar la relación con los núcleos de Marzagán-Jinámar y Telde, y con la GC-100, al Sur de Telde, debiéndose localizar el Corredor hacia el Oeste de Telde para evitar problemas con la Circunvalación Este de dicho núcleo y con los crecimientos propuestos.

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.

- Enlaces en el Parque Aeroportuario y Potabilizadora: atendiendo a la complejidad de dichos enlaces y a las particularidades 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.

2A22. Conexiones transversales conformadoras de la malla de rango insular, complementaria de la GC-1 y del Cinturón Interior:

- Entre la Circunvalación Tangencial de Las Palmas de Gran Canaria y la GC-1 en Jinámar.

- Entre la Circunvalación de Telde y la costa en La Garita.

- Desdoblamiento de la GC-100 entre el interior del término de Telde y el nudo de la Base Aérea en la GC-1.

- Desdoblamiento de la GC-100 entre Agüimes y Arinaga.

- Circunvalación del Carrizal entre el Cinturón Interior y la GC-1.

- Conexión transversal entre el Polígono de Arinaga y el desdoblamiento de la GC-100.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

La ordenación del corredor definido por el Cinturón Interior se realizará mediante uno o varios Planes Territoriales Especiales de acuerdo con lo que establecen los artículos 23 y 24 del TRLOTENAC. Sus determinaciones estarán en coordinación con los objetivos y criterios estratégicos de ordenación establecidos por el Plan Insular de Ordenación para el Plan Territorial Parcial del Corredor Costero de Telde (PTP5) a cuyo ámbito pertenece. Incluso podrán desarrollarse a través de los correspondientes Proyectos de Obras siempre y cuando su materialización no resulte incompatible con el modelo territorial establecido por el Plan Insular de Ordenación, y afecte a la modificación, reforma o acondicionamiento prevista en este documento de una obra ya ejecutada.

De acuerdo con ello, los Ayuntamientos afectados por el ámbito del Plan Territorial vendrán obligados a acomodar su planeamiento de rango municipal a las determinaciones de este Plan Insular de Ordenación para dicho ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan Insular.

Siempre que se justifique de una forma adecuada en relación con los objetivos del Plan con respecto a cada acción insular, se podrá realizar, tanto una subdivisión, por tramos o ámbitos geomorfológicos homogéneos, de cada plan territorial especial establecido en esta Sección, y por lo cual desarrollarse de forma independiente; como la agrupación de dos o más planes territoriales especiales por las características proporcionales y similares de las vías o corredores afectados.

Sus determinaciones se integrarán de forma consensuada en el órgano de gestión que finalmente se determine para dicho ámbito de acuerdo con su consideración conjunta o por ámbitos diferenciados como Área de Gestión Integrada que podrá realizar el Plan Territorial correspondiente, cuyas implicaciones a efectos de su desarrollo y gestión

para el conjunto del ámbito estarán de acuerdo con lo que establecen los artículos 140 a 143 del TRLOTENAC.

PTE18.- PTE DE LA EXTENSIÓN SUR DEL CORREDOR INTERIOR ENTRE AGÜIMES Y VECINDARIO.

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

El objetivo básico de estructuración territorial del ámbito de los Llanos de Sardina requiere la complementación de la función vertebradora que hoy soportan en exclusiva la Autopista GC-1, y la Avenida de Canarias mediante un sistema más complejo de vías y redes, de modo que el actual sistema ramificado, de instalaciones y asentamientos colgados de la autopista, y la expansión hacia el oeste de la conurbación Doctoral-Vecindario-Carrizal se integre en una estructura territorial de mayor calidad y capacidad de acogida.

Para ello se dotará al ámbito de un corredor complementario formado por una nueva carretera de trazado sensiblemente paralelo a la GC-1 hacia el interior que delimite el crecimiento residencial hacia el Oeste, y que se articule con la vía en ejecución que une Ingenio con Agüimes. Dicha vía se concibe como prolongación de la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria, enlazando Telde con Ingenio, siguiendo por Agüimes, pasando por el Oeste de la conurbación Arinaga-El Doctoral, hasta incorporarse a la GC-1 entre El Doctoral y Juan Grande.

Para mallar este ámbito litoral se dispondrán vías transversales de conexión entre la nueva vía Interior y la costa, y se reforzará con otras vías articuladoras de menor rango derivadas al planeamiento general municipal.

En el pautado territorial que organizan las vías de mallado territorial se distinguirán a efectos de localización de actividades piezas de articulación de crecimientos regulares residenciales y de equipamientos de acuerdo con lo que establezca el Plan Territorial Parcial PTP6b.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

2A23. Cinturón Interior articulador de crecimientos en los Llanos de Sardina que conecta Agüimes con el Carrizal, incorporándose a la GC-1 entre éste y Juan Grande.

El Plan Territorial que desarrolle esta Acción deberá determinar el tipo de relación funcional entre esta nueva vía, el Cinturón Interior entre Las Palmas de Gran Canaria e Ingenio, y la actual GC-1.

La mejora de la accesibilidad entre Ingenio, Agüimes y Vecindario, como parte Sur del corredor interior, no debe afectar al Paisaje Protegido de la Montaña de Agüimes, sino servir de límite al mismo con el fin de evitar el efecto barrera, crear espacios homogéneos y evitar bolsas aisladas de suelo.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

De acuerdo con ello, los Ayuntamientos afectados por el ámbito del Plan Territorial vendrán obligados a acomodar su planeamiento de rango municipal a las determinaciones de este Plan Insular de Ordenación para dicho ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan Insular.

La ordenación del corredor definido por el Cinturón Interior se realizará mediante un Plan Territorial Especial de acuerdo con lo que establecen los artículos 23 y 24 del TRLOTENAC. Sus determinaciones estarán en coordinación con los objetivos y criterios estratégicos de ordenación establecidos por el Plan Insular de Ordenación para el Plan Territorial Parcial de regeneración y estructuración del Sistema de Asentamientos en la Plataforma Litoral del Este, Subámbito b: Sector interior Cruce de Arinaga-El Doctoral (PTP6b) a cuyo ámbito pertenece. Incluso podrán desarrollarse a través de los correspondientes Proyectos de Obras siempre y cuando su materialización no resulte incompatible con el modelo territorial establecido por el Plan Insular de Ordenación, y afecte a la modificación, reforma o acondicionamiento prevista en este documento de una obra ya ejecutada.

Sus determinaciones se integrarán de forma consensuada en el órgano de gestión que finalmente se determine para dicho ámbito de acuerdo con su consideración conjunta o por ámbitos diferenciados como Área de Gestión Integrada que podrá realizar el Plan Territorial correspondiente, cuyas implicaciones a efectos de su desarrollo y gestión para el conjunto del ámbito estarán de acuerdo con lo que establecen los artículos 140 a 143 del TRLOTENAC.

PTE13.- PTE DEL CORREDOR LITORAL: VARIANTE DE LA GC-1-CIRCUNVALACIÓN DEL PARQUE AEROPORTUARIO Y ACCESOS AL AEROPUERTO:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

La proximidad de las instalaciones del Aeropuerto de Gando a la GC-1, impide la ampliación de éstas salvo que se rectifique la propia autovía. El

Documento del Plan Insular de Ordenación plantea la idoneidad de localizar junto a la terminal del Aeropuerto una serie de actividades (Parque Aeroportuario de Actividades Económicas) que puedan rentabilizarse mutuamente por sus interrelaciones, y sobre todo por su proximidad al Aeropuerto. Por lo tanto, es necesario que la GC-1 a su paso por el recinto aeroportuario se transforme en vía interna de servicios, desviando la GC-1 con objeto de bordear dicho Parque. Se deberá construir una variante de la Autopista GC-1 con una traza desplazada hacia el Oeste de acuerdo con la definición gráfica contenida en el plano de estructura correspondiente al Ámbito Territorial nº 2, 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 Territorial (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.

De esta manera se mejora la funcionalidad de este canal de tráfico, y se consigue su integración territorial en la estructura derivada de la aparición nuevos procesos de desarrollo económico en sus antiguos márgenes y a la implantación de nuevos servicios e infraestructuras asociadas.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

El PTE 13 del Corredor Viario deberá ser compatible con el Plan Territorial Especial del Parque Aeroportuario y el Plan Territorial Parcial que engloba la zona industrial del Goro y Salinetas y su relación con el Parque Aeroportuario, fundamentalmente en relación con los enlaces y accesos al:

- a) Corredor Viario Estructurante del Interior: Variante de la GC-1 entre Jinámar y el Aeropuerto;
- b) Corredor Viario Estructurante del Interior: Extensión Sur del Corredor Interior entre el Aeropuerto, Ingenio, Agüimes y Vecindario;
- c) Aeropuerto;
- d) Parque Aeroportuario; y
- e) A las distintas zonas de actividad económica de interés y núcleos residenciales existentes.

Zonas críticas desde el punto de vista ambiental:

- Cruce del Barranco de Silva.

2A24. Acciones:

Desvío de la traza en el Aeropuerto para circunvalar su prevista ampliación hacia el Oeste. Alternativamente el paso de la antigua autopista, convertida ahora en vía interior de acceso del ámbito aeroportuario, podrá resolverse mediante una variante en falso túnel.

El desvío de la traza será objeto de un Plan Territorial Especial que valorará desde el punto de vista ambiental, funcional y de integración territorial todas las alternativas posibles, de acuerdo con el procedimiento contenido en este Plan Insular.

Mención especial merece el arranque del desvío de la traza a la altura del Polígono de Salinetas, ya que este ámbito constituye el punto de mayor fragilidad ambiental. El Plan Territorial deberá valorar desde el punto de vista ambiental, al menos, dos posibles corredores: uno, que parte de la actual GC-1 a la altura del Polígono Industrial de Salinetas, antes del Polígono Industrial de El Goro, y otra, que se desvía una vez pasado este último Polígono. En la primera opción, el trazado de la misma no afectará al Barranco de Silva, debiendo bordearlo por la plataforma situada en su lado norte, y atravesarlo perpendicularmente, teniendo especial atención en la protección de sus valores naturales y arqueológicos. La segunda opción cuidará especialmente el cruce del Barranco del Volcán de Cuatro Puertas, para cruzar igualmente los barrancos en sentido perpendicular y de forma limpia, evitando la alteración de sus laderas.

La conexión del cinturón interior de Telde con la GC-1 en Lomo Gordo, procurará minimizar la afectación a este Lomo en el sentido de evitar una excesiva fragmentación y estudiará un posible enlace para dar acceso a la prolongación del suelo urbano del Goro.

- Nuevos accesos al Aeropuerto y al Parque de Actividades Económicas de Gran Canaria.

Este acceso se estudiará en coordinación con el Plan Territorial Parcial del Área de Oportunidad para la ordenación y el desarrollo de Actividades Económicas e Industriales entre Telde e Ingenio (PTP 7) vinculado al Aeropuerto.

- Compleción del enlace con la GC-140 y la Base Aérea de Gando.

- Modificación de trazado y rasante de la GC-1 entre El Goro (Telde) y El Carrizal (Ingenio) para su articulación con la ampliación del aeropuerto y

la implantación de una segunda pista de aterrizaje. Ampliación de la autopista GC-1 a seis carriles entre El Carrizal (Ingenio) y Tarajalillo (San Bartolomé de Tirajana.)

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

La integración de las actuaciones previstas para este ámbito se realizará mediante uno o varios Planes Territoriales Especiales de acuerdo con lo que establecen los artículos 23 y 24 del TRLOTENAC. Sus determinaciones estarán en coordinación con los objetivos y criterios estratégicos de ordenación establecidos por el Plan Insular de Ordenación para el Plan Territorial Parcial del Corredor Costero de Telde y para el Plan Territorial Parcial del Área de Oportunidad para la ordenación y el desarrollo de Actividades Económicas e Industriales entre Telde e Ingenio colindante (PTP5 y PTP7), y se integrarán de forma consensuada en el órgano de gestión que finalmente se determine para dichos ámbitos. Incluso podrán desarrollarse a través de los correspondientes Proyectos de Obras siempre y cuando su materialización no resulte incompatible con el modelo territorial establecido por el Plan Insular de Ordenación, y afecte a la modificación, reforma o acondicionamiento prevista en este documento de una obra ya ejecutada.

De acuerdo con ello, los Ayuntamientos afectados por el ámbito del Plan Territorial vendrán obligados a acomodar su planeamiento de rango municipal a las determinaciones de este Plan Insular de Ordenación para dicho ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan Insular.

Siempre que se justifique de una forma adecuada en relación con los objetivos del Plan con respecto a cada acción insular, se podrá realizar, tanto una subdivisión, por tramos o ámbitos geomorfológicos homogéneos, de cada plan territorial especial establecido en esta Sección, y por lo cual desarrollarse de forma independiente; como la agrupación de dos o más planes territoriales especiales por las características proporcionales y similares de las vías o corredores afectados.

PTE21.- PTE DEL CORREDOR DEL TRANSPORTE PÚBLICO CON INFRAESTRUCTURA PROPIA Y MODO GUIADO ENTRE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

El Plan Insular de Ordenación define entre sus Actuaciones prioritarias el establecimiento de un Corredor de Transporte Público, con infraestructura

propia y modo guiado, entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas. Se plantea como un medio de transporte en plataforma reservada que debe operar como elemento aglutinador y de desarrollo del sistema metropolitano del corredor Noreste-Sureste, constituyéndose en alternativa real al transporte privado, actuando a la vez como estructurador del territorio, y generador de efectos ambientales positivos.

La implantación de este nuevo sistema se realiza, por lo tanto, con el fin de alcanzar los siguientes objetivos principales:

- Mejorar la calidad del servicio público de transporte en el principal eje de comunicación de la isla, que tiene en la actualidad un importante nivel de congestión, implantando un modo de transporte que ofrezca rapidez, comodidad y fiabilidad a los usuarios.

- Aumentar la participación del transporte público en la movilidad en el corredor, atrayendo usuarios del transporte privado y disuadiendo de su uso indiscriminado.

- Potenciar la movilidad entre los núcleos poblacionales más importantes y con mayor expansión de la isla.

- Proporcionar una mayor y mejor accesibilidad a la población a sus lugares de trabajo y a los servicios.

- Organizar y articular el territorio, no sólo apoyándose en el viario como soporte del vehículo privado y del transporte por carretera.

- Estructurar los principales puntos de acceso a la isla de Gran Canaria conectando con un sistema moderno y cómodo de transporte el Puerto de La Luz y de Las Palmas con el Aeropuerto de Gando, y finalmente con la Zona Turística Litoral del Sur de la isla.

- Aumentar la seguridad en el transporte.

Entre las razones que aconsejan la implantación de un sistema de transporte público colectivo de este tipo destacan:

- La densidad de desplazamientos en el corredor Las Palmas de Gran Canaria-Sur (más de doce millones de pasajeros/año) que supera incluso el umbral que haría rentable su explotación.

- La necesidad de oponer un sistema alternativo al aumento de infraestructura viaria que comporta una espiral de incremento del parque móvil.

- La posibilidad de incrementar la velocidad comercial disminuyendo los tiempos de recorrido del usuario.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

En las alternativas a analizar para la formulación del citado Plan Territorial, se deberán plantear los siguientes sistemas:

- El metro ligero (Tram-Train), ferrocarril de tracción eléctrica, piso bajo, de uso urbano y suburbano, con velocidad máxima del orden de 110 a 120 km/h.

- El sistema análogo al ferrocarril de cercanías de velocidad media o alta que presentaría la ventaja de poder usarse indistintamente para pasaje y carga, que responde a un modo de transporte de tracción eléctrica, piso alto, más pesado y rígido (en su uso) que el anterior, pero con velocidad alta: 140 a 200 km/h.

La adecuada determinación de los puntos de parada tiene gran importancia para la eficacia del sistema. Con muchas paradas se optimiza la captación de demanda pero se aumentan los tiempos de recorrido disminuyendo la competitividad del sistema, mientras que con pocas paradas los tiempos se acortan pero el sistema pierde autonomía aumentando su dependencia de sistemas complementarios. Por tanto es fundamental conseguir un equilibrio adecuado entre ambos requerimientos, independientemente de explorar como se ha dicho soluciones mixtas que compatibilicen los requerimientos de los recorridos largos y los cortos.

Gran importancia tiene también la elección de la situación de las paradas, no sólo por su proximidad a las fuentes de demanda, sino por el papel de nodo generador o cualificador de tejido urbano que con las dotaciones adecuadas, puede desempeñar una estación; cuestión de gran importancia en la mejora de la estructura territorial del corredor norte-sur.

Acciones:

2A25. El trazado de este sistema, que se prevé organizar entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, será resultado de los estudios de viabilidad y del Plan Territorial que, en desarrollo del Plan Insular de Ordenación, se realicen. En el ámbito territorial de Telde se analizarán tres alternativas:

- Trazado coincidente con la Autopista GC-1.
- Trazado intermedio en el espacio trasero del continuo industrial del borde Este de la Autopista.
- Trazado en proximidad y paralelo a la carretera costera entre La Garita y Salinetas, reincorporándose al corredor de la autopista al rebasar El Goro para su aproximación al área de terminales del Aeropuerto y del futuro Parque de Actividades.

En el citado estudio de viabilidad, demanda, trazado y características del sistema, se evaluarán las siguientes alternativas:

En los municipios de Ingenio, Agüimes y Santa Lucía, su trazado será aproximadamente coincidente con la Autopista GC-1.

2A26. En todo el recorrido ferroviario previsto se han seleccionado áreas indicativas para localización de estaciones de viajeros en las siguientes zonas: Aeropuerto (Terminales de pasajeros y Parque de Actividades), Polígono Arinaga y Conurbación entre los cruces de Sardina y El Doctoral, cuya posición deberá ser resuelta en el Estudio para la implantación del sistema.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

De acuerdo con ello, los Ayuntamientos afectados por el ámbito del Plan Territorial vendrán obligados a acomodar su planeamiento de rango municipal a las determinaciones de este Plan Insular de Ordenación para dicho ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan Insular.

La integración de las actuaciones previstas para este Sistema se realizará mediante un Plan Territorial Especial de acuerdo con lo que establecen los artículos 23 y 24 del TRLOTENAC. Sus determinaciones estarán en estrecha coordinación con los objetivos y criterios estratégicos de ordenación establecidos por el Plan Insular de Ordenación para los Planes Territoriales Parciales del Corredor Costero de Telde, de la Plataforma Litoral del Este, y para el Área de Oportunidad para la ordenación y el desarrollo de Actividades Económicas e Industriales entre Telde e Ingenio (PTP5, PTP6 y PTP7), y se integrarán de forma consensuada en el órgano de gestión que finalmente se determine para dichos ámbitos.

La dotación de este sistema de transporte se valorará, en desarrollo del Plan Insular de Ordenación, mediante un estudio o dictamen previo de viabilidad para realizar una valoración crítica y análisis de la totalidad de aspectos desarrollados en el estudio existente realizado como desarrollo de las previsiones del Plan Insular de Ordenación en el año 1999 y, posteriormente, mediante el Plan Territorial Especial del corredor de Transporte Público con Infraestructura propia y modo guiado, en relación con las fases previstas.

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.

El aspecto básico de las fases previas será la selección del corredor más adecuado desde la óptica ambiental y las condiciones a establecer en su trazado para evitar y minimizar los impactos ambientales, tanto en suelo rústico como en los suelos urbanos. En este sentido, el Avance de planeamiento deberá contener la información y nivel propositivo suficiente a efectos de estudiar las distintas alternativas de trazado, y poder seleccionar el corredor idóneo desde el punto de vista ambiental, funcional, y de estructuración territorial.

Una vez que el Plan Territorial Especial especificado defina la demanda, y establezca el trazado del corredor y las características del sistema de transporte público con plataforma reservada, como primera fase, entre Las Palmas de Gran Canaria, el Aeropuerto y Maspalomas, que desarrollará las previsiones de ordenación de usos y actividades relacionadas con la línea, con su funcionalidad y con la posición de las Estaciones con respecto a las poblaciones y zonas de actividad económica más relevantes, se preverá la formulación de un Anteproyecto y Estudio de Impacto Ambiental, que desarrollará las determinaciones y directrices establecidas por el Plan Territorial.

Para la construcción y puesta en servicio del nuevo sistema que desarrolle el Plan Territorial Especial en la primera fase, se deberá estudiar entre otros, el modelo de gestión DBOT (Design, Built, Operate and Transfer), en el que una empresa o asociación de empresas proyecta en detalle, construye y opera el sistema tras una licitación por la concesión durante un tiempo predeterminado y lo transfiere al organismo público responsable al cumplirse ese período, al ser uno de los que actualmente la Administración del Estado utiliza para este tipo de infraestructuras de gran coste.

El modelo de gestión que finalmente se defina deberá perseguir la articulación de los distintos operadores de transporte y la Autoridad Única del Transporte como fórmula que garantice la viabilidad de la gestión, más allá de su organización integrada en el territorio.

PTE20.- PTE DEL SISTEMA AEROPORTUARIO:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

Esta componente de la actuación que deberá definirse en estrecha coordinación con el Plan Territorial PTP7 consiste en la ampliación del Aeropuerto, de acuerdo con el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria.

Este Plan deberá ser asumido como componente sectorial de la conformación de la “ciudad aeroportuaria” prevista en este Plan Insular de Ordenación. Por tanto, será redactado por el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea en diálogo con el organismo gestor de ésta y 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 deba integrarse directamente en las instalaciones infraestructurales.

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 de Ordenación para el desarrollo de esta operación.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

2A27. Sistema aeroportuario: crecimiento del área aeroportuaria hacia el Oeste, desde su perímetro actual, para incremento de capacidad operativa basándose en la ampliación de los cuatro subsistemas básicos de éste: terminal de pasajeros, de mercancías, plataforma de estacionamiento y campo de vuelos, así como zonas de actividades logísticas y otras vinculadas directa y exclusivamente al transporte aéreo, todo ello de acuerdo con el Plan Director del Aeropuerto.

2A28. Previsión máxima de suelo para dotación de una segunda pista de aterrizaje y despegue de aeronaves, que el Plan Insular de Ordenación establece a partir de la Zona de Servicio delimitado en el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria, aprobado por Orden de 20 de septiembre de 2001 (B.O.E. de 29.9.01) como área de cautela y reserva. Los criterios generales sobre la ordenación de la infraestructura aeroportuaria serán los recogidos en el artículo 159 de la Sección 26 -Infraestructuras de Transporte Colectivo- de este Volumen.

La selección definitiva del ámbito de ordenación deberá considerar los posibles impactos de carácter ambiental y paisajístico, así como el socioeconómico por afección territorial y acústica a los núcleos de población existentes, de acuerdo, asimismo, con lo dispuesto en el artículo 159.3.2.b) de la Sección 26

-Infraestructura de Transporte Colectivo- de este Volumen.

La ampliación del Aeropuerto no deberá afectar al Sitio de Interés Científico de Tufia y contendrá las medidas necesarias para el traslado o compensación de la población afectada.

El proyecto de la futura ampliación del aeropuerto evitará que sus actuaciones y previsiones tengan incidencia en el Sitio de Interés Científico y Lugar de Importancia Comunitaria de Tufia, muy especialmente en relación con los valores específicos de protección, pero también en cuanto a la no transformación de las características del espacio protegido, procesos naturales y a su paisaje. En caso de que la afección resultara inevitable, se minimizará su incidencia en el mismo, sin perjuicio de la aplicación del Real Decreto 1.997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres (B.O.C. nº 151/1995, de 2 de diciembre).

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

De acuerdo con ello, los Ayuntamientos afectados por el ámbito del Plan Territorial vendrán obligados a acomodar su planeamiento de rango municipal a las determinaciones de este Plan Insular de Ordenación para dicho ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan Insular.

La ordenación del ámbito aeroportuario se realizará mediante un Plan Territorial Especial de acuerdo con lo que establecen los artículos 23 y 24 del TRLOTENAC y el artículo 159 de este Volumen. Sus determinaciones estarán en coordinación con los objetivos y criterios estratégicos de ordenación establecidos por el Plan Insular de Ordenación para el Plan Territorial Parcial del Área de Oportunidad para la ordenación y el desarrollo de Actividades Económicas e Industriales entre Telde e Ingenio (PTP7), y se desarrollará de forma consensuada con el órgano de gestión que finalmente se determine para dicho ámbito. Las implicaciones a efectos de su desarrollo y gestión para el conjunto del ámbito estarán de acuerdo con lo que establecen los artículos 140 a 143 del TRLOTENAC.

PTE24.- PTE DE LA AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE ARINAGA:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

Las propuestas de ordenación y actuación en esta zona, y en concreto las actuaciones de construc-

ción y ampliación del puerto de Arinaga y sus zonas de actividad integrarán en ellas la conservación del saladar existente en Bahía de Formas y los importantes valores del medio marino existente en el lugar, o minimizará la afección a los mismos. En ese sentido, deberán plantearse alternativas de ordenación encaminadas a la consecución de dichos fines, que deberán exponerse señalando el tipo de inconvenientes que genera y las medidas para solucionarlos.

En caso de que, tras el análisis de estas opciones, la administración competente resolviera que deban afectarse los recursos citados, al no ser posible evitar ni disminuir dichos impactos, se establecerán medidas compensatorias que garanticen la efectiva protección de espacios que alberguen los mismos hábitats y especies en otro lugar, preferentemente en lugares amenazados, no protegidos y susceptibles de ser objeto de medidas de recuperación.

Las medidas podrán ser la adquisición de terrenos, la realización de programas de restauración y mejora de hábitats y poblaciones u otras similares. Dichas medidas deberán quedar garantizadas tanto económicamente como técnicamente con carácter previo al inicio de las actuaciones que afecten a los recursos naturales mencionados.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

2A29. Sistema portuario de Arinaga:

El Puerto de Arinaga en construcción, es el elemento principal de la estructura del tramo Este del litoral y comportará la desaparición de la playa existente en Bahía de Formas sin que se prevean otras afecciones directas sobre el litoral.

El Estudio de Impacto Ambiental que amplíe la actual declaración de impacto o la que la sustituya, debe atender a las siguientes determinaciones:

- Estudiar la estabilidad de las playas próximas.

- Compensar la pérdida de servicio de la playa de Bahía de Formas.

Los principales elementos de la actuación son:

- Puerto comercial de Arinaga.

- Zona de servicios y logística vinculada.

- Acceso al Puerto.

El Plan establece un área cautelar para estudiar y resolver la implantación de servicios y los accesos al Puerto.

Al sur de la Punta de la Gaviota, debe estudiarse la compensación a la desaparición de la Playa de la Bahía de Formas como consecuencia de la construcción del Puerto de Arinaga. Esta acción cumplimenta y activa el principio recogido en el artículo 93 del Reglamento de la Ley de Costas que exige compensar la zona de la playa que desaparece con la instalación del Puerto.

El ámbito será el comprendido entre la Punta de la Gaviota y la Punta del Corral.

Se debe estudiar la posibilidad de ubicar un perfil de playa, con gravas, que compense la desnaturalización inevitable de la ribera del mar en la Bahía de Formas.

En el dique existente en el caserío de Pozo Izquierdo, se estudiará su acondicionamiento, rebajando la cota y pudiéndose alargar su trazado ajustando su tamaño, para mejorar su funcionalidad al servicio de los usuarios de la costa.

Asimismo, se aplicará la Disposición Transitoria Cuarta de la Ley de Costas y se liberará la servidumbre de protección.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

La integración de las actuaciones previstas para este ámbito se realizará mediante un Plan Territorial Especial de acuerdo con lo que establecen los artículos 23 y 24 del TRLOTENAC. Sus determinaciones estarán en coordinación con los objetivos y criterios estratégicos de ordenación establecidos por el Plan Insular de Ordenación para el Plan Territorial Parcial de Regeneración y Estructuración del Sistema de Asentamientos en la Plataforma Litoral del Este -Subámbito c: Sector Transversal Zona Industrial de Arinaga- Bahía de Formas [PTP6.c)], y se integrarán de forma consensuada en el órgano de gestión que finalmente se determine para dicho ámbito.

Artículo 263.- Determinaciones para adecuación del desarrollo al modelo insular (ND).

A) A desarrollar mediante Planes y Normas de Espacios Protegidos (PNEP):

El Plan Insular de Ordenación, definido como el instrumento de ordenación general de los Recursos Naturales y del Territorio por el TRLOTENAC aprobado por el Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, se posiciona jerárquicamente sobre los instrumentos de ordenación de los Espacios Naturales Protegidos a los que establece determinaciones y criterios para la ordenación.

En este contexto se enmarcan las determinaciones desarrolladas por el Plan Insular de Ordenación para estos Ámbitos Protegidos.

- Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

2PNEP1.- DETERMINACIONES GENÉRICAS Y ACTUACIONES EN ESPACIOS PROTEGIDOS:

El siguiente bloque de determinaciones afecta a todos los Espacios Protegidos -o a los ámbitos propuestos como tales-, y a las Áreas de Sensibilidad Ecológica contenidos en este Ámbito Territorial, de acuerdo con lo que establece la Sección 8 -Impacto Ecológico- de este Volumen.

2D1. Se propone la declaración de Área de Sensibilidad Ecológica para la rasa entre la Playa de Jinámar y la Playa de la Duquesa para facilitar su protección.

2D2. En este ámbito se localizan los Sitios de Interés Científico de Jinámar y Tufia, estando presente en los acantilados de Jinámar el endemismo único de la zona *Lotus kunkelii*, y en las arenas de Tufia los endemismos *Convolvulus caputmedusae* y *Atractylis preuxiana*. Ambas localizaciones deberán tener en los instrumentos de desarrollo un trato singular.

2D3. Se propone la declaración de Área de Sensibilidad Ecológica para el Roque de Melenara.

2D4. Al amparo de la presencia del único reducido insular del ecosistema halófilo y psammófilo, se propondrá una red de senderos, ruta científica y cultural conforme con lo considerado en las Normas de Conservación del Sitio de Interés Científico de Tufia.

Se deberán establecer mecanismos de control que impidan el acceso rodado fuera de las pistas sin impedir la circulación de la arena.

2D5. En la Bahía de Arinaga hay una rasa intermareal que se protege y propone como ASE. En este tramo se ubica el Monumento Natural de Arinaga, que incluye el Roque del mismo nombre.

Las rasas intermareales del ámbito que se señalan en la información gráfica de este Plan se someten al régimen general y cautelar que tiene este Plan para ámbitos específicos como las rasas intermareales.

2D6. Parque Litoral de Tenefé.

Este ámbito deberá ser objeto básicamente de medidas de restauración ambiental y patrimonial

(salinas). Les serán de aplicación las disposiciones establecidas en la Sección 9 -Actuaciones Ambientales- de este Volumen, al tratarse de un Área de Restauración Prioritaria.

- Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

En razón de ello, los Planes y Normas de los Espacios Protegidos afectados vendrán directamente obligados a acomodar sus previsiones a las determinaciones del Plan Insular de Ordenación para este ámbito, incorporándolas íntegramente a sus contenidos, de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan Insular de Ordenación, con independencia de la facultad de desarrollar sus determinaciones mediante uno o varios Planes Territoriales Especiales.

La ampliación de la actual red de Espacios Naturales Protegidos estará como Norma Directiva a lo que establezca el artículo 72 de la Sección 10 -Ordenación de los Espacios Naturales Protegidos y otros espacios de reconocido valor ambiental- de este Volumen.

B) A desarrollar mediante Determinaciones a la Administración competente por razón de la materia de que se trate (DIR):

2DIR1.- DETERMINACIONES PARA LA COORDINACIÓN DEL SISTEMA DE COMUNICACIONES:

2D7. Eje de conexión intermunicipal entre El Carrizal, Ingenio y Agüimes, y el sistema de vías territoriales.

2D8. Eje estructurante Ingenio-El Carrizal-El Burrero, complementado con el eje principal de El Carrizal.

2D9. Ejes transversales estructurantes del municipio de Agüimes.

2D10. Ejes transversales estructurantes del municipio de Santa Lucía de Tirajana en los Llanos de Sardina y Arinaga, de conexión entre el espacio conurbano y los enclaves costeros.

La ordenación y las actividades que se implanten establecerán de forma duradera y estable un borde ordenado y restaurado del Barranco de Tirajana, y resolverán mediante las infraestructuras que fuesen necesarias la gestión de sus propios residuos, no pudiendo verter en ningún caso al barranco, ya que debe garantizarse su protección, la de los valores naturales, y la restauración del mismo en la zona costera.

2D11. Eje litoral entre el Polígono de Arinaga y Pozo Izquierdo.

Trazado de un viario paralelo y retranqueado de la costa que articule los asentamientos de Bahía de Formas y Pozo Izquierdo, y proporcione accesibilidad trasera a los futuros enclaves costeros.

2D12. Eje transversal de comunicación entre Doctoral y Pozo Izquierdo.

Delimitación sur de los Llanos de Arinaga con un eje viario que bordea el margen norte del Barranco de Tirajana. Su misión será articular las distintas instalaciones que aprovechan esta renta de situación para instalaciones tecnológicas relacionadas con la depuración de aguas, el tratamiento de vertidos o la producción de energías limpias.

2D13. Mejoras de trazado y sección:

- Cinturón interior GC-100 entre los núcleos de Telde e Ingenio. Se propone una conexión alternativa entre Aguatona y El Carrizal.

- Acceso al interior a través de la GC-550 entre los núcleos de Agüimes y Santa Lucía de Tirajana.

- Acceso al interior a través de la GC-65 y GC-60 entre Vecindario, Santa Lucía y San Bartolomé de Tirajana.

2DIR2.- DETERMINACIONES PARA LA COORDINACIÓN DE LAS ACTUACIONES EN MATERIA DE ORDENACIÓN DEL LITORAL:

2D14. Paseo Marítimo y Playa del Burrero.

- Deben mantenerse los diques actuales.

- De acuerdo con el estudio realizado por la Demarcación de Costas debe sustituirse la arena voladera por árido estable eólicamente.

- Debe liberarse la servidumbre de protección donde se podrán autorizar los usos públicos previstos en la Ley de Costas que mejor atiendan las demandas del dominio público. El paseo marítimo quedará localizado en la servidumbre de protección.

2D15. Playa de Vargas.

- Limpieza y acondicionamiento del saladar de la Playa de Vargas, manteniendo inalterado el perfil de playa.

2D16. Playa del Cabrón.

- Se han de demoler las edificaciones localizadas en servidumbre de protección así como en el dominio público.

- Se ha de unir la Playa del Cabrón con la Playa de Vargas mediante una senda peatonal. Se han de prever los equipamientos precisos para la potenciación del uso recreativo del litoral, incluso aparcamientos, sin afectar a los valores naturales.

- Los valores naturales de la zona terrestre unidos a los de la zona marina (lugar preferente de buceo de Gran Canaria) hacen que las actuaciones tengan que orientarse a la restauración de los valores naturales.

- La actividad recreativa estará ordenada en función de las medidas necesarias de protección y conservación del espacio y su paisaje y sólo en ese aspecto, se verá potenciada la actividad recreativa.

2D17. Facilidades náuticas y deportivas en la desembocadura del Barranco de Balos.

- Se trata de mejorar las posibilidades de desarrollo de la vela ligera que tiene el núcleo urbano de Arinaga estableciendo entre la playa y la desembocadura del Barranco de Balos una zona de entrada y salida de embarcaciones ligeras, esta facilidad náutica no implicaría la necesidad de obras litorales mayores ya que se encuentra protegida de los vientos alisios por la Bahía de Arinaga y de los temporales del Suroeste por el puerto industrial.

- Se estudiará la posibilidad de que la facilidad náutica cuente en el mar con la protección de un dique de abrigo que debe ser rebasable, rampa de varada y almacenamiento en tierra.

- Se ha de compatibilizar con el mantenimiento de las salinas existentes y su conexión con el Paseo de Arinaga para facilitar la accesibilidad.

2D18. Barranco de Tirajana.

- Se propone la revisión de las concesiones existentes en el cauce aguas arriba de la GC-1 de forma que se recupere la aportación neta de áridos del barranco al tiempo que se prohíbe cualquier extracción aguas abajo de las carreteras generales siguiendo determinaciones de aplicación contenidas en la Ley de Costas.

Cualquier uso o actuación a realizar en este barranco garantizará que no afectará a los valores naturales de la zona costera.

2D19. Playa de la Caleta (Castillo del Romeral).

- Reacondicionamiento de piscinas, limpieza de fondos, y mecanismos de renovación de aguas.

2D20. Puerto pesquero del Castillo del Romeral.

- Se debe presentar un acondicionamiento del actual Puerto, mediante la construcción de un contradique y una pequeña prolongación del dique de defensa, para mejorar las condiciones de atraque y varada.

- No se aconseja la ampliación del Puerto, debido a los reducidos calados de la zona y la presencia de cierta dinámica sedimentaria, que comienza a tener relevancia en este tramo de costa como se acredita en otros documentos de este Plan.

1. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

La integración y el desarrollo de estas actuaciones en el modelo territorial insular se realizará mediante uno o varios Planes Territoriales Especiales de acuerdo con lo que establecen los artículos 23 y 24 del TRLOTENAC. Sus determinaciones estarán en coordinación con los objetivos y criterios estratégicos de ordenación establecidos por el Plan Insular de Ordenación para los distintos Planes Territoriales previstos para este ámbito territorial. Incluso podrán desarrollarse a través de las correspondientes Calificaciones Territoriales y Proyectos de Obras, siempre y cuando su materialización no resulte incompatible con el modelo territorial establecido por el Plan Insular de Ordenación.

Cuando estas directrices se encuentren incluidas en algún Plan Territorial Parcial definido por este Plan Insular de Ordenación, deberán coordinarse para su ejecución a modo de acciones mediante determinaciones de dicho PTP, quedando obligadas las administraciones sectoriales competentes a integrarse en la organización consorcial que se establezca al respecto, una vez delimitada el Área de Gestión Integrada (AGI) correspondiente.

También podrán desarrollarse mediante Planes Territoriales Especiales de ordenación de actuaciones en el litoral.

C. A desarrollar mediante Determinaciones e Instrucciones al planeamiento urbanístico (PGO):

2PGO1.- DETERMINACIONES E INSTRUCCIONES AL PGO DE TELDE:

2D21. Área de centralidad de Telde.

El planeamiento general municipal deberá resolver adecuadamente la estructura territorial y ur-

banística de los ámbitos actualmente vacíos existentes entre las infraestructuras viarias de circunvalación de Telde y el actual consolidado urbano. Para ello, se establecerán previsiones de equipamientos, dotaciones, servicios e infraestructuras adecuadas al rango y naturaleza de Telde como capital comarcal de la conurbación de la plataforma costera del Este insular.

2D22. La conurbación costera de Telde, situada entre La Garita y Salinetas, se consolidará con nuevos desarrollos, adecuados morfológicamente al pautado territorial de núcleos y vacíos que hoy caracterizan a este territorio.

2D23. Protección de barrancos y sus bordes para garantizar su preservación de procesos de urbanización y edificación, manteniéndose en cultivo las zonas agrícolas preexistentes.

Los barrancos transversales, que pautan el territorio entre el Cinturón Interior y la Autopista, tendrán la consideración de espacios naturales de valor paisajístico y, además, contribuirán a la ordenación formal y al uso del territorio como canales de vinculación entre la Costa y el Interior. Para ello, se recomienda (R) disponer vías locales en los bordes de algunos de los barrancos, creando una permeabilidad difusa entre la costa y la capital municipal.

2D24. Protección de hábitats naturales.

El descubrimiento en Melenara de una población importante de *Atractylis preauxiana* determina la necesidad de adoptar desde el planeamiento medidas encaminadas a su protección.

Por tanto, en esta zona el planeamiento considerará las necesidades de conservación y restauración in situ de la vegetación natural y en particular, de las poblaciones de *Atractylis preauxiana*.

A tal efecto la localización en este ámbito de las reservas para espacios libres de uso público se adaptará a los emplazamientos detectados de *Atractylis preauxiana* conformando un área libre con función mixta de área protegida y espacios verdes públicos.

2PGO2.- DETERMINACIONES E INSTRUCCIONES AL PGO DE INGENIO:

2D25. Dotaciones y espacios libres de protección nucleados por el eje urbano de relación entre El Carrizal e Ingenio.

2D26. Contención de crecimientos del núcleo del Burrero para protección paisajística de las terrazas finales del Barranco de Guayadeque.

2D27. Protección como área libre de la Península de Gando.

2D28. Protección como área libre de la desembocadura del Barranco de Guayadeque.

2PGO3.- DETERMINACIONES E INSTRUCCIONES AL PGO DE AGÜIMES:

2D29. Control de crecimiento del núcleo costero de Arinaga, en equilibrio con el borde del Espacio Natural Protegido.

El PGO de Agüimes estudiará la redistribución de aprovechamientos de los sectores de suelo urbanizable residencial situados al Sur de la Montaña de Arinaga para localizar las zonas de espacios libres adecuadas en dicha zona de contacto entre el suelo urbano y el suelo rústico de máxima protección, de forma que actúen a modo de transición blanda o colchón protector de la montaña.

2D30. Espacio protegido en torno al Monumento Natural de Arinaga, y sitio de interés florístico y faunístico circundante, así como piezas de suelo agrícola productivo entre éstos y la Autopista.

Asimismo, el PGO de Agüimes establecerá determinaciones encaminadas a evitar posibles afectaciones al hábitat de aves esteparias situado en las zonas de Lomo Caballo, Lomo del Viento y los Llanos de Las Monjas que alberga poblaciones de especial interés de terrera marismeña y alcaravanes. A tal efecto se deberán contemplar directrices a los posibles desarrollos sobre el suelo de protección territorial delimitado sobre dicho hábitat con objeto de garantizar la no incidencia -directa o indirecta- sobre el mismo.

2D31. Áreas agrícolas de valor estructurante a mantener.

2D32. El crecimiento del Polígono Industrial de Arinaga se debe concebir como dotación de un espacio de nueva condición para actividades logísticas, como consecuencia del modelo de reparto de actividades en la isla. Se recomienda (R) expresar esta circunstancia en la ordenación física de esta actuación mediante una continuidad estructural entre el Polígono y el área logística nueva, pero expresando la discontinuidad morfológica, y la diferenciación entre ambos espacios mediante un área libre con equipamiento.

2D33. Crecimiento regular de Vecindario y Cruce de Arinaga, incluido en el pautado de la nueva malla territorial.

El protagonismo de la ordenación de este nuevo ámbito de crecimiento residencial debe corresponder a una correcta formalización y jerarquización de la trama viaria, capaz de estructurar lo existente y los nuevos crecimientos con la comunicación del resto del territorio.

Asimismo, se contemplará la necesidad de producir un nuevo modo de ciudad con mayor protagonismo de los espacios verdes y los equipamientos y dotaciones estructurantes del tejido.

La previsión compartida por los municipios de Santa Lucía de Tirajana y Agüimes de trasladar hacia el interior la traza del segundo corredor genera un espacio de mayores dimensiones en el mallado estructural resultante de la ampliación del Polígono de Arinaga que permite articular el tejido residencial al mismo tiempo que admite una expansión limitada hacia el oeste del mismo. Dicha expansión debe configurarse como un ámbito de transición funcional hacia los usos urbanos residenciales, por lo que serán necesariamente dominantes los usos de servicios y equipamientos compatibles con el tejido residencial que tendrán además la función de cualificar y articular funcionalmente los nuevos crecimientos con los actuales asentamientos de población.

De acuerdo con la Disposición Transitoria Segunda de este Volumen, el desarrollo de esta directriz por el PGO de Agüimes estará condicionada a que previamente el Plan Territorial Parcial de Regeneración y Estructuración del Sistema de Asentamientos en la Plataforma Litoral del Este, referido al Sector Cruce de Arinaga/El Doctoral [PTP6.b)] establezca y desarrolle los principales elementos estructurales para su crecimiento, e incorpore la planificación secuencial de su crecimiento, su pautado territorial, y la dimensión del mismo, de forma que se evite una operación innecesaria o no secuencial del suelo afectado.

El PTP6.b) considerará la directriz gráfica contenida en este Plan Insular de que la banda Oeste de dicho desarrollo situada junto a la prolongación de la Avenida de las Tirajanas se contemple como un ámbito de reserva de crecimiento para el futuro, que podría entrar en carga una vez superadas las expectativas y la planificación contenidas en el PTP, siempre de acuerdo con las necesidades reales de crecimiento y tras la superación de las expectativas contenidas en el modelo diseñado por el propio Plan Insular.

2PGO4.- DETERMINACIONES E INSTRUCCIONES AL PGO DE SANTA LUCÍA DE TIRAJANA:

2D34. Espacios libres para protección de la franja costera, y para permeabilizar y dar continuidad

al espacio agrícola de los Llanos de Arinaga hasta la costa, entre la Bahía de Formas y la de Pozo Izquierdo. Esta directriz estará matizada en función de las necesidades de expansión del Puerto de Arinaga contempladas en el Planeamiento Territorial correspondiente.

2D35. Áreas agrícolas de valor estructurante en los Llanos de Arinaga.

2D36. Protección hidrológica y paisajística, y regeneración ambiental del Barranco de Tirajana, coordinada con la progresiva finalización de la actividad extractiva, y con la formalización de un Parque Litoral en su desembocadura.

2D37. Área de oportunidad para desarrollo residencial de Bahía de Pozo Izquierdo.

2D38. Área de actividades industriales, comerciales, dotacionales e institucionales de El Doctoral, situada entre Vecindario y el barranco de Tirajana, a ambos lados de la Autopista GC-1.

2D39. Área de centralidad de Santa Lucía de Tirajana.

El planeamiento general municipal deberá resolver adecuadamente la estructura territorial y urbanística del triángulo formado por Sardina del Sur, Doctoral y Vecindario. Para ello, se establecerán previsiones de equipamientos, dotaciones, servicios e infraestructuras adecuadas a su rango y naturaleza como centro de importancia comarcal de la conurbación de los Llanos del Sureste insular.

En el área libre estructurante contenida en su interior se garantizará expresamente la protección de los valores y la actividad agrícola existente, manteniendo la naturaleza de dicho suelo como valor en la ordenación territorial de su entorno y como vacío estructural en el conjunto de dicho triángulo.

Artículo 264.- Instrumentos de desarrollo (ND).

De acuerdo con ello, los Ayuntamientos afectados por el ámbito del Plan Territorial vendrán obligados a acomodar su planeamiento de rango municipal a las determinaciones de este Plan para dicho ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan.

Sección 36

Ámbito Territorial número 3: el Sur y los Barrancos Litorales del Suroeste

Artículo 265.- Descripción y función insular del ámbito (NAD).

El ámbito corresponde al territorio árido del Sur y Suroeste comprendido entre la Punta del Tarajalillo y el Barranco de Mogán. Incluye tres subámbitos diferenciados por sus características morfológicas:

- El que se extiende entre la Punta del Tarajalillo y la Playa del Hornillo, de pendientes generalmente suaves, surcado por barrancos poco profundos que organizan el territorio según franjas transversales a la costa.

- El comprendido entre Pasito Blanco y el Barranco de Arguineguín, connotado como un espacio natural valioso.

- El subámbito de barrancos litorales, con una geomorfología unitaria, que se extiende desde el barranco de Arguineguín al de Mogán, y está configurado por la alternancia de lomos y barrancos transversales a la costa.

El análisis y el diagnóstico que han de fundamentar y orientar la ordenación de este ámbito, se describen en el apartado 3, del Título 2, del Capítulo II del Volumen III.

Artículo 266.- Objetivos de la actuación territorial (ND).

1. El ámbito, con las excepciones previstas en el planeamiento municipal vigente y en este Plan Insular de Ordenación sobre protección de Espacios Naturales, y para la localización de residencia permanente y usos industriales, se adscribe a la definida por este Plan Insular como Zona Turística Litoral del Sur, y está, por tanto, sometido a las determinaciones que para ella se establecen en la Sección 31 -Turismo- de este Volumen así como a las disposiciones de la Ley 7/1995, de 6 de abril, del Parlamento de Canarias sobre Ordenación del Turismo, y al Decreto 10/2001, de 22 de enero, de la Consejería de Turismo y Transportes por el que se regulan los estándares turísticos.

2. Las acciones y determinaciones de ordenación del ámbito que establece este Plan Insular tienen por objeto adecuar la ocupación turística del suelo al ambiente natural, diferenciar claramente la residencia temporal de la permanente, implantar productos turísticos innovadores y conciliar estos ob-

jetivos generales con la utilización de los servicios y las infraestructuras territoriales ya ejecutadas y previstas.

3. La condición estratégica que se le atribuye a la ordenación y a las actuaciones públicas en este ámbito es consecuencia del carácter a su vez estratégico que este Plan confiere a la actividad turística en la economía insular, y del hecho de ser el espacio litoral del Sur, 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 innovadora y de calidad capaz de reponer a Gran Canaria, tras el agotamiento de modelos degradantes anteriores, como destino turístico de segmentos cualificados del mercado.

4. La implantación de nuevos productos turísticos requiere organizar una oferta 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 residenciales, turísticos o para población permanente, han de adaptarse a las características del entorno, eminentemente turístico, y ello requiere necesariamente limitar su densidad para garantizar tanto su calidad propia como la del entorno.

5. En las áreas turísticas insuficientemente dotadas o congestionadas, el Plan Insular de Ordenación, en su desarrollo coordinado con las administraciones municipales, bien sea mediante Planes Territoriales, Planes Especiales de Reforma Interior, o a través del planeamiento general municipal, deberá inducir actuaciones de regeneración del espacio urbano, y de rehabilitación y renovación de la edificación preexistente, no sólo para fomentar su sustitución por nuevos productos turísticos, sino también para equipamientos turísticos y espacios libres que permitan tanto dotar el área como disminuir la elevada densidad de alojamiento del tejido actual.

Ello deberá apoyarse en acciones de refuerzo de la estructura urbana, como la remodelación de los accesos viarios desde el exterior, la remodelación de los ejes urbanos principales, y la cualificación de los espacios libres y naturales en los bordes de las áreas consolidadas.

6. En la franja litoral, las formas de implantación del uso turístico en el territorio enfatizarán los gradientes topográficos transversales al 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.

7. Los objetivos de diversificación de la oferta de productos turísticos, de distinción entre residencia

de carácter temporal o permanente, y el pautado de usos singulares y espacios libres, se aplicarán a la definición de la estructura urbana de los ámbitos turísticos en crecimiento.

8. El objetivo de segregar espacialmente el alojamiento turístico de la residencia permanente se entiende básico en la ordenación territorial del espacio turístico.

Para ello, se reforzará la centralidad de los núcleos de San Fernando-Bellavista, y El Tablero-El Salobre en San Bartolomé de Tirajana, y de Arguineguín-LomaDos en Mogán. Fuera del entorno de estos ámbitos sólo podrá clasificarse nuevo suelo destinado a residencia permanente por regularización de bordes de núcleos urbanos existentes hasta tanto no se encuentre aprobado el correspondiente Plan Territorial del ámbito de que se trate previsto por este Plan para la Zona Turística Litoral.

9. Donde ello sea compatible con los valores naturales, y dentro de la Zona Turística Litoral, se podrán implantar nuevos tipos de equipamiento turístico complementario de los productos localizados en el área consolidada. Estas nuevas implantaciones, respetuosas con el entorno en el que se instalen, deberán ocupar los ámbitos exteriores al actual continuo urbano, y los intersticiales entre los espacios de alto valor natural y la autopista GC-1, delimitando definitivamente el crecimiento de la Ciudad Turística del Sur hacia el interior.

10. La implantación de oferta complementaria en los ámbitos enunciados en el número 9 anterior deberá, en todo caso, ser compatible con el régimen de usos regulado, para cada zona, en las Secciones 5 a 7 de este Volumen, y requerirá la previa sectorización del suelo elegido de acuerdo con el procedimiento previsto en la Sección 31 -Turismo- de este Volumen.

11. Entre el continuo ocupado de Maspalomas-Meloneras y los haces de barrancos del Suroeste, el área de transición de Santa Águeda es un enclave natural cuyos valores deben mantenerse. Posee una moderada capacidad para alojar oferta complementaria y actividades al servicio de turismo que requieran gran consumo de suelo, todo ello con los límites que los valores natural y paisajístico de estos territorios imponen.

12. La ordenación territorial del ámbito de Meloneras se derivará a Normas Directivas al PGO de San Bartolomé de Tirajana en aquellos aspectos que pudieran diferir de la ordenación aprobada, que

coincide con la estrategia de implantación territorial de la industria turística establecida por este Plan Insular.

13. La implantación de productos turísticos en los haces de Barrancos del Suroeste requiere organizar una oferta turística con formas diversas de alojamiento temporal, cuya componente básica sea la oferta complementaria con imagen singular, coherente con las singulares formas del territorio y con la fragilidad del paisaje de los barrancos, cuya escenografía no debe ser alterada en sus rasgos esenciales por la urbanización.

14. En lo referente a la ordenación del litoral se establecen las siguientes estrategias de intervención:

- Tramo Punta de la Caleta-Tarajalillo:

- Las Normas de Conservación deberán regular los usos permitidos en Juncalillo del Sur; que ocupa el 80% de este tramo.

- En la zona del Aeroclub se ubicará un Centro del Motor, donde se acogerá los servicios náuticos de toda la zona turística.

- Tramo Tarajalillo-Punta de Maspalomas:

- La mejora de las más importantes playas del tramo.

- Estudio de la posibilidad de poner en servicio el litoral del Veril que hoy constituye un recurso ocioso con gran aptitud para descargar otras zonas y requalificar el espacio turístico cercano.

- Mejora del Paseo de Maspalomas que pasa por este tramo en su trazado desde Bahía Feliz a la Urbanización de Pasito Blanco.

- Tramo Punta de Maspalomas-Punta del Perchel:

- Una actuación decidida con el objeto de mantener los acontecimientos principales del paisaje y de impedir la presión de carga del litoral, acentuando la protección de la costa que posibilita la Ley de Costas.

- Sin forzar la presencia de playa en la ribera rocosa, se han de mejorar las playas allí donde pre-exista el perfil playero, ya sea con arena, grava o cantos móviles.

- Se asume en este tramo la opción estratégica de disponer de una continuación del paseo peatonal y marítimo que borde el máximo de litoral, extendiéndose desde Playa del Águila a Pasito Blanco.

- En suelo rústico y también para el supuesto de su consideración como urbanizable, en la zona de servidumbre no será autorizable ningún uso salvo el de Espacio Libre con destino a zona verde e instalaciones deportivas al descubierto así como, paseos peatonales o rodados y kioscos desmontables de tamaño máximo de 50 m² así como instalaciones de salvamento.

- Tramo Punta del Perchel-Puerto de Mogán:

- Considerando la situación actual, derivada de la implantación de demasiadas acciones puntuales que han concluido en un continuo artificializado, la estrategia debe pensarse basándose en programar actuaciones integradas y funcionales en relación con la carga que el litoral puede soportar.

- Estas actuaciones deberán contemplar entre sus objetivos la forma de suavizar los impactos tanto existentes como los que inevitablemente se han de producir.

- Manteniendo el criterio de considerar el litoral como un recurso cuya artificialización debe plantearse en clave de respeto, la estrategia para este tramo se basa en los siguientes puntos:

- Concentración y potenciación de los equipamientos litorales en el área zonificada como C2L de forma que no se obstaculice el desarrollo de la zona, se posibiliten medidas que suavicen el grado de artificialización existente y permita descargar de usos futuros otros tramos litorales que mantienen en mayor medida sus condiciones naturales.

- Potenciar el valor natural y cultural del paisaje cercano que conserva valores naturales o paisajísticos con medidas activas de protección y rehabilitación.

- Articular mecanismos de gestión que destapen las sinergias posibles de la actuación pública respecto a la iniciativa privada.

- Las playas no urbanas, como Tiritaña, Medio Almud y Los Frailes, deben contemplarse como recursos naturales que precisan de una infraestructura blanda para su uso y disfrute.

- Tramo Puerto de Mogán-Punta del Descojonado:

- La estrategia que se propone se basa en los siguientes aspectos:

- Considerar el litoral costero de este tramo como una zona que debe quedar sometida a una política de protección activa.

- Aprovechar el mar como recurso en sí mismo y como soporte de una política de usos no agresivos

en el litoral que le otorguen una clara sostenibilidad.

Basándose en ello se propone la estrategia siguiente:

- Asegurar la protección del litoral que le corresponde por sus condiciones morfológicas y por pertenecer a un espacio protegido por el TRLOTENAC.

- Considerar el mar como un corredor destinado al ocio turístico desde el cual se pueda disfrutar el litoral costero, sin necesidad de programar actuaciones de importancia en tierra.

- Potenciar el uso de las playas de Veneguera y Tasarte, mejorando sus condiciones de accesibilidad y servicios, como soporte de la actividad que propicie la conservación del resto del litoral de este tramo.

Artículo 267.- Estructura propuesta para el ámbito (ND).

1. Para asegurar la adecuación del modelo de ocupación turística de este territorio a los objetivos definidos en el artículo anterior, el Plan Insular de Ordenación establece dos mecanismos: a) la remodelación, implantación y crecimiento de enclaves turísticos, que se atenderán a las determinaciones de ordenación del espacio turístico definidas en la Sección 31 -Turismo- de este Volumen. b) la preconfiguración de la malla viaria estructurante del ámbito, cuyo pautado garantice la adecuación morfológica de los desarrollos turísticos al territorio.

2. El orden general del territorio se fundamentará en el pautado de las vías territoriales, los espacios libres de valor estructurante, y la posición de los equipamientos y servicios de rango territorial. En este esquema se articularán los enclaves de residencia permanente y turística.

3. Los puntos de acceso actuales desde la Autopista GC-1 no resultan los más adecuados para el funcionamiento interior de las áreas urbanas. La imposibilidad, no obstante, de modificar ya la localización de los enlaces aconseja remodelar el que en el Plano nº 3 de Ordenación y Estructura del Territorio se plantea como principal por su situación respecto al área consolidada de Maspalomas.

4. Se organizará un enlace en la confluencia de los barrancos de Fataga y Ayagaures, de modo que resuelva la conexión al área urbana y a sus crecimientos previstos, conectando con la carretera GC-500, que habrá de remodelarse como avenida estructurante de

los asentamientos turísticos y permanentes. El área donde se organice el enlace se deberá caracterizar como puerta principal de la ciudad turística.

5. El otro acceso desde la Autopista al área de Maspalomas/Playa del Inglés está en la zona de Las Burras. La remodelación del encuentro del ramal de enlace con la carretera GC-500 deberá dotarlo de características más urbanas.

6. El impacto de la Autopista entre San Fernando y Las Burras deberá resolverse aprovechando el área no consolidada en su frente.

7. La carretera GC-500, desprovista de su función de canal de tráfico de paso, se remodelará como avenida urbana, con función de 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, sino que, con un alcance mayor, habrá de contribuir a la redefinición del paisaje urbano, de los usos, y a la regeneración del espacio edificado.

8. La anterior acción se ha de complementar con la reurbanización de la Avenida de Tirajana y con una nueva figuración paisajística y definición funcional para ella. Se trata de la arteria principal de Playa del Inglés, que deberá concebirse como recorrido de aproximación al mar, con zonas ajardinadas y estancias.

9. En el ámbito de los barrancos del Suroeste, la estructura general adoptará como elementos principales la GC-500, la carretera interior de Arguineguín a Mogán en prolongación de la GC-1, y las vías principales de acceso a cada barranco, que han de enlazarlos con la GC-500 y con la nueva carretera interior.

10. La GC-500 transformada en una vía de conexión local, de disfrute de la costa, será suplantada en su función actual de largo recorrido por la nueva carretera de Arguineguín a Mogán, cuyos trazados quedan establecidos en su primer tramo desde Arguineguín a Puerto Rico, y en su segundo tramo, desde Puerto Rico hasta Mogán.

11. La implantación de nuevos asentamientos turísticos atenderá al doble sistema de orden territorial: a la malla viaria jerarquizada y definida en los párrafos precedentes, y a las formas naturales del territorio, pautado por la sucesión de lomos y barrancos transversales a la costa.

Particularmente en el territorio de barrancos litorales de Mogán, la calidad de la implantación turística requiere la concepción de cada ocupación de barranco como un modelo singularmente adecuado a la morfología propia de cada uno. Deben mantenerse los rasgos definidores de la forma y del paisaje de cada barranco, sin artificializar, ni sustituir, ni competir con sus perfiles geométricos determinantes.

12. El núcleo costero de Arguineguín asumirá en este territorio las funciones de capitalidad de servicios, incorporando el crecimiento de la población residente permanente, de los servicios administrativos y de la actividad terciaria e industrial, mientras el núcleo capital tradicional de Mogán reforzará sus funciones de centralidad, institucionales y representativas.

Artículo 268.- Acciones estructurantes (ND).

A) A desarrollar mediante Planes Territoriales Parciales (PTP):

PTP8.- REGENERACIÓN Y ESTRUCTURACIÓN DEL ESPACIO CONSOLIDADO DE PLAYA DEL INGLÉS:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

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, forzadamente será prolongada en el tiempo. El replanteamiento paralelo por el Plan Insular de Ordenación 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 de Ordenación, sino hacia la obtención de suelo para equipamientos turísticos que permitan tanto dotar el área como disminuir la elevada densidad de alojamiento del teji-

do 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.

A estas líneas de actuaciones iniciales, 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 la Sección 31 -Turismo- de este Volumen. 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 de Ordenación establece para el área saturada de Maspalomas/Playa del Inglés, que se delimita en el plano de ámbitos de planeamiento de desarrollo y gestión, parámetros específicos para la edificación y limitaciones de uso, determinando procedimientos de gestión que serán de aplicación para la reconversión del área turística consolidada.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

Las actuaciones sobre el espacio turístico consolidado y los bordes no saturados de la Ciudad Turística del Sur de Gran Canaria definidos por el Plan Insular de Ordenación en el ámbito de este Plan Territorial son las principales acciones estratégicas de recualificación y renovación de un área turística urbana en el seno de la Zona Turística Litoral. La primera aproximación hacia una caracterización y cuantificación de las soluciones tropieza con diferentes escalas de actuación que van, desde la gran escala de intervención paisajística sobre el territorio, a la microcirugía arquitectónica de la reforma interior destinada a la recualificación urbana.

En el contenido de este apartado se encuentran incluidos objetivos específicos, criterios, acciones concretas, y recomendaciones para el Plan Territorial.

El objetivo fundamental que motiva esta actuación es el de estructurar y regenerar el espacio consolidado de la Ciudad Turística del Sur delimitado por el Plan Territorial PTP8, 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 tan 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 realizado por el Plan Insular de Ordenación de los modelos turísticos a implantar en los nuevos desarrollos (Meloneras, Santa Águeda y los barrancos de Mogán), y las nuevas determinaciones regionales para el control del crecimiento turístico según un modelo de desarrollo sostenible, brinda la oportunidad de un entendimiento unitario de la imagen y los objetivos a perseguir en la nueva Ciudad Turística a conformar.

Estos objetivos deben coordinarse con las previsiones de otras administraciones con competencias en el ámbito referentes a la realización de estudios acerca del estado, uso y condiciones de la edificación de alojamientos, equipamientos e infraestructuras turísticos, de los espacios libres privados, etc.

Asimismo, se establece como objetivo prioritario la coordinación del Plan Territorial con los proyectos que el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana ya ha propiciado en el marco del Plan Especial de Ordenación del Litoral del municipio, como es el caso de las mejoras de las playas, y la creación de nuevos espacios de ocio en el dominio público litoral, así como con los PEPRIs de las Avenidas de Italia y Gran Canaria.

La operación que se plantea para alcanzar los objetivos enunciados presenta tres líneas básicas de actuación a corto plazo en el interior del espacio urbano turístico:

- 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 GC-500.
- Reurbanización y reconsideración de las funciones de la Avenida de Tirajana.

Las dos últimas líneas de actuación que se están desarrollando en estos momentos a través de sendos Planes Especiales de Reforma Interior deberán coordinarse eficazmente con el instrumento que va a ordenar finalmente el espacio consolidado.

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 sobre la base de un modelo turístico en crisis, ha superado ampliamente la densidad aceptable en la actualidad para núcleos similares, por lo que las medidas a adoptar deben implicar, en primer lugar, la contención de su proceso densificador. 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 obsoleta por otra de mayor calidad.

Con esta finalidad, el Plan Insular de Ordenación establece para el área saturada de Playa del Inglés, parámetros específicos para la edificación y limitaciones de uso, determinando que será el planeamiento general municipal el encargado de su concreción.

Los distintos Planes Territoriales o Especiales de Reforma Interior que se redacten al efecto, deberán establecer la máxima altura (en número de plantas) que pueden alcanzar el alojamiento, y su ocupación de parcela, así como la altura del equipamiento turístico u otro uso admisible en la zona, debiendo estos últimos responder a la tipología de edificación aislada. Asimismo, el planeamiento de desarrollo deberá determinar la parcela mínima edificable, recomendándose que la misma no sea inferior a los 500 m² estableciéndose, además, que en aquellas parcelas que queden inedificables 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 deberán definir áreas de oportunidad capaces de albergar un nuevo equipamiento de ocio perfectamente integrado en el medio natural que será objeto de otros Planes Territoriales. Su valor de posición, cercano a la costa y en el inicio del continuo turístico La 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, a la vez que complementan el déficit de espacios verdes en el ámbito turístico consolidado.

El Planeamiento Territorial encargado del desarrollo de las actuaciones aquí enumeradas abordará el estudio específico de las ocupaciones del dominio público marítimo-terrestre a efectos de su regularización y en coordinación con las determi-

naciones de Ordenación del Litoral contenidas en este mismo Plan Insular de Ordenación.

Los objetivos específicos del Plan Territorial que aborde la ordenación del espacio consolidado de la Ciudad Turística del Sur serán los siguientes:

- Introducir los criterios de reconversión del patrimonio edificado turístico, en función del contenido de la Sección 31 -Turismo- de este Volumen relativo a la regulación de la Zona Turística Litoral.

- Actuaciones de reconversión y adecuación de la estructura viaria, sistema de espacios libres y recorridos peatonales, y dotaciones de equipamiento (en parcela aislada, en parcela compartida con edificación) especialmente la reconversión de los actuales Centros Comerciales.

- Cálculo de densidades brutas, según la Sección 31 -Turismo- de este Volumen.

- Áreas de sustitución preferente de edificaciones, según parámetros de este Plan.

- Áreas vacías destinadas a la construcción de equipamiento turístico en parcela exclusiva quedando prohibida toda adición de nuevo alojamiento.

- Zonas que se han transformado en áreas de residencia permanente, manteniendo la misma tipología turística. Cambio de uso a mantener o a reconvertir.

- Proyecto Urbano del Suelo Consolidado de Playa del Inglés.

- Jerarquización del viario.

- Aumentar la calidad del Espacio Urbano. Recualificación integral.

- Actuaciones de cirugía urbana. Actuaciones de infraestructura y equipamiento.

- Ámbitos experimentales destinados a la producción de nuevos productos turísticos. Incentivos desde la administración para su desarrollo.

- Proponer un área de actuaciones aisladas (Proyecto de edificio singular) o de conjunto (Actuación de reconversión urbana), a través de un concurso internacional que ayude a generar un debate en torno a la reconversión y recualificación de espacios turísticos.

- Coordinar las propuestas de reconversión urbana con las previsiones de nuevos proyectos en la costa destinados a la creación de playas y paseos marítimos, y a la dotación de nuevos espacios de ocio y equipamiento litoral.

Criterios de Actuación:

a) Consideraciones Generales.

a.1. Fortalecer la identidad de las urbanizaciones de Playa de San Agustín, El Inglés, Maspalomas:

- Potenciando episodios y elementos de carácter espacial.

- Diferenciación del tejido urbano existente, jerarquizándolo y cualificándolo espacialmente.

- Diferenciación funcional y espacial de la red viaria.

- Eliminar el carácter residual de los espacios libres de uso público.

- Terminar de definir y equipar el borde litoral.

a.2. Asumir la estética de lo diverso, de la heterogeneidad, que implica partir de la situación de la realidad ya construida para extraer las claves de su transformación. Ello supone un reconocimiento exhaustivo de las distintas situaciones físicas y espaciales con rigor y detenimiento.

a.3. Variar los criterios de proyecto aplicados hasta ahora en la relación entre arquitectura y medio natural, no considerando el paisaje sólo como escenografía para justificar la intervención arquitectónica. Evitar la utilización de “arquitecturas acumulativas” que no permiten un desarrollo armónico con el medio.

a.4. Obviar la reconducción de los aspectos lingüísticos y figurativos en un primer estadio de propuestas (aunque se sigan considerando de la mayor trascendencia), con el objetivo de incidir con mayor energía sobre los problemas estructurales y morfológicos a escala territorial.

a.5. Formalizar la denominada Ciudad del Ocio con episodios distintos a los que constituyen la imagen de la ciudad tradicional. Fortalecimiento de los conceptos de ciudad del ocio y del descanso mediante arquetipos fácilmente legibles.

a.6. Reconducir la fragmentación y el exceso de infraestructura viaria en las urbanizaciones existentes fruto de un crecimiento inconexo basado en la autonomía funcional de cada actuación.

a.7. Generar nueva áreas de polaridad y de relación social que induzcan nuevos criterios revitalizadores para el escenario urbano de Playa del Inglés.

a.8. Involucrar al territorio, a la cantidad edificada, y a los objetos en la proyección sensible del paisaje mediante una operación de proyecto conjunto que maneje las distintas escalas a través de la consideración minuciosa y precisa de las diversas circunstancias de carácter funcional y plástico de cada sector urbano concreto.

a.9. Lo edificado según dos escalas principales:

- La gran escala: dialogar con el suelo libre no urbanizado para dotarlo de un fuerte carácter estructurante (reorganización de barrancos, nuevos parques temáticos, áreas de protección de carreteras, potenciación de vías comerciales, zócalos naturales, etc.).

- La escala del objeto: fomentar la calidad ambiental mejorando la capacidad expresiva y calidad arquitectónica de los diversos espacios públicos y de las nuevas edificaciones.

a.10. Tratamiento de las áreas urbanas “incompletas” y descualificadas con posibilidad de reconversión para conseguir un discurso espacial completo y coherente que abarque el espacio urbano consolidado desde el Faro de Maspalomas hasta Tarajalillo.

b) Criterios Proyectuales.

b.1. No establecer sólo una dirección de proyecto. Existen diferentes lenguajes y actitudes arquitectónicas urbanísticas inconexas que resulta preciso reconducir y que demandan métodos y soluciones diversos.

b.2. Proponer situaciones revulsivas, menos moderadas que las utilizadas habitualmente de carácter más doméstico y prudente. Utilizar criterios de actuación paisajística mucho más relacionados con una visión conceptual del paisaje. Integrar atractivos de carácter plástico y escenográfico con trascendencia a escala territorial.

c) Definición de las Áreas de Proyecto.

Éstas se ceñirán a la delimitación realizada para el Plan Territorial.

c.1. Actuaciones en zonas consolidadas.

c.2. Actuaciones en áreas “incompletas”.

c.3. Actuaciones en espacios libres, tanto públicos como privados.

c.4. Actuaciones sobre el sistema de equipamientos y servicios urbanos.

c.5. Actuaciones sobre el sistema viario.

c.6. Actuaciones sobre la imagen territorial del conjunto edificado.

c.7. Actuaciones en el borde litoral.

d) Red Viaria.

d.1. Dotar de mayor claridad y vitalidad a la estructura de red viaria y a los ejes que conectan el equipamiento socio-recreativo, descongestionando de centralidad los centros comerciales (incentivos y compensaciones adecuadas) y facilitando, tanto la accesibilidad desde el exterior como hacia la playa.

d.2. Tratamiento de los márgenes de la vía de acceso a las urbanizaciones (GC-500), dotándola de carácter urbano, y fomentando los calados transversales a la misma hacia el espacio edificado y hacia los ámbitos naturales interiores.

e) Edificación.

e.1. Reorganización puntual de la edificabilidad y cambios de uso selectivos: inserción de nuevo equipamiento como estrategia de recualificación espacial.

e.2. Insertar nuevos usos que complementen un producto turístico de calidad.

e.3. Sustitución de algunos tipos edificatorios actualmente obsoletos por otros que sigan los nuevos modelos de productos turísticos propuestos desde el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria que posean, en cualquier caso mayor categoría.

e.4. Fomentar equipamientos autónomos en parcela exclusiva o dependientes de algún complejo integrados en una estrategia selectiva de recuperación del espacio urbano adscrito a la red viaria.

e.5. Reestructurar lotes o áreas edificadas concentrando la edificabilidad según parámetros del Plan Insular de Ordenación para liberar experimentalmente grandes áreas de suelo que hagan posible la renovación tipológica y formal en áreas homogéneas mediante compensación.

e.6. Reorganizar el frente de la edificación y los espacios interiores de las parcelas que se encuentran situadas a lo largo de la GC-500 de acuerdo con los criterios del Plan Insular de Ordenación.

e.7. Proyectos concretos de diseño para la mejora del ambiente urbano en general.

e.8. Homogeneización de edificaciones heterogéneas y degradadas.

e.9. Reconvertir la GC-500 en Avenida urbana.

e.10. Creación de hitos de referencia urbana y edificios singulares.

e.11. Fortalecimiento y creación de hitos de referencia en la trama urbana que reconduzca su actual conformación laberíntica:

- Hitos en nudos.

- Recorridos temáticos.

- Potenciación del carácter comercial en determinados itinerarios.

- Clarificación de las alineaciones de fachada y elementos delimitadores del espacio público.

- Mobiliario urbano y edificaciones de servicio, etc.

f) Espacios Libres.

f.1. Implantación de un sistema de espacios libres que englobe diferentes escenografías con un carácter más especializado con el objeto de fomentar diversos usos lucrativos sostenidos por la iniciativa privada.

f.2. Incorporar a la actual estructura urbana piezas de gran escala que actúen de contrapunto y ayuden a pautar y articular dando cohesión a lo ya construido a la vez que se complementa la ciudad de vacaciones actualmente fragmentada en sectores.

- Parques urbanos

- Parques deportivos

- Parque educativo-botánico

- Parque recreativo

- Parque nocturno

- Parque acuático

f.3. Utilización del sistema de espacios verdes para enfatizar y cualificar puntos de acceso a la playa, lugares de asomada, paseos peatonales, etc.

g) Red Peatonal.

g.1. Enlace entre urbanizaciones y con el sistema viario. La propia dinámica de producción de los

productos turísticos por paquetes autosuficientes genera la contradicción de su posterior necesidad de comunicación cuando se integran en un gran espacio de vacaciones.

Resulta necesario, por tanto, la articulación de la red peatonal con el sistema verde y con la nueva estructura viaria propuesta.

g.2. Rehabilitación de barrancos y zonas libres perpendiculares a la costa integradas en el espacio urbano.

g.3. Jerarquizar y equipar la red peatonal dotándola de un valor de estructura del espacio público.

g.4. Potenciar la definición y el uso del paseo marítimo como lugar de encuentro y articulación del conjunto de la red peatonal urbana.

h) Áreas de Aparcamiento.

h.1. Ampliar la dotación de aparcamientos integrándola de forma pautada en la estructura urbana, especialmente en el borde litoral.

h.2. Valorar la introducción de aparcamientos subterráneos para incrementar la actual capacidad y reconvertir las plataformas de superficie en plazas públicas (uso lucrativo del subsuelo).

h.3. Localizar las áreas de aparcamiento en relación con la estructura viaria y peatonal y los puntos de acceso y contemplación de la Playa del Inglés y Dunas de Maspalomas.

i) Lugares Pintorescos o de Interés Paisajístico.

i.1. Valorar el diálogo entre naturaleza y artefacto cuando aquélla pueda ser mejorada con la introducción de una arquitectura adecuada al lugar. Utilizar los concursos internacionales para promocionar y experimentar sobre esta actitud, generando a la vez un debate teórico sobre sus aplicaciones en Canarias.

j) Mobiliario Urbano, Iluminación y Jardinería.

j.1. Establecer una coherencia y continuidad en el diseño del espacio urbano utilizando criterios claros de atemporalidad funcional y calidad de materiales.

j.2. Valorar la producción de arquetipos enraizados en el lugar, mediante la promoción de la vegetación autóctona que potencie el exotismo de un jardín de ocio subtropical, a la vez que se fomenta

el ahorro de agua y la sencillez en su mantenimiento. La adecuación al entorno será la premisa fundamental para su diseño.

j.3. Utilizar la luz de forma intencionada para cualificar el espacio nocturno, destacando elementos estructurantes, enfatizando recorridos o valorando determinados espacios.

Las Acciones concretas destinadas a la recualificación del Área Saturada podrán ser asumidas por uno o varios Planes de desarrollo que serán los encargados de valorar su conveniencia y utilidad de cara al documento definitivo.

Estas consideraciones no pretenden establecer a priori la definición de acciones concretas ya que sería prematuro adoptar decisiones propias de etapas posteriores cuya concreción resulta competencia de cada Plan.

Las consideraciones que se aportan como sugerencias sobre Playa del Inglés se han dividido en 4 ámbitos para facilitar su exposición:

ÁMBITO 1

Objetivos:

El objetivo final del Plan Territorial para este ámbito en cuyo interior coexisten actuaciones a corto y largo plazo es el de reconstruir de forma integral la fachada del borde natural y edificado que ofrece Playa del Inglés hacia el exterior, terminando el Paseo peatonal en todo su recorrido coordinadamente con los Proyectos integrados en las determinaciones de Ordenación del Litoral de San Bartolomé de Tirajana contenidas en el propio Plan Insular de Ordenación.

Criterios de Actuación:

- Abrir el actual espacio turístico consolidado al disfrute y la contemplación del excepcional paisaje natural de las Dunas de Maspalomas.

- Incrementar las zonas de estancia y paseo en el ámbito de la Cornisa de Playa del Inglés.

- Incrementar y distribuir de forma adecuada la oferta de aparcamientos públicos.

- Regenerar el zócalo natural de la Ciudad Turística incluyendo la restauración del dominio público marítimo-terrestre actualmente ocupado por edificación.

- Clarificar y ordenar el entorno del único acceso actual a la Playa.

Acciones:

A corto y medio plazo:

- Continuación y terminación del Paseo marítimo que bordea el zócalo de Playa del Inglés. Regeneración del zócalo natural.

- Las playas de aparcamiento estarán convenientemente pautadas y dimensionadas para su integración en la estructura del paseo.

- Reconstrucción del ámbito del anexo II de acuerdo con las determinaciones de Ordenación del Litoral de San Bartolomé de Tirajana contenidas en este Plan Insular de Ordenación.

- Rehabilitación y adaptación de edificaciones, jardines y cerramientos de parcela al paseo marítimo según un proyecto general de ordenación.

- Enfoscado y pintura de paramentos exteriores.

- Reposición de celosías, cornisas, aleros y otros elementos decorativos.

- Demoliciones puntuales en caso de ruina.

- Reposición de carpintería y recuperación de la existente.

- Tratamiento adecuado de la jardinería y forestación.

- Diseño de elementos auxiliares del jardín, piscinas y cerramientos de parcela.

- Regeneración del dominio público marítimo-terrestre.

- Demolición edificaciones que ocupan el dominio público marítimo-terrestre.

- Restauración del lugar a su estado anterior.

ÁMBITO 2

Objetivo:

Las determinaciones de ordenación para este ámbito se dirigen hacia la reestructuración integral del sector turístico, y se basan en dos líneas de actuación principales: por un lado, la reconversión de las tipologías hoteleras existentes debido a su inadecuación morfológica, a la peculiar topografía sobre la que asientan y a su obsolescencia funcional y, por otro, una necesaria actuación de conjunto sobre la calle Alféreces Provisionales que articule su trazado y funcione como verdadero recorrido de acceso a la Playa.

Criterios de Actuación:

- Incentivos para la sustitución de edificaciones hoteleras inadecuadas respetando los criterios del Plan Insular de Ordenación en cuanto a densidades y proporción de espacios libres y oferta complementaria.

- Adaptación de la nueva edificación hacia la configuración de un espacio urbano coherente con un espacio turístico de calidad: Ordenación volumétrica, alineaciones, jardines, cerramientos de parcela, localización de instalaciones complementarias, etc.

- Reestructuración de los márgenes de dicha calle, ordenación y potenciación de la actividad comercial a lo largo de la misma.

ÁMBITO 3

Objetivo:

Crear nuevas áreas de centralidad en el sector Oeste de Playa del Inglés junto al punto de articulación entre el acceso previsto desde la gran "Puerta" de entrada ubicada sobre el Barranco de Maspalomas y el actual acceso al Campo Internacional. Para ello, será necesaria la modificación de la normativa en cuanto a intensidades, usos y tipologías admisibles, así como la creación de incentivos que fomenten la implantación de actividades comerciales y de ocio.

Esta actuación deberá observar en todo momento los criterios y objetivos establecidos por el Plan Insular de Ordenación, en cuanto a intensidades y ordenación de la actividad complementaria en parcelas exclusivas o combinada con edificación hotelera.

Criterios de Actuación:

- Sustitución del exceso de edificación extrahotelera por equipamientos complementarios.

- Fomentar áreas de actividad comercial y de ocio en parcela exclusiva, según un programa previo de conjunto.

- Articulación de las nuevas áreas de centralidad con la reconversión prevista de la Avenida de Gran Canaria, la nueva función jerarquizadora de la rotonda de la Plaza del Hierro, y la terminación del paseo peatonal de la Cornisa de Playa del Inglés en este punto.

ÁMBITO 4

Objetivos:

Afecta fundamentalmente a las zonas de edificación extrahotelera de densidad media. Se trata de ámbi-

tos preferentes para la reconversión de la densidad y tipología de estos productos turísticos de baja densidad, según los parámetros establecidos por el Plan Insular de Ordenación.

Criterios de Actuación:

- Actuaciones integrales de sustitución de edificación, construcción de nuevos productos de menor densidad y mayor eficacia económica y funcional.

- Incorporación de equipamiento complementario y espacios libres cualificados para la revitalización de la imagen y el funcionamiento de estas zonas.

- Creación de incentivos desde la administración para el impulso de experiencias piloto con estos objetivos.

Dentro de estos 4 ámbitos seleccionados se establecen acciones concretas de carácter general que se aportan en calidad de recomendaciones para que sean valoradas por este Plan:

I. Acciones sobre el Comercio-Ocio:

- Jerarquización de los centros comerciales, matizando a su vez el actual modelo de concentración de comercios y oferta de ocio en los mismos. Diversificar más la oferta y su localización utilizándola para reconvertir ejes urbanos.

- Potenciar mediante una actuación unitaria el entorno del Templo Ecuménico y los centros comerciales colindantes.

- Potenciar con actividades, etc., el centro comercial "Centrum".

II. Acciones sobre el Viario:

Reconversión Urbana:

- Realizar un estudio en profundidad sobre la actual trama viaria para solucionar los siguientes problemas:

- Continuidad y carácter de las vías principales estructurantes.

- Jerarquización del viario clarificando recorridos.

- Integración de los recorridos peatonales en el esquema viario.

- Accesibilidad a la Playa y otros puntos nodales.

III. Acciones de Intervención en la Red Peatonal:

Con carácter general deberá estudiarse la formalización adecuada de los canales de tránsito peatonal procurando evitar discontinuidades bruscas en los recorridos.

- Itinerarios peatonales:

- Jerarquizarlos y coordinarlos con las actuaciones de reconversión de las áreas comerciales y requalificación del viario, creación de nuevos espacios libres y áreas de aparcamiento.

IV. Acciones sobre los Espacios Libres:

Ausencia de Espacios Libres públicos en el suelo consolidado.

Soluciones:

a) Recualificar el espacio viario para su utilización. Propiciar la reconversión de los Espacios Libres de las zonas hoteleras para que se incorporen parcialmente al uso público.

b) Demoler edificaciones obsoletas y no permitir nuevas edificaciones en áreas saturadas.

c) Esponjar la edificación seleccionando aquellas áreas obsoletas de mayor densidad para incorporar parte de ellas al sistema de espacios libres.

3A1. Regeneración y estructuración del espacio turístico consolidado de Playa del Inglés.

Para la necesaria regeneración de este área será preciso, a la vez que la mejora de su urbanización, aportar nuevos elementos a la figuración del espacio público, contribuyendo a la definición de un paisaje urbano con nuevos usos, aperturas que permeabilicen la trama urbana, diferenciación de espacios públicos, creación de hitos singulares y jerarquización del viario y de los cruces.

Asimismo, habrá de resolverse la relación funcional y paisajística del consolidado urbano con los espacios naturales en sus bordes y de su entorno. Los bordes urbanos del área, sus propios espacios libres y verdes, y los espacios naturales inmediatos, se deberán articular como sistema mediante recorridos y referencias entre sí.

Quedan incorporadas a esta acción cuantas determinaciones expuestas anteriormente resulten de aplicación para la consecución de los objetivos establecidos.

3A2. Reurbanización y reconsideración de las funciones de la Avenida de Tirajana.

Tanto este Plan Especial de Reforma Interior como los de las Avenidas de Italia y Gran Canaria, deberán coordinarse necesariamente con el Plan Territorial que ordene el espacio consolidado de la Ciudad Turística del Sur.

Quedan incorporadas a esta acción cuantas determinaciones expuestas anteriormente resulten de aplicación para a consecución de los objetivos establecidos.

3A3. Ordenación de la zona litoral entre Las Burras y Playa del Inglés.

Esta acción trata de dotar a este área de una potencialidad para el paseo que no tiene actualmente con el paseo de cornisa existente. Para ello, se deberá considerar lo siguiente:

- El espigón de Las Burras debe remodelarse y operar como lugar de ocio marítimo.
- Debe reacondicionarse el Barranco de Las Burras.
- En la Playa del Cochino puede ubicarse un embarcadero constituido por una estructura marítima neutra frente al transporte longitudinal de sólidos.
- Debe estudiarse el paseo del Veril a pie del acantilado, con la premisa de la mayor integración paisajística y el menor impacto sobre los valores naturales existentes.
- Asimismo, debe estudiarse el perfil de las Playas del Veril como prolongación de la Playa del Inglés, propiciando suficiente playa seca que posibilite su utilización en cualquier momento.

Para la actuación sobre las Playas del Veril el PTP8 deberá tener el contenido exigido en los Estudios de Dinámica Litoral que para este tipo de actuaciones se exige en las normas directivas asignadas al uso, así como en la Ley de Costas. La condición principal de la actuación será que no produzca ningún tipo de impacto negativo sobre las playas adyacentes, en particular sobre la Playa del Inglés y el sistema dunar.

Este Plan asume la excepción necesaria para que el paseo se trace al pie del acantilado del Veril, previa justificación de no producir reflexiones de envergadura que pudieran afectar al perfil o planta de la Playa del Inglés.

Quedan incorporadas a esta acción cuantas determinaciones expuestas anteriormente resulten de

aplicación para a consecución de los objetivos establecidos.

3A4. Área de interés insular de refuerzo de la centralidad y la imagen de Maspalomas, entre la Autopista GC-1 y la travesía de la GC-500 en Campo Internacional.

La ordenación del Área habrá de procurar reforzar la conectividad entre la autopista y la zona turística.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

En razón de ello, el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana vendrá directamente obligado a acomodar su Plan General de Ordenación a las determinaciones del Plan Insular de Ordenación para este ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido, de acuerdo con los procedimientos y plazos reglados por este mismo Plan Insular, con independencia de la facultad de desarrollar sus determinaciones mediante un Plan Especial de Reforma Interior.

Asimismo, las Administraciones Públicas con competencias sectoriales afectadas por el Plan Territorial -en particular el Gobierno de Canarias en relación con la Autopista GC-1 y la carretera GC-500- quedan obligadas en cuanto a la acomodación al Plan Insular de Ordenación y coordinación con él de sus planes sectoriales y acciones en este ámbito territorial.

A los órganos gestores se incorporarán las siguientes Administraciones Públicas: Gobierno de Canarias, Cabildo de Gran Canaria y Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana.

Es preceptivo el planeamiento conjunto mediante un Plan Territorial Parcial. 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.

Los criterios y objetivos enunciados serán de aplicación mediante un Plan Territorial Parcial, del desarrollo de las determinaciones de este Plan Insular de Ordenación de este Volumen.

El Plan Territorial podrá delimitar la totalidad o parte del ámbito de actuación como Área de Gestión Integrada, cuyas implicaciones a efectos de su desarrollo y gestión estarán de acuerdo con lo que establecen los artículos 140 a 143 del TRLOTENAC.

El Consorcio para la gestión del ámbito deberá quedar establecido a los 6 meses contados desde la

aprobación definitiva del Plan Territorial Parcial. Transcurrido el plazo máximo fijado al efecto sin que la constitución del Consorcio haya tenido lugar, se aplicará lo que establece el apartado 3 del artículo 142 del TRLOTENAC.

PTP9.- ORDENACIÓN DEL ESPACIO ENTRE LA GC-1 Y LA GC-500 EN SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

Tendrá por finalidad la estructuración y regeneración del espacio no consolidado entre la autopista GC-1 y la carretera comarcal GC-500 mediante su consideración como ámbito de oportunidad para la protección paisajística de los vacíos urbanos actualmente existentes, y la introducción de algunos productos de alojamiento turístico y de oferta complementaria más acordes con los nuevos modelos urbanos turísticos.

Estas nuevas implantaciones, de pequeño tamaño y respetuosas con el entorno en el que se instalan, se complementarán con otras zonas situadas sobre la autopista GC-1 consideradas aptas para albergar una nueva tipología de equipamiento turístico complementario de los productos localizados en el área consolidada. Estas nuevas implantaciones ocuparán los ámbitos intersticiales entre los espacios protegidos y la GC-1, delimitando definitivamente el crecimiento de la Ciudad Turística del Sur hacia el interior en su extremo más oriental.

La intervención en este ámbito puede segregarse atendiendo a razones operativas en tres partes:

a) Parque Urbano equipado del Veril:

- Este ámbito debe consolidarse como una de las principales alternativas de espacio libre equipado para la recalificación del espacio consolidado de Playa del Inglés.

- Debe tenerse en cuenta la adecuación del entorno del nudo de enlace del Veril con la Ciudad Turística. Asimismo resulta imprescindible el tratamiento del terraplén sur de la GC-1 a su paso por el futuro Parque, y la compatibilidad de su utilización mixta tanto por la población residente en San Fernando y Bellavista, como por la población turística de Playa del Inglés.

b) Espacio consolidado entre la Playa de las Burras y la Punta de Morro Besudo:

- La actuación se centrará preferentemente en la remodelación de la GC-500 y en la creación de un

parque lineal a lo largo de la misma. Conectadas con esta actuación estarán previstas acciones de recuperación de los cauces de los barrancos del Veril, San Agustín y Morro Besudo.

- En este tramo se contempla la integración de los ámbitos protegidos y de los distintos espacios residuales entre la edificación y la autopista GC-1 en el diseño final del paisaje.

c) Espacio libre entre la Punta de Morro Besudo y el Aeroclub:

- Esta actuación se centra preferentemente en la protección y en la potenciación de los valores naturales y paisajísticos del conjunto.

- También precisa flexibilidad para la introducción de nuevos productos turísticos de baja densidad y reducido tamaño perfectamente integrados en el paisaje, así como equipamientos complementarios al uso turístico alojativo destinados a recualificar la actual oferta de ocio.

- La ordenación de este espacio debe potenciar su consideración como puerta de entrada y escape de la nueva oferta turística basada en la integración entre naturaleza y producto turístico.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Actuación:

3A5. Nueva tipología de oferta turística complementaria a la residencia ya consolidada, y nuevos productos de alojamiento turístico de calidad que delimitan definitivamente el crecimiento hacia el Este de dicha Ciudad Turística.

Se definen como un conjunto de áreas de oportunidad para nuevos productos turísticos capaces de albergar un nuevo equipamiento de ocio perfectamente integrado en el paisaje. Su valor de posición, cercano a la costa y en el inicio del continuo turístico Las Burras- El Inglés-Maspalomas-Arguineguín-Mogán, ocupando la zona de transición hacia el Este, le confieren un importante papel en la configuración del acceso a la Nueva Ciudad Turística del Sur.

3A6. Área Libre Estructurante con equipamiento turístico:

Para proporcionar una nueva tipología de oferta turística complementaria a la residencia ya consolidada, se definirán áreas libres estructurantes con equipamiento turístico capaces de albergar un nuevo equipamiento de ocio integrado en el medio natural.

3A7. Producto turístico con alta proporción de equipamiento.

Estos productos ejemplo deben integrar y/o conservar los afloramientos rocosos, la vegetación, y la imagen natural del enclave como reclamos y signos de identidad de la nueva imagen de la ciudad turística.

3A8. Parque Urbano con equipamiento turístico en el Veril.

Debe respetarse el cauce del Barranco e integrar los elementos naturales de valor existentes.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

En razón de ello, el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana vendrá directamente obligado a acomodar su Plan General de Ordenación a las determinaciones del Plan Insular de Ordenación para este ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido, de acuerdo con los procedimientos y plazos reglados por este mismo Plan Insular, con independencia de la facultad de desarrollar sus determinaciones mediante un Plan Territorial Parcial.

Asimismo, las Administraciones Públicas con competencias sectoriales afectadas por el Plan Territorial -en particular el Gobierno de Canarias en relación con la Autopista GC-1 y la carretera GC-500- quedan obligadas en cuanto a la acomodación al Plan Insular de Ordenación y coordinación con él de sus planes sectoriales y acciones en este ámbito territorial.

A los órganos gestores se incorporarán las siguientes Administraciones Públicas: Gobierno de Canarias, Cabildo Insular de Gran Canaria y Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana.

Es preceptivo el planeamiento conjunto mediante un Plan Territorial Parcial. 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.

Los criterios y objetivos enunciados serán de aplicación mediante un Plan Territorial, que se prevé en la Sección 2 -del desarrollo de las determinaciones de este Plan Insular de Ordenación-, de este Volumen.

El planeamiento de desarrollo 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 inedificables para el alojamiento por la imposibilidad justificada de agregación, sólo se autorice la edificación con destino a equipamiento turístico.

El Plan Territorial podrá delimitar la totalidad o parte del ámbito de actuación como Área de Gestión Integrada, cuyas implicaciones a efectos de su desarrollo y gestión estarán de acuerdo con lo que establecen los artículos 140 a 143 del TRLOTENAC.

El Consorcio deberá quedar establecido a los 6 meses contados desde la aprobación definitiva del Plan Territorial Parcial.

En el caso de que resulte necesario adelantar el desarrollo de alguna acción de infraestructuras prevista en el ámbito del PTP, ésta podrá materializarse a través del correspondiente Plan Territorial Especial.

PTP10.- SANTA ÁGUEDA:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

El Plan Insular establece para Santa Águeda el carácter de reserva para futuros desarrollos turísticos, fundamentalmente de equipamiento turístico complementario, y en menor medida de alojamiento turístico, ya que no se considera adecuado ni previsible su desarrollo en el horizonte de urgencia establecido en este Plan.

El ámbito del Plan Territorial incorpora la desembocadura del barranco de Arguineguín a caballo entre los municipios de Mogán y San Bartolomé de Tirajana, con el objeto de que se aborde de forma integrada el acondicionamiento del barranco.

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 indican dos enclaves: el primero en torno al Lomo de las Carpinteras en la cresta y zonas bajas de laderas hasta la Cañada del Corral Blanco y en torno al Barranquillo de Cometa; el segundo, apoyándose en la Cañada del Galeón, en su llegada al mar.

Se establecen indicativamente 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 eventual 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, compatible con su condición básica de oferta complementaria y con la opción paisajística adoptada, de predominio del espacio natural.

Los productos turísticos a implantar responderán a las definiciones normativas establecidas por este Plan Insular de Ordenación para la Zona Turística Litoral del Sur. Estas Determinaciones serán aplicadas por el Plan General de Ordenación San Bartolomé de Tirajana, previa redacción de un Plan Territorial Parcial de desarrollo de este Plan Insular de Ordenación.

2. Acciones y Criterios para la Ordenación:

En suelo rústico y también para el supuesto de su consideración como urbanizable, en la zona de servidumbre no será autorizable ningún uso salvo el de Espacio Libre con destino a zona verde e instalaciones deportivas al descubierto así como, paseos peatonales o rodados y kioscos desmontables de tamaño máximo de 50 m² así como instalaciones de salvamento.

3A9. Implantación de productos turísticos en Santa Águeda. La oportunidad que brindan estos suelos para asumir actividad turística radica en su condición de pieza territorial estratégica situada en transición entre la ciudad turística del Sur y el ámbito morfológico de los barrancos del Suroeste insular. Se concibe esta pieza como discretamente apta para la implantación de usos de nula o escasa incidencia en el paisaje, ya que, debido a su valor natural, debe ser preservada de la urbanización, por lo que se otorgará más importancia a los suelos libres y a la oferta complementaria que al alojamiento.

El planeamiento general municipal y el territorial previsto que se emprenda en desarrollo de este Plan Insular de Ordenación, basará la ordenación de este amplio territorio en un meticuloso respeto del medio físico, del relieve natural y del paisaje, para la localización de los productos turísticos.

3A10. Acondicionamiento y mejora de la Playa de Triana.

El alcance de la intervención estará condicionado por su compatibilidad con la zonificación propuesta por este Plan Insular de Ordenación en las Secciones 5 a 7 de este Volumen.

3A11. Recuperación de la fábrica de cemento.

En el marco de las actuaciones para la recualificación de la industria turística en la costa de San Bartolomé de Tirajana se propone la recuperación de este puerto comercial para su transformación a largo plazo como equipamiento deportivo y de ocio de la futura zona de expansión turística de Santa Águeda.

Al encontrarse próximo a un espacio integrante de la Red Natura 2000, se someterá la actuación a una adecuada evaluación de las repercusiones en el lugar, recogiendo la denominación y el código de espacio de la Red Natura 2000 afectado, debiendo expresar de forma motivada el grado de afección a dicho espacio.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

En razón de ello, el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana vendrá directamente obligado a acomodar su Plan General de Ordenación a las determinaciones del Plan Insular de Ordenación para este ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido, de acuerdo con los procedimientos y plazos reglados por este mismo Plan Insular de Ordenación, con independencia de la facultad de desarrollar sus determinaciones mediante un Plan Territorial Parcial.

Asimismo, las Administraciones Públicas con competencias sectoriales afectadas por el Plan Territorial -en particular el Gobierno de Canarias en relación con la Autopista GC-1 y la carretera GC-500 quedan obligadas en cuanto a la acomodación al Plan Insular de Ordenación y coordinación con él de sus planes sectoriales y acciones en este ámbito territorial.

A los órganos gestores se incorporarán las siguientes Administraciones Públicas: Gobierno de Canarias, Cabildo de Gran Canaria y Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana.

Es preceptivo el planeamiento conjunto mediante un Plan Territorial Parcial. 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.

Los criterios y objetivos enunciados serán de aplicación mediante un Plan Territorial Parcial, de desarrollo de las determinaciones de este Plan Insular.

El Plan Territorial que se redacte al efecto deberá determinar la máxima altura (en número de plantas) que pueda 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 inedificables para el alojamiento por la imposibilidad justificada de agregación, sólo se autorice la edificación con destino a equipamiento turístico.

El Plan Territorial podrá delimitar la totalidad o parte del ámbito de actuación como Área de Gestión Integrada, cuyas implicaciones a efectos de su desarrollo y gestión estarán de acuerdo con lo que establecen los artículos 140 a 143 del TRLOTENAC.

La delimitación del Área la realizará el Plan Territorial, y podrá coincidir total o parcialmente con su ámbito de ordenación. El Consorcio deberá quedar establecido a los 6 meses contados desde la aprobación definitiva del Plan Territorial Parcial. Transcurrido el plazo máximo fijado al efecto sin que la constitución del Consorcio haya tenido lugar, se aplicará lo que establece el apartado 3 del artículo 142 del TRLOTENAC. En el caso de que la actuación sobre la actual fábrica de cemento tuviera que adelantarse al PTP previsto, ésta podría desarrollarse a través del correspondiente Plan Territorial Especial.

PTP11.- ZONA MIXTA ARGUINEGUÍN-CORNISA DEL SUROESTE:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

El objetivo fundamental es favorecer la reconversión, estructuración y el desarrollo de la industria turística en la plataforma costera de Mogán conjuntamente con la integración y recualificación de los ámbitos de residencia permanente presentes en la misma, de acuerdo con los criterios y determinaciones generales de ordenación territorial derivados de tales objetivos que se encuentran recogidos en este mismo Plan Insular.

Debido a las singulares características morfológicas y paisajísticas del territorio comprendido en los barrancos de la costa suroeste de Gran Canaria, la estructuración de la industria turística a implantar en su ámbito puede abordarse, bien desde una pers-

pectiva unitaria para el conjunto de la Costa de Mogán, o bien por ámbitos parciales coincidentes con tramos morfológicos coherentes con el relieve y las formas del territorio como es el caso que nos ocupa, definido por sus particulares condiciones territoriales y de desarrollo y que puede dividirse a priori en dos ámbitos diferenciados: la zona de alojamiento turístico y la zona de residencia permanente en torno al núcleo de Arguineguín.

La problemática derivada de la ordenación e integración de los Sectores de residencia permanente actuales, o los que pudiera prever el Ayuntamiento de Mogán en el ámbito de este tramo, deberá resolverse y estructurarse en el seno del Plan Territorial Parcial que vaya a desarrollar el contenido del Plan Insular de Ordenación en ese ámbito.

Resulta imprescindible, por tanto, ofrecer una nueva ordenación del Plan Especial del Ordenación Turística Cornisa del Suroeste (P.E.O.T.) con ajustes y propuestas alternativas a las actualmente previstas y en distintos estados de tramitación, coincidentes con los objetivos perseguidos por el Plan Insular de Ordenación relativos a la protección paisajística, a la calidad de la oferta turística, y a la integración de los sectores de residencia permanente y otros usos.

La nueva propuesta tratará de mejorar sustancialmente la ordenación anterior, sin desvirtuar los objetivos y criterios estratégicos de este Plan Insular, acometiendo de forma íntegra la ordenación de este tramo morfológico, en la línea del mandato que el propio Plan Insular realiza a otros Planes Territoriales de desarrollo de sus contenidos.

En lo que a la ordenación litoral se refiere, el Plan Territorial deberá considerar la situación actual -que se extiende también hasta el Puerto de Mogán-, derivada de la implantación de demasiadas acciones puntuales que han concluido en un continuo artificializado; la estrategia debe pensarse basándose en programar actuaciones integradas y funcionales en relación con la carga que el litoral puede soportar.

Estas actuaciones deberán contemplar entre sus objetivos la forma de suavizar los impactos tanto existentes como los que inevitablemente se han de producir.

Manteniendo el criterio de considerar el litoral como un recurso cuya artificialización debe plantearse en clave de respeto, la estrategia para este tramo se sustenta en los siguientes puntos:

- Concentración y potenciación de los equipamientos litorales en el área zonificada como CL-7, de acuerdo con el artículo 48 de la Sección 6 -Zonificación y Régimen Básico de Usos-, de este Volumen de for-

ma que no se obstaculice el desarrollo de la zona, se posibiliten medidas que suavicen el grado de artificialización existente y permita descargar de usos futuros otros tramos litorales que mantienen en mayor medida sus condiciones naturales.

- Potenciar el valor natural y cultural del paisaje cercano que conserva valores naturales o paisajísticos con medidas activas de protección y rehabilitación.

- Articular mecanismos de gestión que destapen las sinergias posibles de la actuación pública respecto a la iniciativa privada.

Como actuación prioritaria se propone una ordenación integral del litoral comprendido entre el núcleo urbano de Arguineguín y la Playa de Balito.

Esta ordenación debe contemplar como objetivo prioritario la regeneración de este frente marítimo y la creación de espacios litorales (ampliación de playas y creación de rasas y charcones artificiales) que pongan en relación el mar y la tierra, eliminando la barrera que supone la actual escollera, al tiempo que aumenten la capacidad de uso del litoral. Además de estos objetivos prioritarios, también debe tenerse en cuenta la función que debe otorgarse a un paseo marítimo continuo en todo este frente urbano, el sistema de accesibilidad y aparcamientos, y la dotación de equipamientos al servicio del litoral. Dentro de esta ordenación se debe tratar la situación en la que queda el suelo de dominio público y sus futuras concesiones.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

El Plan Territorial Parcial de la Zona Mixta Arguineguín-Cornisa del Suroeste que desarrolle este tramo morfológico de la Costa de Mogán, además de los contenidos territoriales propios del Plan Insular de Ordenación referentes a la ordenación de la industria turística, deberá contener criterios suficientes para la armonización y reordenación de los diversos usos previstos en su ámbito tales como: el alojamiento turístico, la residencia permanente y los usos complementarios.

De forma que siguiendo las determinaciones de este Plan Insular se tengan en cuenta los siguientes criterios para la ordenación:

- Crear una amplia zona de tipo residencial permanente y su delimitación en los terrenos situados más cerca del núcleo urbano de Arguineguín, de forma que se pueda absorber el previsible crecimiento de dicho núcleo principalmente en la zona

de Lomados. Las determinaciones reguladoras que afecten a la residencia permanente se fijarán por comparación atendiendo a los criterios de calidad que, en cada caso, establezca el Plan Territorial para la residencia turística colindante.

- Concentrar las Dotaciones y Equipamientos de tipo socio-cultural y docente, así como las cesiones de terrenos para viviendas municipales dentro de la zona preferentemente residencial permanente.

- Crear una zona de terreno industrial-talleres-almacenes con el objeto de satisfacer las actuales necesidades de este tipo de terreno, concentrando esta actividad y evitando al mismo tiempo que surjan dichos usos dentro de la zona residencial de Arguineguín, o inclusive de las zonas turísticas.

- Prever una continuidad e integración ordenada de todos los Sectores de alojamiento turístico de forma que estos enlacen entre sí con una concepción unitaria en esta zona de costa hasta la Urbanización "Puerto Rico" evitando la formalización de un continuo edificado.

- Reordenar las edificabilidades y la población prevista por Sectores en las distintas zonas y parcelas con objeto de adaptar éstas a las determinaciones y densidades de este Plan Insular de Ordenación y permitir un desarrollo efectivo y equilibrado de los distintos Sectores.

A dichos efectos y con carácter de recomendaciones no finalistas e indicativas, se condicionará y determinará la reordenación de los antiguos Sectores de las Normas Subsidiarias Municipales incluidos espacialmente en el Plan Territorial Parcial de Cornisa del Suroeste al cumplimiento de las siguientes condiciones o parámetros:

I. SECTOR P-28 (La Verga) (R).

Se mantendrá su actual delimitación.

Para este Sector y de forma paralela en la tramitación del Plan Territorial Parcial se podrá presentar una Modificación al Plan Parcial de Ordenación, adaptándolo a las previsiones del Plan Insular de Ordenación en cuanto a las necesidades de su reordenación turística lo que permitirá incluir a las parcelas sin edificabilidad y dotaciones socioculturales como parcelas de alojamiento turístico, si bien su volumen se localizará junto al viario de tal manera que no altere el paisaje. Asimismo, se traspasarán las cesiones y dotaciones-equipamientos localizadas en este Sector que no tengan relación con el Uso Turístico a la Zona de Residencia Permanente (Sector P-27 en su nueva delimitación) con un valor equivalente.

II. SECTOR P-27 (Ampliación de Lomados) (R).

La delimitación y superficie se ajustará a las determinaciones del Plan Insular sobre zonificación, integrando en el mismo espacio existente entre dicha zona y la conocida como Lomados, con objeto de que haya una solución de continuidad entre ambas zonas y el actual núcleo residencial de Arguineguín formando una unidad urbanística de residencia permanente.

En este sector, se prevé que se concentren todas las cesiones de suelo para la residencia permanente correspondientes a los sectores contemplados en este ámbito, así como las dotaciones de tipo docente-cultural. También se concentrarán en esta zona las dotaciones de tipo deportivo de los terrenos desafectados en la zona conocida como SECTOR P-29.

III. SECTOR P-29. Terrenos localizados entre el Sector P-24 y Puerto Rico (Al no coincidir exactamente con los del primitivo P-29, se utiliza esta nomenclatura sólo a efectos identificativos de la Zona) (R).

Dado el uso de esta zona, en gran parte residencial turístico, todas las cesiones que no guarden relación con dicho uso -excepto las que puedan corresponder al Sector de Uso Industrial-, se harán preferentemente en el denominado Sector P-27 con un valor equivalente, una vez realizada su nueva delimitación por las Normas Subsidiarias.

El Plano de Ordenación nº 3 del Volumen V establecerá para este Sector la calificación general de Área Libre Estructurante, con la excepción de un enclave de equipamiento comercial y una pequeña zona libre, situados sobre la boca del túnel que da entrada a la Fase VII de Puerto Rico, además de una pequeña implantación de productos turísticos apoyada en la ladera oeste de un pequeño barranco interior.

Respetando la primera franja del acantilado como Área Libre Estructurante, el Plan Territorial Parcial propondrá una reordenación del Sector, estudiando la viabilidad de la implantación de nuevos productos turísticos, equipamientos turísticos complementarios y otros usos.

IV. EQUIPAMIENTO COMPLEMENTARIO.

Como parte fundamental de la ordenación territorial propuesta por el Plan Insular de Ordenación para este tramo costero se incluye una zona interior destinada a la localización de un equipamiento complementario de gran consumo de suelo. Su objetivo está basado en la tarea de recualificar la oferta de

alojamiento turístico ya asentada en la costa ofreciendo una alternativa de ocio de mayor calidad y algún producto turístico adecuado, de pequeño tamaño, e integrado en el paisaje, que permita incrementar la competitividad de la industria turística insular.

V. ORDENACIÓN LITORAL.

Como actuación que afecta a una gran parte del tramo y que constituye un elemento estructurante, se plantea la ejecución de un paseo continuo entre el casco de Arguineguín y la Playa de Balito, que se extiende con discontinuidades hasta la playa de Medio Almud en el ámbito de otro PTP. El resto de los tramos debe tener un tratamiento diferenciado, ya que se trata de integrar paseos marítimos con senderos peatonales que discurren por zonas no urbanizadas, e incluso tramos -como el que puede unir la Playa de Balito con Puerto Rico-, para el que se podría estudiar una variación del trazado de la actual GC-500. Para cada tramo concreto, se diseñarán junto con el elemento principal de paseo o red de senderos, los equipamientos, miradores o aparcamientos que demanden.

Para las áreas de baño, no se propone la presencia de nuevos perfiles playeros en riberas rocosas ni en lugares con presencia de rasas intermareales, sino que se aprovecharán aquellas ubicaciones donde ya existe un nivel playero, sea de arena o grava. En este sentido, se propone la ampliación de las playas de Patalavaca y Balito, y la mejora de las playas de Las Marañuelas, y Puerto Rico.

Existen otras actuaciones aisladas dentro de este tramo, como son:

- El acondicionamiento de la desembocadura del Barranco de Arguineguín con la ejecución de un parque-jardín, con la implantación de una serie de canales y una gran plantación de mangles.

- En el tramo se establecen medidas de protección para los elementos aislados con valor natural o paisajístico.

- En las rasas intermareales, por razón de la presencia de biodiversidad, así como por su fragilidad, se condicionan las actividades permitidas en el régimen de usos general de la zona en que se ubiquen, hasta que se produzca un Estudio de Control Ambiental en los términos previstos en el artículo 109 de este Volumen. Este Estudio de Control Ambiental ha de centrarse de manera prioritaria en los aspectos relacionados con el paisaje, la morfología costera y la biología.

- En los acantilados que se graffan en el tramo, los usos han de someterse a idéntico régimen que

las rasas intermareales. El Estudio de Control Ambiental debe atender, con carácter preferente, a la protección y conservación de los valores paisajísticos, biológicos y morfológicos del litoral.

- Se otorga protección a la Punta del Canario, de forma que se mantenga su actual morfología.

3A12. Puerto de Arguineguín y Paseo Marítimo entre Arguineguín y Anfi del Mar:

El Puerto de Arguineguín ha tenido en los últimos años una nueva actividad relacionada con los mini cruceros turísticos por la costa insular o entre las islas más cercanas. El Plan propone reducir los niveles de agitación del puerto y la Playa de Las Marañuelas en relación con los atraques de tipo ferry, aumentar la superficie de agua y las instalaciones destinadas al tráfico deportivo, manteniendo la explotación pesquera del puerto y mejorando las condiciones de accesibilidad terrestre.

Por ello sería conveniente crear un nuevo dique de abrigo exterior para el atraque de este tipo de barcos turísticos, y prolongar el contradique hasta enlazar con el morro del dique actual demoliendo parte de su tronco de forma que permita el acceso a la dársena interior, evitando así la relación directa de la Playa de Las Marañuelas con la entrada y salida de las embarcaciones del puerto. También sería preciso establecer una nueva zona terrestre para ubicar instalaciones complementarias a la actividad deportiva, en atención a la localización de Arguineguín en medio de la zona turística del sur de Gran Canaria.

Las determinaciones para la ejecución del paseo marítimo serán las siguientes:

- Debe incluirse la recuperación del litoral, modificando la defensa actual frente al oleaje, y sustituyéndola por una solución permeable que procure el contacto directo con el mar.

- Debe incorporar el suficiente número de aparcamientos que garantice el acceso y disfrute del dominio público.

- Debe incluir la mejora de la Playa de Patalavaca, manteniendo su actual morfología, amentando su capacidad, y respetando en lo posible la rasa intermareal existente y que le confiere su particular carácter.

- Debe incluir medidas de solución para las concesiones en el dominio público vinculadas a instalaciones hoteleras.

- Debe incluir el equipamiento suficiente en mobiliario, baños y balneario.

3A13. Puerto deportivo y ampliación de la Playa de Balito:

- La Playa de Balito debe acondicionarse y acrecer mediante la aportación de arena. La playa debe estabilizarse aprovechando las obras de defensa del puerto deportivo previsto. Ese mismo puerto no afectará en ningún caso a la Punta del Canario. Asimismo, el acceso debe asegurar la protección total del morro existente.

- Las estructuras de la defensa del puerto tendrán como objetivo adicional permitir la mejora de la Playa de Balito.

- El contenido ambiental de la actuación deberá revisar con profundidad los aspectos relacionados con el impacto paisajístico, el medio biológico marino y la dinámica litoral. Se analizará de manera especialmente detallada las posibles afecciones sobre los sebadales presentes en este entorno marino.

- Al encontrarse próximo a un espacio integrante de la Red Natura 2000, se someterá la actuación a una adecuada evaluación de las repercusiones en el lugar, recogiendo la denominación y el código del espacio de la Red Natura 2000 afectado, debiendo expresar de forma motivada el grado de afección a dicho espacio.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

El desarrollo de dicha estructura territorial se realizará mediante el correspondiente Plan Territorial Parcial que formulará y tramitará el Cabildo de Gran Canaria de acuerdo con lo que establece el TR-LOTENAC.

Además de la reconversión de los sectores de alojamiento turístico contemplados en las Normas Subsidiarias de Mogán, el Plan Territorial abordará los criterios para la ordenación de los sectores de residencia permanente y su integración en ámbitos turísticos, especialmente en la zona de Loma Dos.

Debido a las especiales características de este tramo morfológico de la Costa de Mogán, en el que se mezclan sectores de alojamiento turístico perfectamente delimitados, con sectores de residencia permanente con delimitación confusa, pero con características morfológicas y de posición relativamente homogéneas, la gestión del Plan Territorial Parcial podrá dividirse en dos frentes que actúen independientemente o simultáneamente, pero de forma coordinada, sobre cada uno de dichos ámbitos homogéneos.

El Plan Territorial podrá delimitar la totalidad o parte del ámbito de actuación como Área de Gestión Integrada, cuyas implicaciones a efectos de su

desarrollo y gestión estarán de acuerdo con lo que establecen los artículos 140 a 143 del TRLOTENAC.

El Consorcio deberá quedar establecido a los 6 meses contados desde la aprobación definitiva del Plan Territorial Parcial.

Independientemente de las competencias que el TRLOTENAC atribuye a los Cabildos para la formulación de los Planes Territoriales Parciales encargados de desarrollar el contenido de ordenación territorial de este Plan Insular, el Cabildo de Gran Canaria sigue apostando por las modalidades de concertación mixta público-privada para la gestión de los ámbitos turísticos, señalados como los mecanismos más eficaces para adaptar los actuales desarrollos turísticos previstos por las Normas Subsidiarias de Mogán a los nuevos criterios de implantación del turismo en el territorio de acuerdo con los parámetros de calidad establecidos por este Plan Insular y la Ley 7/1995, de Ordenación del Turismo de Canarias.

En el caso de que resulte necesario adelantar el desarrollo de alguna acción de infraestructuras prevista en el ámbito del Plan Territorial Parcial, ésta podrá materializarse a través del correspondiente Plan Territorial Especial.

En todo caso, en ausencia de Plan Territorial Parcial, la ampliación del Puerto de Arguineguín podrá acometerse a través del correspondiente Plan Territorial Especial.

PTP12.- ÁREA COMPRENDIDA ENTRE PUERTO RICO Y PLAYA DEL CURA:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

El ámbito territorial comprendido entre el Barranco del Cura y la Urbanización Puerto Rico contiene una variedad de sectores heterogéneos, con problemas de articulación urbanística e integración territorial y paisajística que hacen precisa una intervención coordinada a la escala de este Plan Insular. En su interior se encuentra la urbanización turística de Puerto Rico, la más representativa del municipio de Mogán, junto con otros suelos urbanos y de residencia permanente, cuya coexistencia y escasa diferenciación comienza a generar problemas clásicos en la identificación de un destino maduro y desestructurado.

A pesar de la existencia de piezas territoriales turísticas importantes actualmente en ejecución, que han sido fruto de la concertación mixta público-privada, como la urbanización Anfi-Tauro, se ha creído conveniente insistir en aquellos aspectos todavía no abordados por un planeamiento parcial excesivamente atomizado. Así, las propuestas de este Plan Territorial no entrarán en contradicción con aque-

llos aspectos ya regulados por el planeamiento de desarrollo actualmente en ejecución, aunque sí abordarán otros aspectos territoriales necesarios para dotar de coherencia interna y de relación con el exterior a esta pieza turística.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

3A15. Regeneración y equipamiento de Puerto Rico:

Considerado un ámbito turístico maduro con escasa o nula posibilidad de crecimiento, comienza a tener problemas de coexistencia entre el alojamiento turístico y la residencia permanente -que paulatinamente se ha ido adueñando de las edificaciones unifamiliares-, localizada en su interior y en su prolongación hacia los sectores 30 y 30' de las Normas Subsidiarias de Mogán. Las distorsiones y los problemas asociados a este fenómeno, así como la recualificación de la escena urbana, la integración paisajística de las edificaciones, la articulación con los enclaves turísticos colindantes, situados en los barrancos de Amadores y Tauro-El Lechugal, así como la adecuación en cantidad y calidad de las infraestructuras básicas necesarias para un núcleo urbano de sus características serán los principales objetivos que deberá abordar el Plan Territorial.

La actual estación de servicio de embarcaciones se trasladará al puerto exterior y con ello el tránsito y amarre de las embarcaciones a motor. El objetivo es lograr una recuperación de la calidad de las aguas de la playa y las condiciones de limpieza y salubridad de la arena.

3A16. Articulación Puerto Rico-Amadores-Tauro:

Una vez definida de manera autónoma la ordenación de estos tres enclaves turísticos, y materializada la prolongación de la GC-1 hasta el Barranco de Mogán, con todas sus implicaciones territoriales, se hace necesaria la articulación de estas tres piezas turísticas de forma que manteniendo su autonomía y características diferenciadoras se logre una adecuada complementariedad de equipamientos y oferta de ocio, así como una eficaz conexión transversal. Además, la correcta transición del producto construido con el territorio no urbanizado resulta primordial para conseguir una integración territorial y paisajística del conjunto.

3A17. Integración de la ordenación propuesta en los Barrancos de Tauro y el Lechugal:

La ordenación propuesta sobre el Barranco del Lechugal, actualmente en ejecución, ha resultado fru-

to del consenso entre la Administración Pública y el promotor de la iniciativa, a partir de la mejora sustancial de la ordenación contenida en las Normas Subsidiarias de Mogán. No obstante, dicha ordenación no contempló en su momento las distintas situaciones existentes en el barranco de Tauro, ni las nuevas propuestas surgidas desde otros promotores aprovechando la renta estratégica de situación de la iniciativa pactada. Así pues, se hace imprescindible reconocer este territorio dentro del ámbito señalado por el Plan Territorial para integrar otras propuestas y articular su implantación territorial con otros desarrollos colindantes de mayor antigüedad.

3A18. Barranco del Cura:

El suelo urbano del Barranco del Cura y el sector de suelo urbanizable yuxtapuesto situado aguas arriba del barranco ofrecen un área de oportunidad estratégica para la ejemplificación de actuaciones de recalificación de suelo urbano turístico que pudieran servir como demostración de las potencialidades existentes en otras situaciones con problemas similares. La inadecuación topográfica y la obsolescencia tipológica de muchas de sus propuestas, así como la gran cantidad de suelo sin ocupar, favorece la aplicación de nuevas propuestas, contextualizadas en las particulares características de tramitación administrativa y de gestión de esta pieza turística.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

El desarrollo de dicha estructura territorial se realizará mediante el correspondiente Plan Territorial Parcial que formulará y tramitará el Cabildo de Gran Canaria de acuerdo con lo que establece el TRLOTENAC.

El ámbito de este Plan Territorial podrá definirse como Área de Gestión Integrada de acuerdo con lo que establecen los artículos 140 a 143 del TRLOTENAC.

La delimitación del Área la realizará el Plan Territorial, y podrá coincidir total o parcialmente con su ámbito de ordenación.

El Consorcio deberá quedar establecido a los 6 meses contados desde la aprobación definitiva del Plan Territorial Parcial.

Independientemente de las competencias que el TRLOTENAC atribuye a los Cabildos para la formulación de los Planes Territoriales Parciales encargados de desarrollar el contenido de ordenación territorial de este Plan Insular, el Cabildo de Gran Canaria sigue apostando por las modalidades de concertación mixta público-privada para la gestión de los ámbi-

tos turísticos, señalados como los mecanismos más eficaces para adaptar los actuales desarrollos turísticos previstos por las Normas Subsidiarias de Mogán a los nuevos criterios de implantación del turismo en el territorio de acuerdo con los criterios de calidad establecidos por este Plan Insular y la Ley 7/1995, de Ordenación del Turismo de Canarias.

La gestión de este tramo morfológico deberá seguir los mismos principios generales establecidos desde este Plan Insular para viabilizar otras operaciones turísticas estratégicas. Se trata, por tanto, de órganos de gestión de carácter mixto público-privado.

En el caso de que resulte necesario adelantar el desarrollo de alguna acción de infraestructuras prevista en el ámbito del PTP, ésta podrá materializarse a través del correspondiente Plan Territorial Especial.

PTP16.- COSTA TAURITO:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

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 desarrollar los 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 aptas para admitir productos turísticos 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 implantación singular de productos turísticos de calidad, aislados y de pequeño tamaño, en suelos ya transformados o urbanizados principalmente con gran protagonismo del paisaje y coherentes con su morfología, es la propuesta del Plan Insular de Ordenación para definir los modelos de urbanización del territorio de sus barrancos.

De la ordenación inicialmente prevista en el P.E.O.T. Costa Taurito sólo se ha materializado parte de la ordenación del Barranco de Taurito, además de las rotondas de conexión con la GC-500 en los Barrancos de Tiritaña, Medio Almud y Los Frailes. En este último Barranco se pueden apreciar movimientos de tierra para el desmonte de las parcelas correspondientes al Sector 13 del citado Plan, así como la canalización de su cauce.

Los criterios territoriales para el desarrollo de este tramo de la costa de Mogán se basan en la búsqueda de los mecanismos que hagan posible la coexistencia de su protección paisajística con la implantación territorial de ciertos productos turísticos especiales en la zona.

Se trata de una muestra real de la redefinición de la opción estratégica elegida para el turismo en Gran Canaria, definida como la actividad económica principal de su estructura productiva. La legitimación de estas determinaciones para su desarrollo e integración territorial está, pues, suficientemente justificada en la propia definición que el Plan Insular realiza del turismo como principal actividad económica y del papel que se pretende que éste juegue en la economía canaria de forma compatible con los valores paisajísticos y naturales presentes en el territorio, considerado a partir de aquí como recurso y no como soporte de dicha actividad. En consecuencia con dicha preocupación, se han analizado de forma objetiva y pormenorizada los valores reales que pudieran justificar la protección de las diversas zonas que se han detectado en el ámbito de actuación, así como el grado y los mecanismos urbanísticos más adecuados para garantizarla sin alterar con ello el objetivo final del Plan.

El repunte de la actividad económica en el mercado turístico y en la industria inmobiliaria en los últimos años, que ha propiciado su apertura hacia nuevos productos y fórmulas de gestión (especialización de la oferta, desarrollo de parques temáticos, equipamientos turísticos de gran calidad, time sharing, etc.), así como la aparición de una nueva sensibilidad hacia modelos de desarrollo sostenibles y actitudes integradoras del paisaje, etc., hace pensar que, a pesar de todo, un mínimo crecimiento de la oferta resulte indispensable para conseguir los objetivos de diversificación y cualificación de la industria turística de Gran Canaria.

La propia naturaleza de la producción del fenómeno turístico, y la característica opacidad de su mercado hacen casi imposible una gestión inmobiliaria de su desarrollo y ritmos de producción, obligando a los responsables de esta materia a ajustar las previsiones y criterios generales a situaciones de coyuntura y aleatoriedad intrínsecas al fenómeno, cuya última justificación se deriva fundamentalmente de criterios de oportunidad y

máxima eficacia dentro de la estrategia insular diseñada por el Plan Insular.

En la línea del carácter estratégico del Plan Insular, se ha creído conveniente reforzar con esta propuesta las oportunidades y condiciones que ofrece Gran Canaria en el marco de una economía internacionalizada y terciarizada para poder ofertar nuevas y más sólidas bazas a la hora de competir en la creación del espacio de ocio diseñado por el Plan Insular.

La apuesta debe centrarse, sobre todo, en ampliar la gama de los “turismos” canarios, del turismo de calidad con “apellido”, abandonando la repetición de promociones inmobiliarias convencionales sin proyectos empresariales conjuntos, como ha venido sucediendo hasta ahora.

Planteadas como una ordenación alternativa similar a las bases litorales de las costas mediterráneas francesas, mantiene en la actualidad como objetivo primordial la demostración de que resulta posible compaginar el uso del espacio costero y zonas interiores próximas con la conservación y protección de sus valores naturales o paisajísticos, sin tener por ello que equipar ni densificar el espacio natural hasta hacerlo desaparecer.

Entre todas las Actuaciones seleccionadas por el Plan Insular, quizás sea ésta la que representa el contenido medular de la filosofía de ordenación territorial propuesta por el Plan Insular de Ordenación: un desarrollo sostenido de la actividad turística -entendida como el motor principal de la economía insular- compatible con la protección y conservación del medio y los recursos naturales.

Esta nueva propuesta insiste en que es posible la combinación de protección y aprovechamiento turístico del territorio dentro de la Zona Turística Litoral.

Las medidas de protección establecidas por el Plan Insular a través de la zonificación que afecten a los ámbitos incluidos en la Z.T.L. no deberían impedir la utilización de este tramo costero para el uso y disfrute de la población tanto residente como visitante, según un estricto respecto a los valores paisajísticos que se intentan proteger.

La figura esbozada para este cometido, que se integra estructuralmente en la ordenación y estructura del territorio del ámbito territorial nº 3 “El Sur y los barrancos litorales del suroeste”, es el Plan Territorial Parcial, a través del que se insiste en dotar de contenido autónomo a este tramo morfológico y resolver el desafío de la ordenación específica de este ámbito tan frágil sometido a una indiscriminada presión urbanizadora de acuerdo con su capacidad real de uso y con los valores objetivos existentes dignos de proteger.

Los objetivos específicos pueden ser agrupados en tres aspectos fundamentales:

a) Aspecto Social:

Garantizar el libre acceso y utilización de la costa tanto a la población residente como a los visitantes. Únicamente los equipamientos específicos o los costes de gestión de cierta importancia deberán ser sufragados por los visitantes.

El funcionamiento de la nueva ordenación deberá proporcionar un revulsivo para la industria turística insular incorporando nuevos equipamientos y productos turísticos de calidad capaces de generar inercias positivas de imitación y exponer, a su vez, un ejemplo concreto de integración de desarrollo y conservación en un ámbito frágil desde el punto de vista paisajístico.

b) Aspecto Económico:

Los beneficios económicos se cuantifican en una nueva oferta turística alternativa y en la conservación de los escasos ámbitos libres de edificación que le restan a la Costa de Mogán.

c) Protección del Espacio:

En este apartado se persiguen dos aspectos:

- Salvaguardar grandes zonas del litoral no ocupadas, pero que están sometidas a una fuerte presión de la urbanización.

- Salvaguardar el equilibrio paisajístico de estas zonas naturales y contribuir al restablecimiento del equilibrio roto.

En cualquier caso, deberá responder a los siguientes objetivos:

- Reagrupar las actividades del tiempo libre, terrestre y marítimas adaptadas a las peculiares condiciones de fragilidad del enclave de Costa Taurito.

- Que se facilite el libre acceso tanto de la población local como de la población visitante o estacional.

- Localizar las construcciones turísticas de acuerdo con la estrategia territorial diseñada desde la Sección 31 -Turismo- de este Volumen y con las características naturales o paisajísticas del enclave. Para su localización se primarán zonas ya transformadas.

La concepción de esta nueva propuesta deberá buscar nuevas formas de esparcimiento y nuevos mo-

dos de organización del espacio litoral, asociando las tierras del interior con el desarrollo de este espacio aportando nuevos modelos de ocio o equipamientos de calidad.

El propio Plan Territorial incorporará la ordenación del litoral incluyendo, entre otros posibles, los siguientes objetivos de ordenación:

- Salvaguardar el dominio público y garantizar el acceso y uso público de la ribera del mar.

- Conservar los espacios naturales y sus valores.

- Recuperar ambientalmente las zonas degradadas.

- Proteger el medio marino y litoral.

- Restaurar los ámbitos y elementos naturales alterados por acciones de urbanización y obras públicas, allí donde sea procedente y posible.

- Regular y ordenar el uso del litoral.

- Asegurar el equipamiento costero para satisfacer las demandas de ocio de la población y los visitantes.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

a) Principios de Ordenación.

La nueva propuesta que se integra en el Ámbito Territorial nº 3 se organiza, en general, de acuerdo con tres tipos de zonas que se describirán a continuación, con objetivos distintos, pero cuya combinación permite su ordenación en profundidad.

El conjunto de instalaciones que conforman la nueva estructura gira en torno a dos principios fundamentales:

- La polivalencia de las actividades que se practican en ellas.

- La supresión de los lazos directos que existen muchas veces entre la implantación de los equipamientos públicos y la construcción de alojamientos privados.

Sus principales objetivos serán tanto la preservación de la naturaleza y el paisaje como el ejercicio de actividades turísticas y de esparcimiento.

b) Organización Espacial.

Los tipos de zonas que se establecen en la propuesta de ordenación de Costa Taurito quedarán definidas en el esquema de ordenación territorial.

La Zona Principal o área natural para el esparcimiento comprende una superficie triangular que penetra en cuña hasta la cota 400 flanqueada por los Barrancos del Cura y Taurito. Incluye los siguientes sectores:

b.1. Sectores Litorales de uso turístico restringido, deportivo, esparcimiento, y educativo de carácter específicamente acuático y geológico fundamentalmente libres de urbanización y de edificación de acuerdo con las directrices gráficas del Ámbito Territorial nº 3. En ella pueden ser instalados los productos turísticos especiales, así como los equipamientos y servicios correspondientes.

b.2. Sectores destinados al esparcimiento de carácter no litoral en los que pueden instalarse equipamientos deportivos, educativos y culturales de acuerdo con la normativa específica contenida en la zonificación del Plan Insular de Ordenación.

b.3. Sectores destinados al paseo y el descanso, y áreas naturales, marítimas y terrestres, que constituyen elementos de salvaguardia y de preservación de la naturaleza.

c) Zonificación.

La pormenorización en zonas de los Sectores enumerados anteriormente se articula de la siguiente manera:

c.1. Una zona con cierta concentración de productos turísticos residenciales en torno a las zonas más transformadas del ámbito del Barranco de Taurito.

c.2. Responderán a un estudio minucioso de la capacidad de acogida de esta ordenación y de las características paisajísticas de cada enclave.

c.3. Comprenderá sectores de alojamiento restringido y de pequeñas dotaciones, con la limitación de que los alojamientos estén perfectamente integrados paisajísticamente y sean de gran calidad y carácter especializado preferentemente.

c.4. Espacios poco equipados, pero de cierta utilización humana ubicados en el entorno de la Playa de Tiritaña.

c.5. Una o varias zonas naturales habilitadas de acuerdo con un plan de flora y fauna establecido por el Plan Territorial que desarrolle este tramo costero.

c.6. Una o varias zonas mantenidas en su estado natural pero a las que se pueda acceder y observar, fundamentalmente zonas de gran valor paisajístico y geológico.

c.7. Una zona de reserva para un desarrollo de equipamiento complementario de gran consumo de suelo hacia el interior del sector, a definir por el Plan Territorial Parcial.

d) Equipamientos.

La concepción y organización de los equipamientos destinados al esparcimiento en el área natural deberán responder a los siguientes criterios:

d.1. Favorecer la polivalencia y la diversificación de las actividades y equipamientos.

d.2. Favorecer las relaciones y garantizar la coherencia de diferentes actividades entre sí mismas, y de exploración del lugar y el paisaje.

d.3. Permitir el desarrollo de equipamientos turísticos complementarios a la edificación residencial costera que, por su naturaleza, no puedan ubicarse en Suelo Urbano.

d.4. Permitir el reagrupamiento de ciertos equipamientos, reforzando siempre el carácter de espacio natural de la zona, favoreciendo los circuitos y procurando dejar al descubierto el conjunto del área natural.

3A19. Las zonas costeras fundamentalmente libres de urbanización y edificación susceptibles de albergar algún producto turístico especial aislado de alta calidad se localizan entre Las Rañoncitas y la Punta del Montañón. Se dará preferencia a las zonas ya transformadas. No obstante, será el PTP el encargado de localizar finalmente los aprovechamientos consolidados en el ámbito de ordenación teniendo en cuenta los valores paisajísticos y naturales existentes de acuerdo con las directrices gráficas del Plan Insular. En caso de que resultase necesario, se arbitrarán mecanismos para garantizar la salvaguarda de los espacios más frágiles, manteniéndolos libres de urbanización y edificación, especialmente el último tramo del Barranquillo de los Medios Almudes y del Barranco de los Frailes.

3A20. En la zona del Lomo de Las Mesas también podría situarse algún producto turístico de pequeña escala, baja densidad y alta calidad, perfectamente integrado en el paisaje.

3A21. En la zona de La Ensellada de Taurito, el Lomo de La Paredita y el Llano de la Cisterna, resultaría admisible la instalación de un equipamiento turístico complementario al alojamiento turístico ya consolidado asentado en la zona costera de Mogán.

3A22. El resto del ámbito de actuación incorporado a la ordenación territorial permanece como Suelo Protegido excluido de cualquier proceso urbanizador, lo que no impide dotarlo de una red de senderos peatonales, miradores o pequeños equipamientos para el disfrute paisajístico y natural de la Costa y del territorio interior.

El objetivo principal debe ser el estudio de la accesibilidad a las Playas de los Frailes y del Medio Almud, y su intercomunicación mediante una red de senderos peatonales que, sin alterar el estado natural de los lomos costeros, faciliten el disfrute de la costa.

Junto con la red de senderos se analizará la localización de aparcamientos públicos y de equipamientos, así como zonas de merenderos. Para su localización y tratamiento se tendrá en cuenta el régimen de usos definido para los senderos peatonales, y la compatibilidad topográfica morfológica y paisajística del espacio costero que vayan a ocupar.

El Plan estudiará la localización de un embarcadero en Medio Almud, que tendrá un diseño de facilidad náutica que pueda ser utilizado por bañistas y usuarios de embarcaciones menores. La estructura habrá de optimizar su cota de coronación de forma que produzca la menor intrusión visual posible compatible con su función.

El contenido ambiental del Plan Territorial deberá centrarse en la reducción de los impactos relacionados con el medio biológico marino y con el paisaje.

Deberá estudiar la incidencia sobre la dinámica litoral en relación con la conservación de las playas afectadas.

3A23. El ámbito costero se introduce como objeto de estudio con el fin de conjugar su protección con la necesaria introducción de equipamientos náuticos capaces de cualificar y estructurar la oferta turística asentada junto al mar.

El Plan Territorial estudiará la posibilidad de localizar una instalación náutica en el Barranco de Taurito que pueda ser utilizada por bañistas y usuarios de embarcaciones menores, condicionada a que su integración paisajística garantice la inalterabilidad de las rasas y formaciones geológicas costeras.

El contenido ambiental deberá centrarse en la reducción de los impactos relacionados con el medio biológico marino y con el paisaje. Asimismo, deberá estudiar la incidencia de la dinámica litoral en relación con la conservación de las playas afectadas.

También estudiará la posibilidad de mejorar la Playa de Taurito.

La implantación de una instalación náutica aprovechará el área litoral degradada por obras anteriores, rehabilitando el fondo marino próximo al acantilado. Este acantilado debe ser protegido para conservar sus condiciones paisajísticas.

Se estudiará la implantación de un área de buceo a pie del acantilado con una edificación de apoyo en la instalación náutica.

Dentro del ámbito se analizará la posibilidad de crear un parque temático de flora y fauna marina, localizado en el suelo libre del barranco.

Se contempla también la mejora de la actual playa con un pequeño espigón en su lado este y aportación de arena.

El contenido ambiental referido a la actuación atenderá a asegurar la reducción de los impactos existentes en el fondo marino que afectan al medio biológico y a la conservación del paisaje del acantilado existente entre el barranco de Taurito y la Playa de Mogán. Se analizará de manera especialmente detallada las posibles afecciones sobre los seabadales presentes en este entorno marino.

- El estudio de impacto de la dinámica litoral de la instalación náutica deberá atenerse a lo que se establece en la Sección 26 -Infraestructuras de Transporte Colectivo- de este Volumen.

- Al encontrarse próximo a un espacio integrante de la Red Natura 2000, se someterá la actuación a una adecuada evaluación de las repercusiones en el lugar, recogiendo la denominación y el código del espacio de la Red Natura 2000 afectado, debiendo expresar de forma motiva el grado de afección a dicho espacio.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

Salvo en los casos en los que se señala expresamente otra intención, las determinaciones contenidas en este Plan Insular para esta Actuación tienen el carácter de Normas Directivas que define el artículo 15 del TRLOTENAC.

El desarrollo de dicha estructura territorial se realizará mediante el correspondiente Plan Territorial Parcial que formulará y tramitará el Cabildo de Gran Canaria de acuerdo con lo que establece el TRLOTENAC.

Independientemente de las competencias que el TRLOTENAC atribuye a los Cabildos para la formulación de los Planes Territoriales Parciales encargados de

desarrollar el contenido de ordenación territorial del Plan Insular, el Cabildo de Gran Canaria sigue apostando por las modalidades de concertación mixta público-privada para la gestión de los ámbitos turísticos, señalados como los mecanismos más eficaces para adaptar los actuales desarrollos turísticos previstos por las Normas Subsidiarias de Mogán a los nuevos criterios de implantación del turismo en el territorio de acuerdo con los criterios de calidad establecidos por este Plan Insular y la Ley 7/1995, de 6 de abril, de Ordenación del Turismo de Canarias.

En virtud de ello se ha firmado un Protocolo de intenciones entre la Administración Pública y el Promotor para el desarrollo de este ámbito que resulta coincidente con los contenidos aquí expresados.

La gestión de este tramo morfológico deberá seguir los mismos principios generales establecidos desde este Plan Insular para viabilizar otras operaciones turísticas estratégicas. Se trata, por tanto, de órganos de gestión de carácter mixto público-privado.

En lo sucesivo, una política de litoral sólo puede tener dos salidas: la de la ordenación territorial y la de protección, ambas suficientemente contempladas en este Plan Territorial. Por ello, antes de examinar qué características y qué condiciones han de influir en la acción de la puesta en valor del litoral, convendría poner también de manifiesto los medios de los que se dispone para la conservación y protección del medio ambiente y las zonas costeras de Mogán.

El Plan Territorial podrá delimitar la totalidad o parte del ámbito de actuación como Área de Gestión Integrada, cuyas implicaciones a efectos de su desarrollo y gestión estarán de acuerdo con lo que establecen los artículos 140 a 143 del TRLOTENAC.

La delimitación del Área la realizará el Plan Territorial, y podrá coincidir total o parcialmente con su ámbito de ordenación. El Consorcio deberá quedar establecido a los 6 meses contados desde la aprobación definitiva del Plan Territorial Parcial. Transcurrido el plazo máximo fijado al efecto sin que la constitución del Consorcio haya tenido lugar, se aplicará lo que establece el apartado 3 del artículo 142 del TRLOTENAC. En el caso de que la actuación sobre la actual fábrica de cemento tuviera que adelantarse al Plan Territorial Parcial previsto, ésta podría desarrollarse a través del correspondiente Plan Territorial Especial.

En el caso de que resulte necesario adelantar el desarrollo de alguna acción de infraestructuras prevista en el ámbito del Plan Territorial Parcial, ésta podrá materializarse a través del correspondiente Plan Territorial Especial.

B) A desarrollar mediante Planes Territoriales Especiales:

Planes Territoriales Especiales de Sistemas y Actuaciones (PTE):

PTE41.- PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE REMODELACIÓN Y DOTACIÓN VIARIA DEL SUR Y LOS BARRANCOS LITORALES DEL SUROESTE:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

La propia lógica del trazado de la Autopista GC-1, 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 Maspalomas-Playa del Inglés, 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 GC-500 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 daría acceso al Parque Ecomuseo. La canalización del Barranco de Maspalomas, reconvertida en eje verde, representará la continuidad del nuevo parque hacia el mar.

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 GC-500, dotándolo de características más urbanas.

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.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

3A24. Remodelación de la GC-500 entre San Agustín y Pasito Blanco, que deberá transformarse en avenida estructurante de las piezas urbanas preexistentes y de los nuevos desarrollos, mediante nueva organización de su sección, y de los enlaces y usos en sus bordes. En su entronque con la Autopista GC-1, los enlaces deberán adoptar carácter urbano adecuado a las zonas servidas.

La conexión entre El Tablero y la GC-500, 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 de Campo Internacional.

3A25. Remodelación de la GC-500, entre Pasito Blanco y el Barranco de Mogán, y de sus enlaces con los ejes de conexión a los barrancos de uso turístico.

3A26. 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, en el área de Meloneras.

3A27. Avenida de articulación interna, de Meloneras, como eje conformador de imagen de la actuación.

3A28. Revalorización de las calles estructurantes internas, para refuerzo de su función articuladora

de recorridos y cualificadora de la imagen del área costera de Meloneras.

3A29. Acceso principal a El Hornillo coincidente con el de Meloneras, formalizado con usos singulares.

3A30. Ordenación del lomo de Pasito Blanco mediante un eje coincidente con la cuerda del lomo.

3A31. Mejora de la sección y trazado del acceso al interior a través de la GC-60 entre San Fernando de Maspalomas y Tejeda.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

La ordenación conjunta de todas estas actuaciones se realizará mediante un Plan Territorial Especial de acuerdo con lo que establecen los artículos 23 y 24 del TRLOTENAC. Sus determinaciones estarán en coordinación con los objetivos y criterios estratégicos de ordenación establecidos por este Plan Insular para la ordenación del Ámbito Territorial nº 3.

Los contenidos de las acciones previstas en este apartado se podrán materializar mediante uno o varios Planes Territoriales Especiales, de acuerdo con cuestiones de oportunidad y conveniencia derivadas de la estrategia de implantación territorial del modelo diseñado por el Plan Insular de Ordenación para este ámbito o, incluso directamente mediante el correspondiente Proyecto de Obras, cuando sus determinaciones no posean incidencia territorial sobre el modelo de ordenación insular.

PTE21.- PTE DEL CORREDOR DE TRANSPORTE PÚBLICO CON INFRAESTRUCTURA PROPIA Y MODO GUIADO ENTRE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

El Plan Insular de Ordenación define entre sus Actuaciones prioritarias el establecimiento de un Corredor de Transporte Público, con infraestructura propia y modo guiado, entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas. Se plantea como un medio de transporte en plataforma reservada que debe operar como elemento aglutinador y de desarrollo del sistema metropolitano del corredor Noreste-Sureste, constituyéndose en alternativa real al transporte privado, actuando a la vez como estructurador del territorio, y generador de efectos ambientales positivos.

La implantación de este nuevo sistema se realiza, por lo tanto, con el fin de alcanzar los siguientes objetivos principales:

- Mejorar la calidad del servicio público de transporte en el principal eje de comunicación de la isla, que tiene en la actualidad un importante nivel de congestión, implantando un modo de transporte que ofrezca rapidez, comodidad y fiabilidad a los usuarios.

- Aumentar la participación del transporte público en la movilidad en el corredor, atrayendo usuarios del transporte privado y disuadiendo de su uso indiscriminado.

- Potenciar la movilidad entre los núcleos poblacionales más importantes y con mayor expansión de la isla.

- Proporcionar una mayor y mejor accesibilidad a la población a sus lugares de trabajo y a los servicios.

- Organizar y articular el territorio, no sólo apoyándose en el viario como soporte del vehículo privado y del transporte por carretera.

- Estructurar los principales puntos de acceso a la isla de Gran Canaria conectando con un sistema moderno y cómodo de transporte el Puerto de La Luz y de Las Palmas con el Aeropuerto de Gando, y finalmente con la Zona Turística Litoral del Sur de la isla.

- Aumentar la seguridad en el transporte.

Entre las razones que aconsejan la implantación de un sistema de transporte público colectivo de este tipo destacan:

- La densidad de desplazamientos en el corredor Las Palmas de Gran Canaria-Sur (más de doce millones de pasajeros/año) que supera incluso el umbral que haría rentable su explotación.

- La necesidad de oponer un sistema alternativo al aumento de infraestructura viaria que comporta una espiral de incremento del parque móvil.

- La posibilidad de incrementar la velocidad comercial disminuyendo los tiempos de recorrido del usuario.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

En las alternativas a analizar para la formulación del citado Plan Territorial, se deberán plantear los siguientes sistemas:

- El metro ligero (Tram-Train), ferrocarril de tracción eléctrica, piso bajo, de uso urbano y suburbano, con velocidad máxima del orden de 110 a 120 km/h.

- El sistema análogo al ferrocarril de cercanías de velocidad media o alta que presentaría la ventaja de poder usarse indistintamente para pasaje y carga, que responde a un modo de transporte de tracción eléctrica, piso alto, más pesado y rígido (en su uso) que el anterior, pero con velocidad alta: 140 a 200 km/h.

La adecuada determinación de los puntos de parada tiene gran importancia para la eficacia del sistema. Con muchas paradas se optimiza la captación de demanda pero se aumentan los tiempos de recorrido disminuyendo la competitividad del sistema, mientras que con pocas paradas los tiempos se acortan pero el sistema pierde autonomía aumentando su dependencia de sistemas complementarios. Por tanto es fundamental conseguir un equilibrio adecuado entre ambos requerimientos, independientemente de explorar como se ha dicho soluciones mixtas que compatibilicen los requerimientos de los recorridos largos y los cortos.

Gran importancia tiene también la elección de la situación de las paradas, no solo por su proximidad a las fuentes de demanda, sino por el papel de nodo generador o cualificador de tejido urbano que con las dotaciones adecuadas, puede desempeñar una estación; cuestión de gran importancia en la mejora de la estructura territorial del corredor norte-sur.

3A32. Implantación del corredor de transporte público mediante plataforma reservada entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas. Sus características -eventualmente ferrocarril- trazado y localización de estaciones serán los que resulten del estudio de viabilidad y del Plan Territorial previstos en desarrollo del Plan Insular de Ordenación. Indicativamente se establece su más conveniente paso por el corredor de la GC-500, cuya factibilidad y oportunidad quedan supeditadas al mencionado estudio. Su estación término se sitúa inicialmente en Maspalomas, debiendo disponerse en posición y forma tal que haga posible en su día la prolongación a Arguineguín.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

En razón de ello, el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana vendrá directamente obligado a acomodar su Plan General de Ordenación a las determinaciones del Plan Insular de Ordenación 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 de-

terminaciones mediante un Plan Territorial Especial.

Asimismo, el Gobierno de Canarias, en razón de sus competencias sectoriales en el ámbito territorial de la Actuación, queda obligado en cuanto se refiere a la armonización del trazado y características de la ampliación a 6 carriles de la GC.1 con las del futuro sistema de transporte sobre plataforma reservada.

La dotación de este sistema de transporte se valorará, en desarrollo del Plan Insular de Ordenación, mediante un estudio o dictamen previo de viabilidad para realizar una valoración crítica y análisis de la totalidad de aspectos desarrollados en el estudio existente realizado como desarrollo de las previsiones del Plan Insular de Ordenación en el año 1999 y, posteriormente, mediante el Plan Territorial Especial del corredor de Transporte Público con Infraestructura propia y modo guiado, en relación con las fases previstas.

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.

El aspecto básico de las fases previas será la selección del corredor más adecuado desde la óptica ambiental y las condiciones a establecer en su trazado para evitar y minimizar los impactos ambientales, tanto en suelo rústico como en los suelos urbanos. En este sentido, el Avance de planeamiento deberá contener la información y nivel propositivo suficiente a efectos de estudiar las distintas alternativas de trazado, y poder seleccionar el corredor idóneo desde el punto de vista ambiental, funcional, y de estructuración territorial.

Una vez que el Plan Territorial Especial especificado defina la demanda, y establezca el trazado del corredor y las características del sistema de transporte público con plataforma reservada, como primera fase, entre Las Palmas de Gran Canaria, el Aeropuerto y Maspalomas, que desarrollará las previsiones de ordenación de usos y actividades relacionadas con la línea, con su funcionalidad y con la posición de las Estaciones con respecto a las poblaciones y zonas de actividad económica más relevantes, se preverá la formulación de un Anteproyecto y Estudio de Impacto Ambiental, que desarrollará las determinaciones y directrices establecidas por el Plan Territorial.

Para la construcción y puesta en servicio del nuevo sistema que desarrolle el Plan Territorial Especial en la primera fase, se deberá estudiar entre otros, el modelo de gestión DBOT (Design, Built, Operate and Transfer), en el que una empresa o asociación de empresas proyecta en detalle, construye

y opera el sistema tras una licitación por la concesión durante un tiempo predeterminado y lo transfiere al organismo público responsable al cumplirse ese período, al ser uno de los que actualmente la Administración del Estado utiliza para este tipo de infraestructuras de gran coste.

El modelo de gestión que finalmente se defina deberá perseguir la articulación de los distintos operadores de transporte y la Autoridad Única del Transporte como fórmula que garantice la viabilidad de la gestión, más allá de su organización integrada en el territorio.

PTE27.- PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL LITORAL DE BAHÍA FELIZ:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

Ámbito territorial y marítimo delimitado por el Plan Insular a los efectos de analizar, ordenar y localizar un Puerto Deportivo-Turístico en el Litoral de Bahía Feliz, por medio de un Plan Territorial Especial.

Dicha ordenación está justificada por el modelo territorial de este Plan Insular para la Zona Turística Litoral del sur de la isla, para cualificar la oferta turística y por la constatación de una importante demanda de equipamientos náuticos y plazas de atraque para embarcaciones deportivas y turísticas, tanto por la industria turística situada en los términos municipales de Mogán y San Bartolomé de Tirajana, como por la Administración Pública Canaria y los propios usuarios locales y foráneos actuales.

El PTE deberá contener los estudios básicos establecidos en la Sección 16 -Espacio Costero y Marino- del Volumen IV del PIO, y definir, en base a dichos estudios y las necesidades territoriales de los equipamientos, dentro de cada ámbito territorial, el lugar adecuado para ejecutar dichas actuaciones, e incluso la conveniencia de no llevarlas a cabo, buscando alternativas para ello.

Ámbito marítimo y territorial establecido por el Plan Insular para ser desarrollado a través de un Plan Territorial Especial para localizar un Puerto Deportivo-Turístico de alta capacidad.

La infraestructura portuaria deberá tener las siguientes características:

- Capacidad: mínima de 300 y máxima de 500 plazas (amarres).

- Tipo de atraque: de alta calidad en la oferta, especialmente para embarcaciones con esloras comprendidas entre 10 y 15 metros.

- Tipo de instalaciones: instalaciones y servicios portuarios completos, con disposición de una zona de atraque importante para embarcaciones destinadas a las excursiones turísticas para la pesca deportiva o recreativa.

El Plan Territorial Especial del Litoral de Bahía Feliz deberá así mismo ordenar el ámbito terrestre para integrar el enlace de la posible instalación náutica con la autovía, incluir la mejora de las Playas de Bahía Feliz y del Águila, y la creación de un paseo marítimo como continuación del existente hacia el sur.

Asimismo, el Plan Territorial Especial del Litoral de Bahía Feliz, situado en el término municipal de San Bartolomé de Tirajana, en la ordenación de la actuación, deberá garantizar que la alteración previsible de la dinámica sedimentaria litoral no afectará negativamente al resto de las playas situadas al Sur, desde la Playa del Águila hasta el sistema dunar de Maspalomas. Igualmente, se deberá conocer y valorar adecuadamente la incidencia del puerto sobre el medio biológico marino y el paisaje litoral, analizándose de manera especialmente detallada las posibles afecciones sobre los sebadales.

Se asegurará el mantenimiento de la superficie de playa existente en el entorno del puerto, ya sea mediante la ejecución de obras de estabilización en las playas que se vean afectadas, o por compensación mediante la creación de superficie de playa en nuevas zonas próximas y colindantes a la instalación náutica.

El Plan Territorial Especial incluirá obligatoriamente los estudios básicos preceptivos contenidos en las Secciones 16 y 26 de este Volumen.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

3A33. Puerto Deportivo y mejora de Playa en Bahía Feliz.

- Tendrá una capacidad que no superará los 500 amarres.

- La dotación comercial en el dominio público marítimo-terrestre, será de 5 m² edificables por atraque como máximo.

- Se dispondrá de un mínimo de 2 plazas de aparcamiento por cada 3 atraques.

- La zona verde y ajardinada tendrá una superficie mínima de 50 m² por atraque, incluyéndose la plantación de un árbol de gran porte por cada 2 aparcamientos.

- Las nuevas instalaciones incluirán obligatoriamente una rampa de varada para vela y embarcaciones ligeras.

- Se incluirá la instalación de un club Náutico, además de taller de reparación, módulo de servicios con equipamiento comercial y administrativo.

- Deberá unir peatonalmente el puerto con la Playa del Águila.

- Tanto la localización como la capacidad de atraques y características de las instalaciones terrestres aquí reflejadas se considerarán orientativas. La viabilidad de la instalación y sus características habrán de ser decisivas mediante el oportuno análisis del Plan Territorial Especial correspondiente y por la evacuación del impacto ambiental del proyecto.

- Al encontrarse próximo a un espacio integrante de la Red Natura 2000, se someterá la actuación a una adecuada evaluación de las repercusiones en el lugar, recogiendo la denominación y el código del espacio de la Red Natura 2000 afectado, debiendo expresar de forma motivada el grado de afección a dicho espacio.

- El área de posible influencia del entorno del nuevo puerto tendrá en cuenta los posibles impactos en el medio biológico y en la dinámica sedimentaria, y en caso de que la zona presente una especial sensibilidad a estos dos aspectos mencionados, la zona a cartografiar se extenderá a 2 km a ambos lados de la posible localización del mismo. En caso contrario, cuanto menos, habrá de cubrir una distancia de 1 km a uno y otro lado de la costa, medido a partir de los límites laterales del puerto.

- Como criterio general, el puerto deportivo ha de ser desaconsejado, en caso de situarse:

- En zonas con fondos de un valor natural muy relevante.

- En tramos de dinámica litoral intensa.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

De acuerdo con ello, el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana vendrá obligado a acomodar su planeamiento de rango municipal a las determinaciones de este Plan Insular de Ordenación para dicho ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan Insular.

Las actuaciones previstas podrán estar sometidas a la tramitación de uno o varios Planes Territoriales Especiales que desarrollen el contenido de este apartado.

PTE28.- PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL LITORAL DE MELONERAS:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

Ámbito territorial y marítimo delimitado por el Plan Insular a los efectos de analizar, ordenar y localizar un Puerto Deportivo-Turístico en el Litoral de Meloneras, por medio de un Plan Territorial Especial.

Dicha ordenación está justificada por el modelo territorial de este Plan Insular para la Zona Turística Litoral del sur de la isla, para cualificar la oferta turística y por la constatación de una importante demanda de equipamientos náuticos y plazas de atraque para embarcaciones deportivas y turísticas, tanto por la industria turística situada en los términos municipales de Mogán y San Bartolomé de Tirajana, como por la Administración Pública Canaria y los propios usuarios locales y foráneos actuales.

El PTE deberá contener los estudios básicos establecidos en la Sección 16 -Espacio Costero y Marino- del Volumen IV del PIO, y definir, en base a dichos estudios y las necesidades territoriales de los equipamientos, dentro de cada ámbito territorial, el lugar adecuado para ejecutar dichas actuaciones, e incluso la conveniencia de no llevarlas a cabo, buscando alternativas para ello.

Ámbito marítimo y territorial establecido por el Plan Insular para ser desarrollado a través de un Plan Territorial Especial para localizar un Puerto Deportivo-Turístico de alta capacidad.

La infraestructura portuaria deberá tener las siguientes características:

- Capacidad: mínima de 300 y máxima de 500 plazas (amarres).

- Tipo de atraque: de alta calidad en la oferta, especialmente para embarcaciones con esloras comprendidas entre 10 y 15 metros.

- Tipo de instalaciones: instalaciones y servicios portuarios completos, con disposición de una zona de atraque importante para embarcaciones destinadas a las excursiones turísticas para la pesca deportiva o recreativa.

Asimismo, el Plan Territorial Especial del Litoral de Meloneras, situado en el término municipal de San Bartolomé de Tirajana, en la ordenación de la actuación, incluirá la mejora de las Playas del Hornillo y Meloneras, y la creación de un paseo marítimo entre Meloneras y Pasito Blanco, debiéndose

tener en cuenta los valores naturales presentes en la plataforma rocosa situada al Este de la playa existente junto a Pasito Blanco afectada por la ampliación.

Se asegurará el mantenimiento de la superficie de playa existente en el entorno del puerto, ya sea mediante la ejecución de obras de estabilización en las playas que se vean afectadas, o por compensación mediante la creación de superficie de playa en nuevas zonas próximas y colindantes a la instalación náutica.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

3A34. Puerto deportivo, mejora de Playas, y paseo marítimo.

- El puerto deportivo en su conjunto tendrá una capacidad que no superará los 500 amarres.

- La dotación comercial en el dominio público marítimo-terrestre, será de 5 m² edificables por atraque como máximo.

- Se dispondrá de un mínimo de 2 plazas de aparcamiento por cada 3 atraques.

- La zona verde y ajardinada tendrá una superficie mínima de 50 m² por atraque, incluyéndose la plantación de un árbol de gran porte por cada 2 aparcamientos.

- Las nuevas instalaciones incluirán obligatoriamente una rampa de varada para vela y embarcaciones ligeras.

- Se incluirá la instalación de un club Náutico, además de taller de reparación, módulo de servicios con equipamiento comercial y administrativo.

- Incluirá la mejora de las Playas del Hornillo y Meloneras, y la construcción de un paseo marítimo adecuado a las particulares características costeras del enclave.

- Deberá resolver la conexión de los puertos (existente y propuesto) y combinar su trazado, en ocasiones conformando la playa y, en otras, trazándolo sobre el acantilado.

- Se respetará como alternativa básica, la que ha sido seleccionada por el Ayuntamiento, en el expediente que se tramita actualmente, debiendo el Estudio de Impacto Ambiental contemplar un análisis complementario más completo sobre la dinámica litoral sedimentaria, que considere toda la unidad fisiográfica en la que se enclava el puerto. Tal y como es norma en este tipo de trabajos, la preci-

sión de la descripción de los procesos sedimentarios irá aumentando conforme se acerque a la zona de proyecto. En el entorno de la misma ha de realizarse una evaluación precisa y suficientemente justificada de la capacidad de transporte litoral de sedimento, debida a la acción conjunta de los oleajes y las corrientes.

- Tanto la localización como la capacidad de atraques y características de las instalaciones terrestres aquí reflejadas se considerarán orientativas. La viabilidad de la instalación y sus características habrán de ser decisivas mediante el oportuno análisis del Plan Territorial Especial correspondiente y por la evacuación del impacto ambiental del proyecto.

- Al encontrarse próximo a un espacio integrante de la Red Natura 2000, se someterá la actuación a una adecuada evaluación de las repercusiones en el lugar, recogiendo la denominación y el código del espacio de la Red Natura 2000 afectado, debiendo expresar de forma motivada el grado de afección a dicho espacio.

- El área de posible influencia del entorno del nuevo puerto tendrá en cuenta los posibles impactos en el medio biológico y en la dinámica sedimentaria, y en caso de que la zona presente una especial sensibilidad a estos dos aspectos mencionados, la zona a cartografiar se extenderá a 2 km a ambos lados de la posible localización del mismo. En caso contrario, cuanto menos, habrá de cubrir una distancia de 1 km a uno y otro lado de la costa, medido a partir de los límites laterales del puerto.

- Como criterio general, el puerto deportivo ha de ser desaconsejado, en caso de situarse:

- En zonas con fondos de un valor natural muy relevante.
- En tramos de dinámica litoral intensa.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

De acuerdo con ello, el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana vendrá obligado a acomodar su planeamiento de rango municipal a las determinaciones de este Plan Insular de Ordenación para dicho ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan Insular.

Las actuaciones previstas podrán estar sometidas a la tramitación de uno o varios Planes Territoriales Especiales que desarrollen el contenido de este apartado.

PTE29.- PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL LITORAL DE TAURO:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

Ámbito territorial y marítimo delimitado por el Plan Insular a los efectos de analizar, ordenar y localizar un Puerto Deportivo-Turístico en el Litoral de la Bahía de Tauro, por medio de un Plan Territorial Especial.

Dicha ordenación está justificada por el modelo territorial de este Plan Insular para la Zona Turística Litoral del sur de la isla, para cualificar la oferta turística y por la constatación de una importante demanda de equipamientos náuticos y plazas de atraque para embarcaciones deportivas y turísticas, tanto por la industria turística situada en los términos municipales de Mogán y San Bartolomé de Tirajana, como por la Administración Pública Canaria y los propios usuarios locales y foráneos actuales.

El PTE deberá contener los estudios básicos establecidos en la Sección 16 -Espacio Costero y Marino- del Volumen IV del PIO, y definir, en base a dichos estudios y las necesidades territoriales de los equipamientos, dentro de cada ámbito territorial, el lugar adecuado para ejecutar dichas actuaciones, e incluso la conveniencia de no llevarlas a cabo, buscando alternativas para ello.

Ámbito marítimo y territorial establecido por el Plan Insular para ser desarrollado a través de un Plan Territorial Especial para localizar un Puerto Deportivo-Turístico de alta capacidad.

La infraestructura portuaria deberá tener las siguientes características:

- Capacidad: mínima de 300 y máxima de 500 plazas (amarres).

- Tipo de atraque: de alta calidad en la oferta, especialmente para embarcaciones con esloras comprendidas entre 10 y 15 metros.

- Tipo de instalaciones: instalaciones y servicios portuarios completos, con disposición de una zona de atraque importante para embarcaciones destinadas a las excursiones turísticas para la pesca deportiva o recreativa.

Asimismo, el Plan Territorial Especial del Litoral de Tauro deberá ordenar el encuentro de la posible actuación náutica con la zona turística de borde situada junto a la costa, e incluir la mejora de la Playa de Tauro y la creación de un paseo marítimo.

La ordenación de la Bahía de Tauro garantizará la apertura de su horizonte, procurando mantener el máximo de amplitud visual hacia el mar.

Se asegurará el mantenimiento de la superficie de playa existente en el entorno del puerto, ya sea mediante la ejecución de obras de estabilización en las playas que se vean afectadas por el nuevo puerto, o por compensación mediante la creación de superficie de playa en nuevas zonas próximas y colindantes a la instalación náutica.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

3A35. Playa, paseo marítimo, y Puerto Deportivo de Bahía de Tauro.

- El nuevo puerto deportivo tendrá una capacidad que no superará los 500 amarres.

- La dotación comercial en el dominio público marítimo-terrestre, será de 5 m² edificables por atraque como máximo.

- Se dispondrá de un mínimo de 2 plazas de aparcamiento por cada 3 atraques.

- La zona verde y ajardinada tendrá una superficie mínima de 50 m² por atraque, incluyéndose la plantación de un árbol de gran porte por cada 2 aparcamientos.

- Las nuevas instalaciones incluirán obligatoriamente una rampa de varada para vela y embarcaciones ligeras.

- Se incluirá la instalación de un club Náutico, además de taller de reparación, módulo de servicios con equipamiento comercial y administrativo.

- Incluirá la regeneración de las Playas de Tauro y El Cura, y la creación de un paseo marítimo adecuado a las características del enclave.

- Tanto la localización como la capacidad de atraques y características de las instalaciones terrestres aquí reflejadas se considerarán orientativas. La viabilidad de la instalación y sus características habrán de ser decisivas mediante el oportuno análisis del Plan Territorial Especial correspondiente y por la evacuación del impacto ambiental del proyecto.

- Al encontrarse próximo a un espacio integrante de la Red Natura 2000, se someterá la actuación a una adecuada evaluación de las repercusiones en el lugar, recogiendo la denominación y el código del espacio de la Red Natura 2000 afectado, debiendo expresar de forma motivada el grado de afección a dicho espacio.

- El área de posible influencia del entorno del nuevo puerto tendrá en cuenta los posibles impactos en el medio biológico y en la dinámica sedimentaria, y en caso de que la zona presente una especial sensibilidad a estos dos aspectos mencionados, la zona a cartografiar se extenderá a 2 km a ambos lados de la posible localización del mismo. En caso contrario, cuanto menos, habrá de cubrir una distancia de 1 km a uno y otro lado de la costa, medido a partir de los límites laterales del puerto.

- Como criterio general, el puerto deportivo ha de ser desaconsejado, en caso de situarse:

- En zonas con fondos de un valor natural muy relevante.
- En tramos de dinámica litoral intensa.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

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

Las actuaciones previstas podrán estar sometidas a la tramitación de uno o varios Planes Territoriales Especiales que desarrollen el contenido de este apartado.

PTE26.- PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE LA AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE MOGÁN:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

Respecto al Puerto de Mogán se prevé la ampliación del actual Puerto para uso deportivo y pesquero, en un Plan Territorial que debe incluir el Estudio de la rehabilitación de la cantera, la ejecución de un paseo marítimo y la implantación de dotaciones e infraestructuras, hoy deficitarias en el entorno del puerto.

Para la mejora del Puerto de Mogán se han de observar las siguientes determinaciones:

- a) Dimensionar la capacidad de la ampliación en función de sus actuales condiciones, analizando los posibles impactos negativos en el agua abrigada.
- b) La necesaria vinculación de la ampliación con la actual cantera y su rehabilitación.

c) Establecimiento de medidas que mejoren las condiciones del sector pesquero de Mogán.

d) Reserva de suelo para dotaciones e infraestructuras que aporten soluciones a la actual situación deficitaria del Puerto de Mogán.

Así enfocado el asunto, se asume un crecimiento de la oferta de amarres deportivos que darán apoyo a través de nuevas instalaciones al estrangulado sector pesquero.

Se estudiará la conveniencia de incluir una zona deportiva y una zona pesquera en los puertos comerciales de nueva creación o en la ampliación de los existentes.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

3A36. Puerto de Mogán.

- Aumentar la oferta de amarres deportivos y pesqueros, rehabilitación de la cantera, ejecución de un paseo marítimo y dotar de equipo en infraestructura al entorno del puerto, hoy deficitario.

- Tanto la viabilidad de la ampliación como la dimensión de la capacidad de atraques y características de las instalaciones terrestres y demás determinaciones para el PTE26 serán establecidas finalmente por el oportuno análisis del Plan Territorial y por la evaluación de impacto ambiental del proyecto.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

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

Las actuaciones previstas podrán estar sometidas a la tramitación de uno o varios Planes Territoriales Especiales que desarrollen el contenido de este apartado.

PTE42.- PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE EQUIPAMIENTO TURÍSTICO DE OCIO EN EL MEDIO NATURAL:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

La importancia que se le atribuye a esta Actuación es consecuencia del carácter estratégico que es-

te 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 las intervenciones, así como su localización en enclaves a menudo de gran fragilidad y singularidad caracterizados por sus extraordinarios valores naturales o 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 área libre estructurante con equipamiento turístico, así como los estándares de calidad del Plan Insular de Ordenación; 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.

La ordenación de los enclaves seleccionados que establece el Plan Insular de Ordenación responde a los criterios de integrar áreas libres equipadas en el medio natural vinculado a la costa y a la industria turística, configurando así productos turísticos innovadores con un alto valor paisajístico añadido y respetuosos con el medio en el que se insertan.

El objetivo fundamental del Plan Insular de Ordenación en estos ámbitos es, por tanto, configurar un modelo alternativo de equipamiento complementario cercano a la Zona Turística Litoral del Sur, caracterizado fundamentalmente por implantaciones de productos turísticos complementarios con instalaciones construidas de 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 de estas piezas como elemento fundamental para la recualificación y reestructuración de los mismos, en la búsqueda de una nueva oferta turística capaz de regenerar el modelo anterior, realizando la industria turística como motor de la economía de la isla.

Estos sectores presentan, en general, una problemática que está muy relacionada con la proximidad a espacios de elevado interés paisajístico o 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.

El objetivo fundamental de la ordenación radica en la organización de espacios dotacionales complementarios a los productos turísticos residenciales asentados en la franja costera, basada en el valor intrínseco del medio natural y en ciertos valores agregados por los procesos agrícolas y de captación de agua localizados en los sectores.

Los criterios generales para la ordenación de cada ámbito independiente son los siguientes:

- 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 estructura general básica:

Ámbito A: de Protección total.

Comprende toda la zona del sector colindante con los ámbitos en donde se localizan las mayores pendientes y los enclaves de mayor fragilidad paisajística, topográfica, botánica y patrimonial.

Ámbito B: de Protección paisajística.

Situada en sectores de menor fragilidad, 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. Las características de esta zona aconsejan un estudio minucioso de las consecuencias que tendría la implantación de cualquier tipo de edificación en la misma.

Ámbito C: de Espacios libres.

Integrada por pequeños accidentes orográficos interiores al sector, no posee capacidad para albergar edificación debido a sus peculiares condiciones morfológicas.

Ámbito D: de localización preferente de edificaciones.

Comprenderá siempre la Zona situada más hacia el interior del sector con menor incidencia visual y

mayor aptitud topográfica para albergar los equipamientos necesarios. Su ordenación debería contemplar asimismo un retranqueo suficiente del borde de los sectores más frágiles 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, y a la infraestructura de caminos agrícolas existentes, evitando desmontes y terraplenes, y la apertura de nuevas pistas.

Asimismo, se realizará un estudio de los movimientos de tierra precisos que deberán resolverse dentro de cada ámbito y, en su caso, trasladarse los excedentes fuera del límite del sector a vertederos autorizados.

Independientemente de las medidas de protección adoptadas en el Plan Territorial, en todas aquellas actuaciones que supongan intervención en cauces de barrancos se observará lo establecido por el Reglamento de Dominio Público Hidráulico 849/96 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.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

3A37. Áreas Libres Estructurantes con equipamiento turístico:

Desde este Plan Insular de Ordenación se establecen varias localizaciones aptas para albergar distintos tipos de equipamiento complementario de gran consumo de suelo situadas en el interior del territorio costero destinado al turismo organizado del sur de la isla.

En concreto, el área con equipamiento proyectada al Sur del núcleo de Aldea Blanca (San Bartolomé de Tirajana), deberá destinarse a equipamiento extensivo de escaso impacto paisajístico.

Tanto la definición del uso al que finalmente vayan a destinarse, como el ajuste de la delimitación del ámbito propuesto en el plano nº 3 de Ordenación y Estructura del Territorio -contenido en el Tomo 2 del Volumen V de este Plan-, estarán supeditados al criterio del Plan Territorial Especial que se redacte para su ordenación.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

En razón de ello, los Ayuntamientos de San Bartolomé de Tirajana y Mogán vendrán directamente

obligados a acomodar sus Planes Generales de Ordenación a las determinaciones del Plan Insular de Ordenación para este ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido, de acuerdo con los procedimientos y plazos reglados por este mismo Plan Insular, con independencia de la facultad de desarrollar sus determinaciones mediante un Plan territorial Especial.

Asimismo, las Administraciones Públicas con competencias sectoriales afectadas por el Plan Territorial en particular el Gobierno de Canarias en relación con la Autopista GC-1 y la carretera GC-500 quedan obligadas en cuanto a la acomodación al Plan Insular de Ordenación y coordinación con él de sus planes sectoriales y acciones en este ámbito territorial.

A los órganos gestores se incorporarán las siguientes Administraciones Públicas: Gobierno de Canarias, Cabildo Insular de Gran Canaria, Ayuntamientos de San Bartolomé de Tirajana y Mogán.

Es preceptivo el planeamiento conjunto mediante el Plan Territorial Especial de ámbito insular previsto en la Sección 30 -Actividades Recreativas, Divulgativas, Científicas y Deportivas- de este Volumen. No obstante, su gestión a partir de tal Plan podrá fraccionarse en varios operativos, uno de los cuales es este Plan Territorial Especial de equipamiento turístico de ocio en el medio natural, o incluso desarrollarse mediante el normal ejercicio de las competencias propias de cada organismo público inversor.

Los criterios y objetivos enunciados serán de aplicación mediante un Plan Territorial, que se prevé en la Sección 2 -del desarrollo de las determinaciones de este Plan Insular de Ordenación- de este Volumen.

La actuación se define como "Estratégica", siéndole de aplicación cuantas especificaciones y regulaciones le corresponden a esta conceptualización de acuerdo con este Plan Insular. Su gestión será necesariamente unitaria, y su iniciativa privada podrá integrarse en el órgano de gestión que finalmente se constituya al efecto en caso de su consideración como Área de Gestión Integrada. En tal caso, se estará a lo que disponen los artículos 140 a 143 del TRLOTENAC. Deberá quedar garantizada la ejecución del equipamiento complementario e instalaciones anejas previamente a la construcción de cualquier otro tipo de edificación, constituyendo las mismas una unidad indivisible.

Las Administraciones Públicas con competencias urbanísticas, Ayuntamientos de San Bartolomé de Tirajana y de Mogán, Gobierno de Canarias y Ca-

bildo de Gran Canaria podrán tomar la iniciativa de desarrollo de planeamiento y de la urbanización. Para ejercitar esta acción será preciso crear un órgano unitario de gestión bajo cualquiera de las formas de gestión previstas en este Plan Insular y en el TRLOTENAC.

La implantación de esta oferta complementaria en los ámbitos señalados en el plano de ordenación de este Ámbito Territorial deberá ser en todo caso compatible con el régimen de usos regulado para cada zona en las Secciones 6 a 8 del Volumen IV de este Plan Insular. Este Plan Territorial Especial constituye, por tanto, una posible segregación del Plan Territorial Especial de Instalaciones Recreativas previsto en la Sección 30 -Actividades Recreativas, Divulgativas, Científicas y Deportivas- de este Volumen.

Artículo 269.- Determinaciones para adecuación del desarrollo al modelo insular (ND).

A) A desarrollar mediante Planes y Normas de Espacios Protegidos (PNEP):

• Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

El Plan Insular de Ordenación, definido por el Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el TRLOTENAC como el instrumento de ordenación general de los Recursos Naturales y del Territorio, se posiciona jerárquicamente sobre los instrumentos de ordenación de los Espacios Naturales Protegidos a los que establece Determinaciones y criterios para la ordenación.

En este contexto se enmarcan las determinaciones desarrolladas por el Plan Insular de Ordenación para este Ámbito Territorial.

• Determinaciones y Criterios para la Ordenación:

3PNEP1.- NORMAS DE CONSERVACIÓN DEL SITIO DE INTERÉS CIENTÍFICO DE JUNCALILLO DEL SUR:

3D1. En este tramo tiene su presencia el Sitio de Interés Científico de Juncalillo del Sur, cuyo objetivo es la protección del hábitat costero de la avifauna limícola y migradora así como otras especies protegidas y sus hábitats particulares.

Se propone acentuar la protección de la costa prohibiéndose cualquier edificación en la zona de influencia salvo las que se consideren al servicio de los objetivos propuestos para el Sitio de Interés Científico, así como el tránsito indiscriminado de vehículos.

- Priorizar la redacción del documento de Normas de Conservación.

- Introducir una señalización suficiente así como un observatorio de aves y centro de interpretación.

- Estudio del papel de Las Salinas, con su posible regeneración ambiental.

• Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

En razón de ello, las Normas de Conservación del Sitio de Interés Científico de Juncalillo del Sur vendrán directamente obligadas a acomodar sus previsiones a las determinaciones del Plan Insular de Ordenación para este ámbito, incorporándolas íntegramente a sus contenidos, de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan Insular de Ordenación, con independencia de la facultad de desarrollar sus determinaciones mediante uno o varios Planes Territoriales Especiales.

B) A desarrollar mediante Actuaciones Programáticas (PROG):

3PROG1.- CONSOLIDACIÓN Y REFUERZO DE CENTRALIDADES:

3D2. Consolidación y refuerzo de las centralidades de El Tablero-El Salobre y San Fernando de Maspalomas.

- La zona El Tablero-El Salobre debe consolidarse, junto con San Fernando, como la zona residencial y de servicios de la Ciudad Turística del Sur. Para ello, se requiere dotarla de una estructura urbanística adecuada que ordene su crecimiento y ofrezca equipamientos, dotaciones, servicios e infraestructuras acordes con su papel de centralidad.

3D3. Consolidación y refuerzo de la centralidad de Arguineguín.

- La zona de Arguineguín debe consolidarse, junto con San Fernando, como la zona residencial y de servicios del ámbito turístico de los barrancos del suroeste. Para ello, se requiere dotarla de una estructura urbanística adecuada que ordene su crecimiento y ofrezca equipamientos, dotaciones, servicios e infraestructuras acordes con su papel de centralidad.

- El crecimiento de suelo de residencia permanente deberá realizarse exclusivamente en torno al núcleo de Arguineguín, de acuerdo con los criterios establecidos en este Plan para el control del crecimiento de estos núcleos.

C) A desarrollar mediante Determinaciones a la Administración competente por razón de la materia de que se trate (DIR):

3DIR1.- DETERMINACIONES PARA LA COORDINACIÓN DE LAS ACTUACIONES EN MATERIA DE ORDENACIÓN LITORAL:

3D4. Centro del motor.

- Acogerá los servicios náuticos a motor cuya única ubicación posible en el Sur de la isla estará vinculada al estudio que al respecto realice el Plan Territorial Parcial PTP9. Comprenderá la integración de todas estas actividades en cuanto a facilidades que exijan y un espacio cerrado que no deberá superar los 750 m² construidos.

- Esta ubicación se entenderá como indicativa, y estará condicionada a las conclusiones del Plan Territorial mencionado.

3D5. Sustitución del emisario existente en la Playa del Águila por otro de nueva implantación en la presumible zona del contradique del Puerto Deportivo de Bahía Feliz. En todo caso, este emisario debe verter lo mínimo posible, bombeando el grueso del caudal allí localizado a la depuradora de Las Burras.

3D6. Mejora de la Playa de San Agustín.

- Se mejorará la playa con aportación de arena, sin necesidad de estructura marítima de apoyo.

- El proyecto deberá resolver la canalización de los barrancos del tramo para dar continuidad al paseo marítimo y previendo el impacto de las avenidas en el perfil de la playa.

3D7. Estabilización de la Playa del Inglés.

- Proyecto de estabilización de la playa entre el Barranco de Maspalomas y el Faro. Se buscará la forma de estabilizar la playa inestable que existe en esta zona, tras estudiar la baja rocosa que con distinta potencia se extiende en este reducido contexto.

- Será indispensable disponer de una descripción suficiente de la dinámica litoral que permita conocer el movimiento de los sedimentos de la zona.

- Se estudiará la posibilidad de generar playa emergida permanentemente junto al dique existente o de albergar un espacio público, aunque no sea sobre un perfil playero, entendiéndose como rasa arti-

ficial o similar aún concertado con la actividad privada colindante, que produzca espacio litoral público que se necesita en la zona.

- Se desaconseja una prolongación relevante del muelle del Faro.

Esta acción deberá ser compatible con la dinámica natural de la Charca de Maspalomas.

3D8. Mejora de la Playa de Puerto Rico.

- Consecución de la máxima superficie de playa estable posible.

- El proyecto dispondrá de un estudio profundo de la granulometría más adecuada, para la arena de aportación, la cual permita obtener una playa estable a largo plazo, que garantice los calados de acceso a la zona de amarre, y que proporcione unas condiciones de baño adecuadas.

3D9. Mejora de la Playa de Amadores.

- Consecución de la máxima superficie de playa estable posible.

- El proyecto dispondrá de un estudio con profundidad de la granulometría adecuada para la arena de aportación, con la cual se logre un perfil de playa estable a largo plazo y unas condiciones de baño óptimas.

3D10. Mejora de la Playa de Mogán.

3D11. Mejora y acondicionamiento de la Playa de Tasarte.

Se estará en todo caso a lo que determine el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Rural del Nublo.

Como recomendaciones a valorar por dicho instrumento de ordenación, se proponen las siguientes actuaciones:

- La mejora de la playa de Tasarte debe incluir el acondicionamiento del acceso peatonal, la instalación de dotaciones al servicio de la playa, la ejecución de un embarcadero y la adecuación de la edificación existente.

- Respeto por la zona de servidumbre de protección de costas.

- Instalación de dotación de aparcamientos y otros servicios en relación con la capacidad de usuarios.

- Recuperación de las actuales edificaciones para usos al servicio del litoral.

- Ordenación de la circulación de vehículos fuera de la zona de servidumbre de protección.

- Para la forma de gestión de las actuaciones, se estará a lo determinado en el PRUG del Nublo.

3D12. Embarcaderos en las Playas de Tasarte y Asno.

Se estará en todo caso a lo que determine el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Rural del Nublo.

Como recomendaciones a valorar por dicho instrumento de ordenación, se proponen dos embarcaderos o áreas de fondeo fijo en las Playas de Tasarte y del Asno, para las que resultará necesaria la aprobación del correspondiente proyecto y de un estudio básico de impacto con los condicionantes que adicionalmente se establezcan desde el PRUG.

3D13. Ámbitos de protección entre el Puerto de Mogán y la Punta del Descojonado.

- Los acantilados que conforman el litoral del tramo, se someten a las medidas de protección determinadas para el Espacio Natural al que pertenecen.

- Se prohíben todo tipo de actuaciones que supongan la alteración de las rasas y las cuevas existentes en el litoral del tramo. Esta determinación debe tenerse en cuenta en la redacción del planeamiento territorial que pueda afectarle.

- Dentro de la zona de servidumbre de protección de las playas, se prohíben los usos de acampada y circulación o aparcamiento de vehículos.

- Se prohíben las artes de pesca que no sea el de anzuelo en todo el tramo y concretamente la pesca submarina y las instalaciones de acuicultura.

3DIR2.- DETERMINACIONES PARA LA COORDINACIÓN DE LAS ACTUACIONES EN MATERIA DE CARRETERAS:

3D14. Mejora del trazado y de la sección de la red viaria existente.

- Carretera de Mogán a La Aldea:

• Las consideraciones contenidas en el estudio sobre la red insular de carreteras realizado por este Plan Insular de Ordenación, tanto a propósito de la movilidad como atendiendo a razones de articulación

territorial y desarrollo económico, aconsejan afrontar la mejora de la accesibilidad desde Mogán a La Aldea mediante actuaciones de mejora sustancial, pero sin recurrir a un nuevo corredor, y mediante vías de velocidad característica adecuada a su intensidad y tipo de uso, más adecuadas para mejorar sustancialmente la seguridad que destinadas a aumentar la velocidad. Ello permitiría mantener la solución apoyada fundamentalmente en la traza de la carretera actual, doblando la sección y rectificando donde ello sea aconsejable en parte de su recorrido, lo que permitirá aumentar la seguridad y la capacidad de la carretera sin recurrir a un nuevo trazado. Las mejoras del trazado deben, al menos, estudiarse en la Degollada de La Aldea, Barranco de la Mata, Lomo de Veneguera y Pie de la Cuesta.

- Deben estudiarse soluciones alternativas en las zonas críticas desde el punto de vista ambiental identificadas en la ficha correspondiente a las infraestructuras viarias de este Plan.

- Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

La integración y el desarrollo de estas actuaciones en el modelo territorial insular se realizarán mediante uno o varios Planes Territoriales Especiales de acuerdo con lo que establecen los artículos 23 y 24 del TRLOTENAC. Sus determinaciones estarán en coordinación con los objetivos y criterios estratégicos de ordenación establecidos por el Plan Insular de Ordenación para los distintos Planes Territoriales previstos para este ámbito territorial. Incluso podrán desarrollarse a través de las correspondientes Calificaciones Territoriales y Proyectos de Obras, siempre y cuando su materialización no resulte incompatible con el modelo territorial establecido por el Plan Insular de Ordenación.

D) A desarrollar mediante Determinaciones e Instrucciones al planeamiento urbanístico (PGO):

3PGO1.- DETERMINACIONES E INSTRUCCIONES GENERALES A LOS PGO DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA Y MOGÁN:

3D15. Áreas libres estructurantes en los fondos de los barrancos litorales del Suroeste.

De acuerdo con los objetivos y las determinaciones de estructura y forma general del territorio enunciados para este Ámbito Territorial, y como se expresa en la directriz gráfica (Plano E 1/25.000), adquiere valor estructurante general del territorio el pautado transversal a la costa de los fondos de barrancos en el litoral del término de Mogán, que habrán de ser preservados de la urbanización por el Plan General de Ordenación de Mogán, o por el Planeamiento Territorial que desarrolle a este Plan Insular de Orde-

nación, de modo que se mantenga su carácter de espacio libre, condición dominante, aunque no exclusiva, que habrá de configurar el paisaje y la escenografía propia de cada barranco.

3D16. Protección de morros y lomos costeros en los barrancos litorales.

- Para preservar el principal rasgo de identidad paisajística de la costa, marcada por las desembocaduras de los haces de barrancos litorales, el planeamiento general de Mogán, o el urbanístico de desarrollo, establecerá las determinaciones necesarias para mantener inalterados los relieves naturales de los morros y lomos costeros de cada barranco, y, por tanto, libres de elementos de urbanización y de edificación.

- Con la misma finalidad, y para evitar concentraciones relativas de aprovechamiento edificatorio, que resultarían inadecuadas respecto al relieve y paisaje natural de los barrancos en los bordes costeros de estas formaciones orográficas, el planeamiento general municipal, y eventualmente el planeamiento parcial que lo desarrollase en este subámbito, aplicarán el criterio de no localizar en el tercio próximo a la costa de cada barranco incluido en suelo urbanizable, edificabilidad superior a un tercio de la total que corresponda a cada una de tales unidades orográficas.

3D17. Áreas libres preservadas de la urbanización y la edificación en los lomos altos y divisorias de aguas en los barrancos litorales.

Asimismo, deben preservarse de la ocupación los lomos y divisorias de barrancos, por análogas razones de conservación de la identidad territorial basada en un paisaje característico. Para ello, el Plan General de Ordenación de Mogán regulará la afectación paisajística de la edificación a las laderas de cada barranco, evitando sistemáticamente la competencia del volumen de edificación y de su altura con el relieve propio de los barrancos. El planeamiento general y sus planes parciales de desarrollo definirán y aplicarán -con independencia de su aprovechamiento urbanístico y de su edificabilidad global- la determinación general de evitar que la urbanización y las cotas de remate de la edificación superen la altitud de 1/3 (un tercio) del cantil de cada barranco, medida entre el fondo del cauce y la línea virtual de horizonte apreciable desde el interior del barranco.

Las especificaciones contenidas en las determinaciones precedentes, tienen el carácter de Normas Directivas para el planeamiento municipal de acuerdo con el TRLOTENAC. Se aplicarán y adaptarán de modo mediatizado atendiendo a las peculiaridades y singularidades orográficas de cada barranco y de

sus diferentes enclaves de acuerdo con lo que se establece la Sección 31 -Turismo- de este Volumen.

3D18. Ordenación y protección del Barranco de Arguineguín:

Las características naturales del barranco, y el aprovechamiento agrícola tradicional, han originado un espacio de extraordinaria calidad ambiental, pero también de gran fragilidad frente a una demanda de nuevas implantaciones y nuevas transformaciones del territorio.

Ello aconseja adoptar medidas de protección, dirigidas a establecer unos umbrales básicos de equilibrio entre las posibilidades de nuevos usos y edificación, la actividad agrícola y los valores ambientales y patrimoniales. El instrumento será un Plan Territorial de desarrollo del Plan Insular de Ordenación.

Se establecerán medidas de protección y recuperación de los elementos y valores naturales, culturales y paisajísticos, tales como los palmerales, los caminos reales, el patrimonio tradicional y arqueológico, los elementos naturales y paisajísticos, el paisaje, etc.

Se establecerán criterios de actuación relativos a las distintas actividades y procesos que puedan tener lugar, en relación con su definición, localización, dimensiones, integración ambiental y paisajística y en entornos de interés patrimonial, etc. referido a todo tipo de actuaciones, equipamientos, infraestructuras, crecimientos urbanos, asentamientos rurales, etc. Se dedicará especial atención al control de nuevas vías o caminos.

Deberán definirse los umbrales y capacidad máxima de nueva edificación, en función del mantenimiento del dominio cuantitativo y visual del espacio. Deberá atenderse, en este sentido, a las características y tamaños de la parcelación rústica existente. Se introducirán, asimismo, medidas con criterios paisajísticos de control formal de las edificaciones y control ambiental de los nuevos usos, así como del tipo de instalaciones destinadas a nuevos servicios, con particular atención a los del equipamiento y turismo rural, según el tipo de actividades y en las condiciones que se señalen en la normativa para las zonas de especial protección del medio natural y rural.

3D19. Localización alternativa de área de almacenaje y servicios en Mogán.

El Plan General de Ordenación de Mogán estudiará la posibilidad de localizar un área de almacenaje y servicios vinculada a la actividad turística de forma que su implantación resulte compatible con la preservación del carácter turístico del área, con

los valores paisajísticos y con la estructura y zonificación que establece este Plan Insular para el Ámbito Territorial nº 3.

3D20

3A21

En el marco de una estrategia de dotación de servicios de apoyo a la industria turística asentada en el Sur y en los barrancos litorales del suroeste, se prevé la integración territorial de ámbitos mixtos de pequeña industria local, de almacenaje y de servicios adecuadamente conectados que resuelvan los problemas logísticos de dicha actividad estratégica.

De acuerdo con la previsión de actuaciones para la dotación de suelo industrial, se establecen las áreas de El Tablero y Arguineguín, como indicadas para la instalación de minipolígonos de actividades logísticas, cuya localización y desarrollo serán ajustados en el marco de gestión referido.

Como condición particular de este enclave se debe minimizar su perceptibilidad desde la GC-1, sin impedir la contemplación del paisaje interior circundante que caracteriza la aproximación a la Ciudad Turística del Sur.

3PGO2.- DETERMINACIONES E INSTRUCCIONES ESPECÍFICAS AL PGO DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA:

3D22. 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.

3D23. En el área de El Hornillo:

- Ordenación del lomo de El Hornillo en la extensión de Pasito Blanco, donde la edificación se organizará libremente pero sin ocupar los dos barranquillos que delimitan el área.

- Organización del lomo de las Meloneras con una calle de acceso desde la GC-500 y ordenación abierta de la edificación.

- Acceso principal coincidente con el de Meloneras formalizado con usos y edificios singulares.

- Vía de conexión del Tablero con la GC-500 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 de El Hornillo mediante la extensión del Parque Urbano del Barranco de la Tabquera hacia las Cuarterías de Calderín a través de una zona de ocio. Incorporación de un nuevo parque urbano al Sur de El Tablero colindante con la zona de ocio de Calderín, y oferta de equipamiento y comercio para El Hornillo y Sonneland. Tratamiento del cauce del Barranco de la Tabquera, manteniendo libres sus laderas y fondo.

- 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 recalificación 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 GC-500 diferenciando su carácter de vía rápida y carretera de carácter urbano respectivamente.

3D24. 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. La edificación se localizará preferentemente de forma paralela a las curvas de nivel, disminuyendo gradualmente en densidad y altura a medida que se acerque a la línea costera.

- 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.

3D25. En la primera franja de ocupación costera, en aplicación del modelo territorial definido por el Plan Insular de Ordenación 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 este Ámbito, 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 28 de julio, de Costas.

3D26. Área de Equipamiento Estructurante del Barranco de Los Palmitos:

El hotel y las instalaciones deportivas existentes mantendrán sus dimensiones actuales. Asimismo no podrá incorporarse ningún otro uso salvo el eventual ajuste, mejora o ampliación del Parque Temático existente.

3D27. En cambio, el área destinada a residencia permanente situada en los sectores del Hornillo y Sonneland quedará regulada mediante unas determinaciones 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.

3D28. Parque Ecomuseo de Maspalomas:

La oportunidad de su desarrollo y el contenido definitivo resultarían competencias del PGO de San Bartolomé de Tirajana. No obstante, se establece la siguiente caracterización indicativa:

- Se concibe como un espacio dotacional plurifuncional basado en el valor intrínseco del medio natural y los valores agregados por los procesos de antropización del territorio.

- La intervención se desarrollará según el siguiente esquema de distribución de usos e instalaciones:

- Actuación central concebida como zona de museos temáticos en la que pueden diferenciarse cuatro áreas:

- El Parque Arqueológico, incorporando el poblado aborigen de Lomo Perera y las cuevas de ladera del Barranco de Fataga.

- El Parque Público, concebido como área a reforestar, con dotaciones de ocio y en estrecha relación con la ciudad turística de Maspalomas-Playa del Inglés.

- Un Parque Agrícola Tradicional.

- Una zona de acogida al Parque Natural de Pílancones y Paisaje Protegido de Fataga.

- Otras actuaciones 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.

- Área de equipamiento representativo en la confluencia de los barrancos de Ayagaures y Fataga, concebida como acceso común al sistema dotacional generado.

3PGO3.- DETERMINACIONES E INSTRUCCIONES ESPECÍFICAS AL PGO DE MOGÁN.

3D29. Crear una amplia zona de tipo residencial permanente y su delimitación en los terrenos situada más cerca del núcleo urbano de Arguineguín, de forma que se pueda absorber el previsible crecimiento de dicho núcleo principalmente en la zona de Lomados. Las determinaciones reguladoras que afecten a la residencia permanente se fijarán por comparación atendiendo a los criterios de calidad que, en cada caso, se establezcan para el alojamiento turístico colindante. En ella se concentrarán las Dotaciones y Equipamientos de tipo socio-cultural y docente, así como las cesiones de terrenos a viviendas municipales.

3D30. Prever una continuidad e integración ordenada de todos los sectores residenciales turísticos de forma que, manteniendo la independencia y autonomía funcional de cada barranco, se articulen entre sí con una concepción unitaria en esta zona de costa hasta la urbanización "Puerto Rico". Asimismo, se deberá reordenar las edificabilidades y la población prevista por sectores en las distintas zonas y parcelas con objeto de adaptar éstas a las determinaciones y densidades del Plan Insular de Ordenación y permitir un desarrollo efectivo y equilibrado de los distintos sectores.

3D31. Acondicionamiento de la Charca de Arguineguín.

Deberá compatibilizar la conservación de sus valores naturales con las dotaciones y equipamientos previstos en su entorno inmediato.

3D32. Ordenación y protección del Barranco de Mogán:

- Se establecerán medidas de protección y recuperación de los elementos y valores naturales, culturales y paisajísticos, tales como los palmerales, los caminos reales, el patrimonio tradicional y arqueológico, los elementos naturales etc.

- Se establecerán criterios de actuación relativos a las distintas actividades y procesos que puedan tener lugar, en relación con su definición, localización, dimensiones, integración ambiental y paisajística y en entornos de interés patrimonial, etc. referido a todo tipo de actuaciones, equipamientos, infraestructuras, crecimientos urbanos, asentamientos rurales, etc. Dedicará especial atención al control de nuevas vías o caminos.

- Deberán definirse los umbrales y capacidad máxima de nueva edificación, en función del mantenimiento del dominio cuantitativo y visual del espacio. Deberá atenderse, en este sentido, a las características y tamaños de la parcelación rústica existente. Se introducirán, asimismo, medidas con criterios paisajísticos de control formal de las edificaciones y control ambiental de los nuevos usos, así como del tipo de instalaciones destinadas a nuevos servicios, con particular atención a los del equipamiento y turismo rural, según el tipo de actividades y en las condiciones que se señalen en este Volumen para las zonas de especial protección del medio natural y rural.

3D33. Parque marítimo, de ocio y deportivo, en el Barranco de Arguineguín, con ámbito de servicio intermunicipal.

Artículo 270.- Instrumentos de desarrollo (ND).

La integración y el desarrollo de estas actuaciones en el modelo territorial insular se realizará mediante su integración en el planeamiento general municipal de acuerdo con lo que establecen los artículos 32 a 36 del TRLOTENAC.

Sus determinaciones estarán en coordinación con los objetivos y criterios estratégicos de ordenación establecidos por el Plan Insular de Ordenación para los distintos Planes Territoriales previstos en este ámbito territorial.

Sección 37

Ámbito Territorial número 4: el Valle de La Aldea

Artículo 271.- Descripción y función insular del ámbito (NAD).

1. Este singular ámbito, localizado en el extremo occidental de la isla, participa funcionalmente

de la condición costera, interior, y de rico valle agrícola. Su entorno está afectado territorialmente por la delimitación de tres de los Espacios Naturales declarados por la Ley de Espacios Naturales de Canarias -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.

2. La definición estricta del Valle de La Aldea no está afectada esencialmente por protecciones del valor natural, sin embargo, el hecho de encontrarse flanqueado por los citados espacios naturales protegidos, las particulares características de sus explotaciones agrícolas de gran riqueza y potencial, la existencia de numerosos yacimientos arqueológicos y los valores etnográficos y paisajísticos, lo hacen merecedor de un tratamiento unitario y especial.

3. El análisis y el diagnóstico que han de fundamentar y orientar la ordenación de este ámbito, se describen en el Título 2 del Volumen III de este Plan Insular.

Artículo 272.- Objetivos de la actuación territorial (ND).

1. El Plan Insular de Ordenación establece como objetivo básico para este ámbito el mantenimiento de los valores naturales autóctonos, la base económica agrícola, y la diversificación de la economía asumiendo turismos especializados.

2. El elemento estructural fundamental lo constituye el valle, tanto en su desembocadura costera, donde es necesario compatibilizar los nuevos usos turísticos con la preservación de los valores arqueológicos y naturales, como en el cauce central y la conexión interior con los barrancos, que obligan a ajustar los crecimientos y desarrollos del núcleo de forma lineal y limitada.

3. La Aldea puede y debe desarrollar una capacidad de organización del turismo interior insular, configurándose como centro operativo y área de equipamiento para la visita y la estancia en el espacio de cumbres.

4. La propuesta de dotación de capacidad turística surge en el Plan Insular de Ordenación de dos causas fundamentales: la intención municipal de prever un desarrollo turístico de la zona y la necesidad de prefigurar 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 extremo valor y sensibilidad medioambiental.

5. 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, ofrecen la oportunidad de concebir y organizar este espacio como soporte de un tipo de oferta turística de gran calidad.

6. La ordenación restrictiva del valle, los nuevos accesos viarios, el refuerzo del puerto y la consolidación del núcleo de población, son los objetivos complementarios.

7. En cuanto a la ordenación del tramo litoral comprendido entre la Punta del Descojonado y la Punta de La Aldea se refiere, se establecen las siguientes determinaciones estratégicas de actuación:

a) Considerar el litoral costero de este tramo como una zona que debe quedar sometida a una política de conservación.

b) Aprovechar el posicionamiento estratégico del puerto de La Aldea para la localización de flota artesanal y el descanso y abrigo de embarcaciones deportivas y de ocio.

8. Basándose en ello, se propone la estrategia siguiente:

a) Asegurar la protección del litoral y sus valores naturales y morfológicos en el marco de la figura de la Reserva Natural Especial de Güi-Güi.

b) Potenciar el uso del puerto de La Aldea, mejorando sus servicios, como soporte de la actividad pesquera.

c) La conservación medioambiental de la Playa de La Aldea y su trasplaza.

Artículo 273.- Estructura propuesta para el ámbito (ND).

1. El territorio se estructura manteniendo el eje natural del valle, preservando el cauce y vega agrícola como elemento fundamental de identidad y base económica del lugar, polarizado en sus extremos con el área costera y portuaria, compatibilizada con el mantenimiento de la charca natural, la playa, zona arqueológica y núcleo tradicional, cuyo rápido crecimiento se debe controlar mediante una rambla y una ronda que organicen el acceso a Tejeda (por el valle interior) y al sur (Mogán).

2. La actuación turística tendrá 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 to-

pográficamente suave y apto para la implantación de un uso especial, en medio del abrupto territorio occidental de la isla.

3. Incorporará un nuevo tipo de oferta turística de extensión reducida, aislada, en estrecha vinculación con el medio natural, 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.

4. Complementariamente se establecerán 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.

5. Inserto en estos ámbitos protegidos y participando de sus particulares características, se propone un sector exclusivo para oferta turística y complementaria.

6. La articulación y coexistencia adecuadas de la oferta turística, oferta complementaria y ámbitos protegidos, se regulará desde un Plan Territorial previo a la actuación.

7. En el territorio del valle son en general admisibles, con limitaciones, los desarrollos urbanos para residencia permanente en el entorno de núcleos existentes, de modo discontinuo en entidades autónomas a lo largo del eje paralelo al cauce, en la ladera septentrional, definiendo un posible limitado y singular desarrollo en el extremo, de carácter turístico.

8. Las amplias laderas quedan protegidas del desarrollo, para mantener su destino actual a la agricultura de invernaderos (tomateras), de espectacular belleza.

9. Los desarrollos previsibles requerirán acciones de mejora de accesos cuya solución definitiva más adecuada deberá estudiarse en un proyecto alternativo, que module el tránsito por una zona de fuerte relieve y protegida como parque natural.

10. Todas las acciones territoriales en el ámbito asumirán el compromiso de ajustar la creación de oferta turística al mantenimiento de los valores singulares, que se entienden limitantes a estos efectos.

Artículo 274.- Acciones Estructurantes (ND).

A) A desarrollar mediante Planes Territoriales Parciales (PTP):

PTP13.- ENCLAVES TURÍSTICOS EN LA ALDEA:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

El objetivo se centra en el desarrollo del modelo turístico de la Costa Noroeste contenido en la Sección 31 -Turismo- de este Volumen mediante 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 Territorial previo para toda la actuación.

Las determinaciones de nivel insular a respetar para la ordenación del área se resumen en los siguientes puntos esenciales que se concretarán en el Plan Territorial que deberá redactarse y aprobarse con carácter previo al desarrollo de cualquiera de las actuaciones previstas para el ámbito de esta Operación Estratégica:

a) 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 GC-200 y la Playa.

b) Delimitación de un área de preferente localización para un Parque Arqueológico en torno al cruce de la carretera GC-200 y el camino de acceso al muelle de La Aldea, aprovechando las suaves pendientes entre la carretera y el fondo del barranco.

c) 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.

d) Localización de enclaves turísticos de muy baja densidad, 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 la Sección 31 -Turismo- de este Volumen para los productos turísticos del 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 m^2 de suelo neto por plaza de acuerdo con el artículo 220 de este Volumen. 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%.

e) Implantación en una zona vinculada a la desembocadura del barranco de un área exclusiva de oferta complementaria compatible con algún producto turístico alojativo de pequeño tamaño 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 determinaciones aquí fijadas se establecen en el esquema gráfico correspondiente los ámbitos territoriales afectados por las mismas y la delimitación del área que deberá ser objeto del Plan Territorial 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 mariner, 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 principal ya existente de San Nicolás de Tolentino o de acuerdo con el modelo diseminado que se le asocia.

f) En lo que a la ordenación del litoral se refiere, se establecen las siguientes estrategias de ordenación:

f.1. Potenciar el valor natural y cultural del paisaje con medidas de protección y rehabilitación.

f.2. Fomentar la concentración de equipamientos litorales en los frentes urbanos o urbanizables con mayor valor natural y paisajístico.

f.3. Mantener una estrategia permanente de actuar en materia de puertos ampliando los existentes cuando ello sea necesario y posible.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

4A1. Puerto de La Aldea. Mejoras en áreas de atraque y conexiones con zonas turísticas. Separación de la playa, reforma y ampliación del paseo marítimo.

- Los PTE de los puertos pesqueros incluirán obligatoriamente el contenido básico obligatorio establecido en las Secciones 16 y 26 de este Volumen.

Determinaciones a los proyectos:

- Todas las normas establecidas para los proyectos de puertos deportivos serán de aplicación para los puertos pesqueros.

- La mejora del Puerto de La Aldea incluirá:

- Mejora del vial de acceso.
- Reserva de suelo para dotaciones e infraestructuras que aporten soluciones a la actual situación deficitaria del puerto.

- Establecimiento de medidas que mejoren las condiciones del sector pesquero.

- Debe estudiarse la ampliación del actual muelle para poder ser utilizado como muelle deportivo, de forma que se permita el atraque de embarcaciones deportivas o de barcos de mayor calado que puedan ofertar recorridos turísticos entre distintos puntos de las islas.

- Protección frente a temporales de componente sur.

4A2. Área de dotaciones en el entorno portuario. Parque Arqueológico. La carretera evitará el paso por la zona arqueológica de Caserones.

4A3. Desarrollo turístico discreto e integrado en la ladera norte, con control limitativo de su impacto visual y ambiental. Se estudiará la posibilidad de instalar un mirador-centro de interpretación en la antigua cantera sobre el muelle. De acuerdo con las definiciones de productos turísticos contenidas en la Sección 31 -Turismo- de este Volumen, se trataría de productos turísticos asimilables en su gran mayoría al Hotel, al Hotel de Apartamentos, con una eventual mezcla de conjunto de unidades vacacionales de pequeño tamaño a valorar por el Plan Territorial de acuerdo con el documento de ordenación del ámbito ya tramitado.

El Plan Parcial que desarrolle el Sector deberá incorporar una franja de protección de espacio libre entre los espacios urbanizados y el límite del Parque Natural de Tamadaba.

4A4. Desarrollo turístico lineal de carácter básicamente dotacional, con tolerancia de alojamiento temporal, con control estricto para asegurar su integración paisajística en los terrenos situados en la base de la ladera sur del valle.

Se trata de un área deportiva y recreativa exclusiva con una alta proporción de espacios libres y equipamientos que constituyen la base de una actuación compleja e integrada con la oferta de alojamiento turístico para el conjunto de la desembocadura del Barranco de La Aldea. De acuerdo con las definiciones de productos turísticos contenidas en la Sección 31 -Turismo- de este Volumen, se trataría de un "Conjunto Turístico" también denominado internamente "resort".

El Plan Parcial que desarrolle el Sector deberá incorporar una franja de protección de espacio libre entre los espacios urbanizados y el límite de la Reserva Natural Especial de Güi-Güi.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

El desarrollo de dicha estructura territorial se realizará mediante el correspondiente Plan Territorial Parcial que formulará y tramitará el Cabildo de Gran Canaria de acuerdo con lo que establece el TRLOTENAC, y con el contenido básico consensuado del Plan Especial de la Desembocadura del Barranco de La Aldea aprobado definitivamente (B.O.C. de 16.12.02).

A efectos de gestión, el Plan Territorial podrá delimitar un Área de Gestión Integrada que podrá coincidir total o parcialmente con el ámbito de ordenación, y sus efectos quedarán regulados de acuerdo con lo que establecen los artículos 140 a 143 del TRLOTENAC.

En tal caso, el Consorcio previsto por la legislación deberá quedar establecido a los seis (6) meses contados desde la aprobación definitiva del Plan Territorial Parcial.

Independientemente de las competencias que el TRLOTENAC atribuye a los Cabildos para la formulación de los Planes Territoriales Parciales encargados de desarrollar este Plan Insular, el Cabildo de Gran Canaria apuesta por las modalidades de concertación mixta público-privada para la gestión de los ámbitos turísticos, señalados como los mecanismos más eficaces para adaptar los actuales desarrollos turísticos previstos a los nuevos criterios de implantación del turismo en el territorio de acuerdo con los criterios de calidad establecidos por el presente Plan y la Ley 7/1995, de Ordenación del Turismo de Canarias. Por ello, los promotores de la iniciativa deberán integrarse en el órgano de gestión que finalmente se constituya para su desarrollo.

De acuerdo con el artículo 161.7 de la Sección 26 del Tomo 1 de este mismo Volumen, las acciones de infraestructuras previstas en el Puerto de La Aldea incluidas en el ámbito territorial de este PTP podrán adelantar su desarrollo de forma autónoma a través del correspondiente Proyecto de Obra, ya que las actuaciones previstas se desarrollan sobre infraestructuras portuarias existentes, y éstas vayan dirigidas a la mejora o acondicionamiento de sus características, y a la realización de instalaciones complementarias de abrigo o defensa que no suponen un incremento significativo de su capacidad de atraque.

Artículo 275.- Determinaciones para adecuación del desarrollo al modelo insular (ND).

A) A desarrollar mediante Actuaciones Programáticas (PROG):

4PROG1.- PROGRAMA DE COORDINACIÓN DE LOS PLANES ESPECIALES Y SECTORIALES DEL SISTEMA DE COMUNICACIONES:

En lo que a la mejora de la accesibilidad entre Agaete y La Aldea de San Nicolás se refiere y atendiendo a su actual estado de tramitación administrativa y encaje legal, se estará a lo que establecen las Disposiciones Transitorias y la ficha 1 A.4 de la Sección 25 -Infraestructuras Viarias- de este Volumen.

4D1. Ronda exterior de acceso, que debe ser además delimitación del desarrollo del núcleo compacto de La Aldea.

B) A desarrollar mediante Determinaciones a la Administración competente por razón de la materia de que se trate (DIR):

4DIR1.- DETERMINACIONES PARA LA COORDINACIÓN DE LAS ACTUACIONES EN MATERIA DE ORDENACIÓN LITORAL:

Como consecuencia del valor estratégico del Puerto de La Aldea, la potenciación de sus servicios y la presencia de muy altos valores naturales y paisajísticos en el resto de la costa, se proponen como actuaciones, las siguientes:

a) Ampliar y mejorar el acceso y dotaciones del Puerto de La Aldea.

b) Mejorar la Playa de La Aldea, rehabilitando medioambientalmente su trasplaya, en especial la charca, evitándose cualquier impedimento al paso natural del flujo de la marea o a los aportes del barranco.

c) El uso recreativo del bosque de tarajales se adaptará a las condiciones y exigencia de protección del ecosistema, no debiendo aumentar su capacidad, pudiendo sin embargo ser reducida si así se advierte necesario.

4D2. Rehabilitación medioambiental de la trasplaya de La Aldea.

- Rehabilitación medioambiental del ecosistema de la charca.

- Instalación de dotación de aparcamientos y otros servicios en relación con la capacidad de usuarios.

- Acondicionamiento de senderos de acceso a la playa de forma que no impidan los flujos de la marea o los aportes de material de barranco.

• Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

La integración y el desarrollo de estas actuaciones en el modelo territorial insular se realizarán mediante uno o varios Planes Territoriales Especiales de acuerdo con lo que establecen los artículos 23 y 24 del TRLOTENAC. Sus determinaciones estarán en coordinación con los objetivos y criterios estratégicos de ordenación establecidos por el Plan Insular de Ordenación para los distintos Planes Territoriales previstos para este ámbito territorial. Incluso podrán desarrollarse a través de las correspondientes Calificaciones Territoriales y Proyectos de Obras, siempre y cuando su materialización no resulte incompatible con el modelo territorial establecido por el Plan Insular de Ordenación, y afecte a la modificación, reforma, o acondicionamiento previstos en este documento de una obra ya ejecutada.

C) A desarrollar mediante Determinaciones e Instrucciones al planeamiento urbanístico (PGO):

4PGO.- DETERMINACIONES E INSTRUCCIONES AL PGO DE LA ALDEA:

4D3. Ordenación limitada de nuevos desarrollos nucleares a lo largo del eje septentrional del valle. Son admisibles usos industriales, almacenaje, transformación agrícola y residencia.

4D4. Contención de crecimientos en las laderas del valle, vega y cauce del barranco.

4D5. Protección paisajística y tratamiento del cauce del barranco y de la vega agrícola.

4D6. Protección paisajística de laderas de agricultura intensiva (invernaderos y tomateras). Provisión de accesos para mecanización y servicios.

4D7. Protección de hitos paisajísticos de las montañas de la Aldea y de los valles interiores.

4D8. Eje estructurante (rambla) interior, que articulará la provisión de equipamientos y servicios de centralidad comarcal.

Artículo 276.- Instrumentos de desarrollo (ND).

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

Asimismo, las Administraciones Públicas con competencias sectoriales afectadas por el Plan Territorial -en particular el Gobierno de Canarias en relación con la variante de la GC-200 entre Agaete y San Nicolás de Tolentino, y la mejora de su trazado hasta Mogán- quedan obligadas en cuanto a la acomodación al Plan Insular de Ordenación y coordinación con él de sus planes sectoriales y acciones en este ámbito territorial.

Sección 38**Ámbito Territorial número 5:
la Costa Noroeste**

Artículo 277.- Descripción y función del ámbito (NAD).

1. Este ámbito territorial incluye el área costera Noroccidental de la isla y se desarrolla en una pla-

taforma plana de emplazamiento privilegiado. Comprende también los llanos de Gáldar y Santa María de Guía, la vega agrícola de Agaete, de excepcional riqueza agrícola y belleza paisajística, y las montañas-hitos de Gáldar y Amagro, declarada Monumento Natural. Los núcleos tradicionales de Gáldar y Santa María de Guía están localizados a sotavento de los conos volcánicos. Agaete se localiza en el barranco occidental, como importante punto estratégico (Puerto de las Nieves).

2. El análisis y el diagnóstico que han de fundamentar y orientar la ordenación de este ámbito, se describen en el Título 2 del Volumen III de este Plan Insular.

Artículo 278.- Objetivos de la actuación territorial (ND).

1. El Plan Insular de Ordenación establece como objetivo básico consolidar un centro comarcal en la zona Noroccidental de la isla, contribuyendo a equilibrar las relaciones metropolitanas concentradas actualmente en la capital insular.

2. Sobre una distribución originalmente bipolar, que tiene su origen en la confrontación por el dominio de la vega, se plantea la creación de un polo triple apoyado en las potencialidades introducidas por el puerto de Las Nieves en Agaete (y su posible ampliación), y la nueva autovía norte, diagonal y tangente, que permitirá estructurar en Gáldar y Santa María de Guía los nuevos desarrollos residenciales y sus actividades como centro comarcal, con el mantenimiento de sus valores e identidad paisajística, incluyendo el litoral en los acantilados de Sardina, Mármol, etc.

3. Se definen además desarrollos turísticos moderados y cualificados en la costa occidental y norte, como extensión especializada y diversificada del polo comarcal. Estos desarrollos estarán basados exclusivamente en el turismo hotelero especializado de alta calidad.

4. Se prevé la adecuación y el refuerzo del hábitat disperso rural en las medianías traseras de Santa María de Guía.

5. En lo que a la ordenación del litoral se refiere, se establecen las siguientes estrategias de ordenación:

a) Potenciar el valor natural y cultural del paisaje con medidas de protección y rehabilitación.

b) Fomentar la concentración de equipamientos litorales en los frentes urbanos o urbanizables para la descarga de los tramos con mayor valor natural y paisajístico.

c) Mantener una estrategia permanente de actuar en materia de puertos ampliando los existentes cuando ello sea necesario y posible.

Asimismo, se descarta la ubicación de un nuevo puerto comercial en la Bahía de Sardina. La falta de justificación de la gran inversión necesaria, junto a su difícil inclusión en el modelo territorial insular, el enorme coste social y la insuficiente rentabilidad que ofrece, impiden su inclusión en el Plan Insular de Ordenación.

Artículo 279.- Estructura propuesta para el ámbito (ND).

1. El ámbito se estructura básicamente con el nuevo corredor viario diagonal del eje litoral norte (GC-2) que une los núcleos de Gáldar-Santa María de Guía con Agaete-Puerto de las Nieves.

2. Este corredor, que en esta porción occidental del territorio se adentra más profundamente en el llano y es tangente a los hitos de las montañas de Amagro y Gáldar, desarrollará su carácter distribuidor con unas siete intersecciones (distanciadas 1-1,5 km) que lo relacionen con el territorio circundante (costa y medianías).

3. Los elementos estructurales propuestos (eje viario, Puerto de las Nieves, área de oportunidad para centralidad comarcal entre Gáldar y Santa María de Guía, y desarrollos nuevos en el eje (San Isidro, etc.), deberán concebirse de modo que refuercen este Ámbito Territorial como el polo occidental de la isla.

4. Junto a ello se valorará el eje secundario de Sardina, así como los núcleos puntuales costeros limitados y respetuosos con la preservación de la costa y del interior de la vega, con carácter turístico (local e insular).

5. Las expansiones en el Puerto de las Nieves vinculadas al desarrollo portuario, y en el valle interior de Agaete estarán limitadas por sus frágiles y limitantes condiciones naturales. Ello se compensará en el planeamiento territorial previendo nuevos desarrollos compatibles con la zonificación, respetuosos con el medio físico, pero capaces de reforzar el corredor como polo lineal diagonal. Sus usos serán turísticos y residenciales.

6. Se establecen zonas de tolerancia y compatibilidad con procesos territoriales dispersos en las laderas de medianías reconocidas por el propio Plan Insular de Ordenación, siendo cualquier crecimiento muy restrictivo en las vegas que han de ser preservadas (costera e interiores), así como respetuosos con los valores ambientales (redes hidráulicas y otros recursos naturales).

7. Los Planes Generales de Ordenación de los municipios de Gáldar, Santa María de Guía y Agaete han favorecido la expansión de los núcleos a lo largo de los ejes naturales. Junto a ello, los suelos urbanizables clasificados han reforzado este modelo de ocupación territorial (Focos de Sardina, San Isidro, Caleta de Soria, Agaete interior). Dicho modelo deberá ser drásticamente reajustado con un criterio de preservación de los valores naturales (vega, llanos, barrancos y cauces naturales, costa, etc.), que definen la identidad de la pieza territorial y su sostenibilidad, así como la capacidad limitada de las infraestructuras.

8. Por todo ello deberán concentrarse estos desarrollos sobre el eje diagonal principal y secundario (Sardina) de forma fraccionada y discontinua, y apoyados en los asentamientos existentes.

9. Los procesos territoriales dispersos compatibles con el mantenimiento de los valores naturales y agrícolas quedan limitados en esta pieza a las traseras de Santa María de Guía y en pequeñas localizaciones en laderas de Gáldar.

Artículo 280.- Acciones estructurantes (ND).

A) A desarrollar mediante Planes Territoriales Parciales (PTP):

PTP14.- ÁREA DE CENTRALIDAD DE GÁLDAR Y SANTA MARÍA DE GUÍA:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

El Plan Territorial deberá cuidar la ordenación estructural del conjunto del ámbito territorial, atendiendo a los elementos de viario principal, sistema de espacios libres, ubicación y definición de las características básicas de centralidad, los grandes equipamientos singulares y las funciones residenciales asociadas, así como las condiciones de integración o segregación de los espacios productivos, si los hubiere. El Plan Territorial deberá cuidar, asimismo, las características y requerimientos físicos y funcionales de los ámbitos de contacto entre la nueva pieza y los tejidos existentes, de forma que garanticen una relación urbana de contigüidad o de transición ordenada. Se cuidarán, asimismo, los enlaces con el viario principal exterior, y se definirán las condiciones de incompatibilidad de los nuevos usos por razones funcionales, ambientales o de imagen.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

La clara resolución de los bordes en relación con los núcleos consolidados de Gáldar y Santa María

de Guía, valorando sus asentamientos originales, es fundamental para mantener una estrecha relación de complementariedad con las centralidades tradicionales. Asimismo, y en relación al contacto con el borde sur, deberá valorarse la oportunidad de establecer un elemento físico relevante que incorpore el cauce del Barranco de Guía, y su relación con la vega sur, que mantendrá su uso agrícola. Finalmente, el claro ajuste de la red a las intersecciones previstas y al viario de servicio, con tratamiento singular, resulta vital para el éxito de la actuación.

5A1. Área de oportunidad para refuerzo de la capitalidad comarcal: previsión de localización de actividades económicas de prestación de servicios al público y a las empresas, comercio y dotaciones, incluyendo áreas estratégicas de actividad económica o parques especializados vinculados al refuerzo de la centralidad del conjunto Gáldar-Guía para la localización de actividades económicas de carácter terciario más especializadas, relacionadas con la consolidación de la capitalidad comarcal perseguida por el Plan Territorial.

Esta área, situada entre Gáldar y La Atalaya (Santa María de Guía), se encuentra vinculada paisajísticamente al corredor viario y a sus intersecciones, ajustada a los bordes y a las extensiones de los núcleos existentes, y respetando el cauce (canalización y protección) y la vega agrícola.

La colindancia con terrenos agrícolas al Sur de la GC-2 a su paso por ambos núcleos, y la conservación del valor actual y potencial de este recurso, requiere la interposición de un límite a la expansión urbana sobre la vega agrícola. Por ello, el PTP deberá prever una variante de la GC-2, ajustada a los desarrollos previstos por el Plan, que no comporte afección a suelos agrícolas adicionales, y que deje claramente definido el límite entre el área de centralidad y el área agrícola situada al Sur de Gáldar.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

El desarrollo de esta acción se hará conjuntamente con las intervenciones previstas en el entorno de los núcleos de Gáldar y Santa María de Guía, en el contexto de un plan territorial parcial de desarrollo del Plan Insular de Ordenación, con los contenidos que se definen en este Ámbito Territorial, y en el modo que se regula para estos Planes previstos en la Sección 2 -del Desarrollo de las Determinaciones de este Plan Insular de Ordenación- de este Volumen.

En razón de ello, los Ayuntamientos de Gáldar y Santa María de Guía vendrán directamente obligados a acomodar sus Planes Generales de Ordenación

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 Territorial Parcial.

Es preceptivo el planeamiento conjunto mediante un Plan Territorial Parcial. 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.

El Plan Territorial podrá delimitar Áreas de Gestión Integrada dentro de su ámbito de actuación de acuerdo con lo que establecen los artículos 140 a 143 del TRLOTENAC.

En el caso de que resulte necesario adelantar el desarrollo de alguna acción de infraestructuras prevista en el ámbito del plan territorial parcial, ésta podrá materializarse a través del correspondiente Plan Territorial Especial.

Los instrumentos de planeamiento de desarrollo de los Planes Generales de Ordenación afectados por este Plan Territorial que se elaboren para las áreas afectadas por los elementos estructurantes -Centralidad de Ámbitos Territoriales, y Áreas Estratégicas de Actividad Económica-, y para su entorno inmediato, asumirán como limitación no afectar negativamente la viabilidad de las actuaciones previstas en los términos con que están establecidas en el Capítulo I de este Título de este Volumen, y a tal efecto incorporarán a su memoria una justificación técnica acreditativa de ello.

A fin de garantizar la viabilidad de las previsiones establecidas en el Plan Insular de Ordenación para dichos elementos estructurantes, y en el caso de que dichos instrumentos de desarrollo se encuentren en tramitación a la entrada en vigor de este Plan Insular, se observarán el resto de los condicionantes establecidos en las Disposiciones Transitorias.

B) A desarrollar mediante Planes Territoriales Especiales:

Planes Territoriales Especiales de Sistemas y Actuaciones (PTE):

PTE25.- PTE. DE LA AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE LAS NIEVES:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

Analizados los problemas existentes para la ampliación del Puerto de Agaete y la accesibilidad al mismo desde la GC-1, el Plan propone:

a) Potenciar y mejorar los servicios de tráfico de pasajeros con las islas occidentales (especialmente con Tenerife) mediante la ampliación de atraques para ferries, mejorando la accesibilidad de los buques a las instalaciones portuarias, evitando los bajos próximos a la costa y aumentando la seguridad durante las maniobras, pero buscando la mínima afectación visual e impacto ambiental en el entorno de Agaete, en relación con el puerto existente, y especialmente con la altura del dique.

b) Ampliar los servicios auxiliares (aparcamientos, estación marítima, etc.), y

c) Aumentar la oferta de atraques deportivos.

Para ello se deberá crear un nuevo dique exterior de protección al menos para dos atraques acondicionados para ferries. Esta ampliación se podría entender necesaria para compatibilizar los usos comerciales, pesqueros y deportivos del puerto, cuya zona terrestre de servicio con la gestión actual puede llegar a ser escasa.

Otra actuación importante para el uso de la playa del Puerto de Las Nieves es la mejora interior del puerto, la eliminación del acceso de los ferries a la dársena interior con los peligros que conlleva para el baño en las cercanías de la playa, la ampliación de la zona deportiva y la creación de zonas de ocio relacionadas con las actividades náutica y marina.

La estrategia de dotaciones de apoyo al puerto y a la actividad que éste genera, se concreta en las siguientes acciones:

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

5A2. Puerto de las Nieves: ampliación de capacidad.

Cualquier acción en este Puerto deberá ser precedida de un estudio de alternativas y soluciones en el marco procedimental de un Estudio de Impacto Ambiental que, en cualquier caso, estudiará la posible eliminación del impacto del dique actual, tanto visual como ambiental sobre la playa.

5A3. Área de refuerzo de centralidad en el Puerto de las Nieves-Agaete. Criterios de respeto del cauce del barranco, de la vega agrícola del casco urbano, y con acceso directo de la autovía (nuevo puente). En parte del área indicada, se deberá crear un centro de servicios, logístico y dotacional para aprovechar las externalidades y asentar actividades inducidas por el puerto de Las Nieves. Exige la previa definición de la anterior acción 5A2 sobre el modo de ampliación de capacidad del Puerto, de acuerdo con el

procedimiento previsto para ella. Esta acción deberá armonizarse con el Plan Parcial las Nieves que cuenta con aprobación definitiva.

5A4. Área Industrial vinculada al Puerto.

La creciente actividad del Puerto de Las Nieves hace preciso localizar una zona logística vinculada directamente a sus necesidades, situada en un ámbito cercano y adecuado funcionalmente, que no produzca un inadecuado impacto paisajístico. Dicha zona logística deberá estar regulada con unos parámetros compositivos y volumétricos adecuados a la fragilidad paisajística del entorno en el que se inserta.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

El desarrollo de esta acción se hará conjuntamente con las intervenciones previstas en el Puerto de Agaete, en el contexto de un Plan Territorial Especial de desarrollo del Plan Insular de Ordenación, con los contenidos que se definen en esta Sección.

En razón de ello, el Ayuntamiento de Agaete vendrá directamente obligado a acomodar su Plan General de Ordenación 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 Territorial Especial.

Es preceptivo el planeamiento conjunto mediante un Plan Territorial 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.

El Plan Territorial podrá delimitar Áreas de Gestión Integrada dentro de su ámbito de actuación de acuerdo con lo que establecen los artículos 140 a 143 del TRLOTENAC.

PTE37.- PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN TURÍSTICA DE LA COSTA NOROESTE:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

El Plan Territorial establecerá el modelo de ordenación turística de la Costa Noroeste de acuerdo con las peculiaridades paisajísticas, y con las formas tradicionales de ocupación costera, teniendo como referente el contenido que este Plan Insular

establece para la Zona Turística del Litoral Noroeste en la Sección 31 -Turismo- de este Volumen.

Dicho modelo estará fundamentado exclusivamente en un turismo hotelero especializado de alta calidad vinculado al aprovechamiento de los recursos naturales y al paisaje de la comarca, al fomento del empleo dentro de una estrategia conjunta de desarrollo local, y a la regeneración del producto y la imagen turística de Gran Canaria, tradicionalmente vinculada al turismo intensivo organizado localizado en el sur de la isla.

Este nuevo turismo especializado resultará excepcional, y estará vinculado a las actividades culturales y de convenciones, relacionadas con el patrimonio cultural, arquitectónico, y arqueológico; a las actividades deportivas en sus diversas modalidades; y al cuidado de la salud vinculado al aprovechamiento de las aguas mineromedicinales y marinas existentes en la comarca.

Al mismo tiempo, manteniendo los criterios de potenciar el valor natural y cultural del paisaje con medidas de protección y rehabilitación, y propiciando la concentración de equipamientos litorales en los frentes urbanos o urbanizables para la descarga de los tramos con mayor valor natural y paisajístico, se formula una estrategia basada en potenciar el nivel de equipamiento y satisfacción que procuran implantaciones ya presentes en la realidad territorial actual, fomentando el contacto con el mar y que se centra en:

- a) Proteger los elementos y recursos naturales y paisajísticos.
- b) Potenciar actuaciones que satisfagan las demandas de ocio de la población y visitantes.
- c) Recuperar los frentes marítimos en tramos urbanos, alterados por procesos edificatorios deficientes y con invasión de servidumbres.
- d) Ordenar los vertidos de aguas residuales al mar y de los residuos sólidos.

La prácticamente nula antropización del sector litoral comprendido entre Sardina y Punta de Gáldar, conjuntamente con el buen estado de conservación hace innecesaria cualquier actuación en el tramo litoral.

- e) Con carácter general para los núcleos urbanos de Punta de Gáldar, La Furnia, Los Dos Roques, Bobarranco, El Agujero, Caleta de Arriba, Roque Prieto y Punta de Moreno, se propone lo siguiente:

- Recuperación de las servidumbres del Dominio Público.

- Rehabilitación de la fachada marítima, tratamientos cromáticos, estudio del "skyline" y adecuación de paseos marítimos con infraestructuras y dotaciones suficientes para resolver la demanda de la población local y de visitantes.

- Se proyectará una trama de senderos en los suelos rústicos que faciliten la accesibilidad al litoral, tanto longitudinal como transversalmente, y con dotación de áreas de aparcamiento para impedir la invasión del área litoral por parte de vehículos.

- Se realizarán proyectos de señalización y ubicación de todas las áreas de baño del tramo, potenciando de esta manera el conocimiento general de la población en este sentido.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

a) El Plan Territorial contendrá propuestas de implantación de nuevos productos especializados de acuerdo con los condicionantes y las definiciones contenidas en la Sección 31 -Turismo- de este Volumen referentes al desarrollo turístico de la costa noroeste. Dichas propuestas se realizarán en función de los recursos naturales existentes, y las posibilidades topográficas y paisajísticas de cada enclave, de forma compatible con la zonificación contenida en este mismo Plan Insular.

Los ámbitos definidos previamente por el Plan Territorial deberán ser incorporados al planeamiento general de ordenación a través del proceso de sectorización contenido en este Plan Insular para poder ser desarrollados mediante suelos urbanizables.

b) El Plan deberá integrar en la estrategia territorial conjunta el mantenimiento del paisaje agrícola y el patrimonio arquitectónico y etnográfico existente para armonizar la propuesta turística con los valores tradicionales de la comarca. Asimismo, deberá tenerse en cuenta la forma de integración territorial de los enclaves tradicionales de la comarca, así como su volumetría y adaptación topográfica.

c) Para los acondicionamientos ligeros de las riberas rocosas se deberá atender a retoques de las superficies rocosas, labrando y/o construyendo en ellas plataformas horizontales, bien acopladas a la topografía natural y respetando las formaciones pintorescas, facilitando el tránsito, el acceso al mar y el reposo sobre las rocas.

d) Para la adecuación del vertido de las aguas residuales se ha de proceder al bombeo y depuración

y posterior conducción al emisario que se corresponda con depuradora.

e) Rehabilitación de las tres piscinas naturales del núcleo con elementos tales como plataformas de baño y solariums de madera y accesos con escalinatas talladas en la roca en Punta de Gáldar.

f) Acondicionamiento y mejora mediante la aportación de sedimento adecuado y propuesta de paseo marítimo y dotación de aparcamientos en Playa de Los Hoyos.

g) Restauración del muro-dique y rampa de varada en el muelle de Caleta de Abajo.

h) Rehabilitación y acondicionamiento de la piscina seminatural y recuperación de cuevas litorales invadidas por edificaciones en La Furnia.

i) Regeneración y acondicionamiento de la piscina seminatural en Playa de Los Dos Roques.

j) Acondicionamiento de la playa y restauración de las piscinas en Playa de Bocabarranco.

k) Rehabilitación del conjunto arqueológico de la Guanchara y de la necrópolis de Gáldar y propuesta de ampliación de las piscinas seminaturales en El Agujero.

l) Rehabilitación y ampliación de las piscinas seminaturales en Caleta de Arriba.

m) Creación de tres piscinas seminaturales según proyecto existente en El Estrecho.

n) Proyecto de ampliación para aguas de riego en la desaladora de Roque Prieto.

o) Propuesta para la creación de un equipamiento de ocio ligado con las actividades marítimas en Roque Prieto.

p) Puesta de abrigo la ensenada para la creación de un área de baño sin agitación de gran dimensión en el Agujero de Puerto Nuevo.

q) Acondicionamiento de la playa en Punta de Moreno.

- De acuerdo con lo establecido en la Sección correspondiente de este Plan Insular, se establece para este tramo un ASE entre Punta de Moreno y Punta El Banco, acogiendo los acantilados de Los Mármoles. Como medida de protección complementaria se amplía la servidumbre de protección hasta 200 metros en el perímetro del ASE. Además se proponen como ASE, las rasas de La Furnia y Punta de Guanarteme.

r) Como componentes naturales a proteger se proponen las rasas y los acantilados. Cualquier actuación en dichos ámbitos debe de estar avalada por un Estudio de Control Ambiental, en los términos previstos en el artículo 109 de este Volumen. Para el núcleo de Bocabarranco y su entorno se propone un Plan Especial Urbanístico.

5A5. Área Libre con equipamiento del sistema general del Campo de Golf Botija, y espacios libres de Cueva Lapa, y Mirador del Norte, como zona de apoyo de servicios especializados al monumento natural de Amagro, incluyendo turismo.

5A6. Área de oportunidad para desarrollo de residencia permanente o temporal de ocio en Sardina y Playa Canaria integrada paisajísticamente y rehabilitadora de los núcleos de carácter marginal circundantes. Debe evitarse la construcción en la vertiente suroeste para evitar el descreste y mantener sus actuales condiciones naturales. A tal efecto, se procurará la revisión del Sector de Playa Canaria a fin de reubicar los aprovechamientos de manera que se limite en lo posible la construcción de la vertiente suroeste mencionada.

5A7. Área de servicios costeros recreativos comarcales (zonas de baño, etc.) en enclaves de costa Norte (El Clavo, El Agujero, Caleta de Soria, Guanarteme, etc.), que podrá someterse a un Plan Territorial Especial conjunto, mucho más específico, que reordene los desarrollos residenciales de la costa con los siguientes contenidos:

- Saneamiento de núcleos y vertidos.

Todos los núcleos evitarán el vertido al mar. Cada núcleo deberá bombear sus aguas residuales a la red municipal que conduzca a depuradora.

- Punta de Gáldar.

Recuperación de las servidumbres del dominio público, rehabilitación de la fachada marítima, tratamientos cromáticos, estudio del "skyline" y adecuación de paseos marítimos con infraestructuras y dotaciones suficientes.

Para las piscinas naturales se remite al apartado correspondiente de determinaciones generales para este uso.

- Playa de Los Hoyos.

Se acondicionará mediante aportación de árido sin necesidad de estructuras artificiales.

Se estudiara el trazado del paseo incluyéndose como Sistema General los sectores colindantes de suelo urbanizable.

- La Furnia.

Recuperación de las servidumbres del dominio público, rehabilitación de la fachada marítima, tratamientos cromáticos, estudio del "skyline" y adecuación de paseos marítimos con infraestructuras y dotaciones suficientes.

Para las piscinas naturales se remite al apartado correspondiente de determinaciones generales para este uso.

- Playa de Los Dos Roques.

Para las piscinas naturales se remite al apartado correspondiente de determinaciones generales para este uso.

- Playa de Bocabarranco.

El acondicionamiento se realizará sin aportación de árido ni estructuras artificiales.

- El Agujero.

Piscinas naturales y rehabilitación de los conjuntos arqueológicos.

Recuperación de las servidumbres del dominio público, rehabilitación de la fachada marítima, tratamientos cromáticos, estudio del "skyline" y adecuación de paseos marítimos con infraestructuras y dotaciones suficientes.

Para las piscinas naturales se remite al apartado correspondiente de determinaciones generales para este uso.

- Caleta de Arriba.

Recuperación de las servidumbres del dominio público, rehabilitación de la fachada marítima, tra-

tamientos cromáticos, estudio del “skyline” y adecuación de paseos marítimos con infraestructuras y dotaciones suficientes.

- El Estrecho.

Para las piscinas seminaturales se remite al apartado correspondiente de determinaciones generales para este uso.

- Roque Prieto.

Recuperación de las servidumbres del dominio público, rehabilitación de la fachada marítima, tamientos cromáticos, estudio del “skyline” y adecuación de paseos marítimos con infraestructuras y dotaciones suficientes.

- Agujero de Puerto Nuevo.

Para las piscinas seminaturales se remite al apartado correspondiente de determinaciones generales para este uso.

El elemento de cierre de la ensenada no deberá superar la cota + 3 m y deberá asegurarse la renovación de aguas de forma que se cumplan los parámetros sanitarios exigibles para aguas de baño.

5A8. Potenciación de la Playa y Puerto de Sardina como recurso turístico, deportivo y de refugio pesquero de forma compatible con los valores naturales presentes. Su ordenación podrá asimismo, desarrollarse autónomamente a través de un plan territorial especial que estudiará la inclusión de atraques deportivos no vinculados a la infraestructura portuaria existente para incentivar la actividad náutica y el turismo de calidad de forma compatible con la zona LIC en la que se inserta la actuación. La actuación que finalmente se desarrolle deberá resultar compatible con la zonificación marina e incorporará los contenidos que les resultaren de aplicación previstos en las Secciones 16 -Espacio Marítimo- y 26 -Infraestructura de Transporte- de este Volumen.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

El desarrollo de esta acción se hará conjuntamente con la revisión de los Planes Parciales Turísticos existentes, en el contexto de un Plan Territorial Especial de desarrollo del Plan Insular de Ordenación, con los contenidos que se definen en esta Sección, y en el modo que se regula para estos Planes en la Sección 2 -del Desarrollo de las Determinaciones de este Plan Insular de Ordenación- de este Volumen.

En razón de ello, los Ayuntamientos de Agaete, Gáldar, y Santa María de Guía vendrán directamente obligados a acomodar sus Planes Generales de Ordenación a las determinaciones del Plan Insular de Ordenación para este ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido, de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan, con independencia de la facultad de desarrollar sus determinaciones mediante un Plan Territorial Especial.

Es preceptivo el planeamiento conjunto mediante un Plan Territorial Especial. No obstante, su gestión a partir de tal Plan podrá fraccionarse en varios operativos.

El Plan Territorial podrá delimitar Áreas de Gestión Integrada dentro de su ámbito de actuación de acuerdo con lo que establecen los artículos 140 a 143 del TRLOTENAC.

De acuerdo con el artículo 161.7 de la Sección 26 del Tomo 1 de este mismo Volumen, las acciones de infraestructuras previstas en el entorno del Puerto de Sardina incluidas en el ámbito de este PTE de Ordenación Turística podrán adelantar su desarrollo de forma autónoma a través del correspondiente Plan Territorial Especial de infraestructuras.

En caso de que las actuaciones previstas se desarrollen sobre infraestructuras portuarias existentes, y éstas vayan dirigidas a la mejora o acondicionamiento de sus características o a la realización de instalaciones complementarias de abrigo o defensa que no supongan un incremento significativo de su capacidad de atraque, podrán materializarse directamente mediante un Proyecto de Obra.

Artículo 281.- Determinaciones para adecuación del desarrollo al modelo insular: Actuaciones Programáticas (ND).

A) A desarrollar mediante Determinaciones a la Administración competente por razón de la materia de que se trate (DIR):

5DIR1.- DETERMINACIONES PARA LA COORDINACIÓN DEL SISTEMA DE COMUNICACIONES:

5D1. Mejora de la sección y trazado de la malla viaria interior en su conexión con Santa María de Guía, Gáldar y la costa: carreteras Guía-Moya por San Juan y La Dehesa, y Guía-Montaña Alta (Piedra de Molino).

5DIR2.- DETERMINACIONES PARA LA COORDINACIÓN DE LAS ACTUACIONES EN MATERIA DE ORDENACIÓN LITORAL:

5D2. Puerto de Las Nieves: ampliación del Paseo de Los Poetas y acondicionamiento del área entre el

paseo y la avenida. Acondicionamiento de las playas y de las laderas, y mejora del abrigo del dique.

Las laderas situadas en la trasera de la Playa Sur del Muelle Antiguo, serán tratadas con mallas que resuelvan la inestabilidad de los materiales.

5D3. Barranco de Agaete: acondicionamiento de la desembocadura mediante un proyecto conjunto que contemple las Salinas, el espacio libre de uso público de El Turman y la rasa de La Caleta.

Para la creación de piscinas naturales se atenderá a lo expuesto en las determinaciones del uso. Se realizará un proyecto conjunto con las piscinas naturales, Las Salinas y La Caleta.

5D4. Playa del Juncal: mejora de los accesos y tratamiento de borde de los acantilados.

Mejora de los accesos y tratamientos de borde. Aparcamientos y área de servicios mínimos de la playa. Restauración de la vegetación del cauce del barranco.

5D5. Botija: rehabilitación del yacimiento arqueológico y red de senderos con equipamiento litoral.

Habilitación de la red de senderos con equipamientos de miradores y áreas de reposo. La red de senderos discurrirá preferentemente por las cotas superiores del cantil. Deberá ser en estas cotas altas en las que se localicen los miradores. Las zonas de reposo se localizarán preferentemente en contacto con el litoral.

Eliminación de los gastos del antiguo vertedero de Botija y sustitución natural de la zona de servidumbre, de acuerdo con lo establecido en el acuerdo de la C.O.T.M.A.C. en la aprobación del Plan Parcial de Botija.

5D6. Barranco Simón: equipamiento de ocio en el cauce con piscinas naturales, como apoyo al suelo urbanizable de uso turístico. Creación de un parque litoral.

Para la creación de piscinas naturales se tendrán en cuenta las determinaciones generales para este tipo de actuaciones.

5D7. Playa del Lagarto: mejora y ampliación de la playa de la ensenada de Botija. Área de fondeo con boya.

Se buscará más superficie de playa y condiciones más benignas para el baño. Las estructuras marítimas necesarias no deberán sobrepasar la cota + 3 m respecto de la BMVE. La coronación será utilizable por los usuarios del dominio público.

5D8. Punta Marqués: red de senderos con equipamientos ligeros en los altos de los acantilados, con remate en Sardina.

Los equipamientos ligeros siempre estarán vinculados al uso de los senderos.

5D9. Sardina: restauración del muelle. Adecuación del paseo marítimo. Prevención de desprendimientos de los riscos de Sardina. Centro de interpretación del mar. Centro de servicios del parque litoral. Centro de buceo.

5D10. Como componentes naturales a proteger se proponen las rasas, cuevas, acantilados, roques e islotes. Cualquier actuación en estos ámbitos, si estuviera delimitado en la documentación gráfica, debe estar sometida al régimen de protección establecido en este documento, incluso los incluidos en la matriz de usos, esto es, su sometimiento al Estudio de Control Ambiental, en los términos previstos en el artículo 109 de este Volumen.

Se propone la creación de un parque litoral, en el que se prohíbe el fondeo libre.

- Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

La integración y el desarrollo de estas actuaciones en el modelo territorial insular se realizará mediante su integración en el planeamiento general municipal de acuerdo con lo que establecen los artículos 32 a 36 del TRLOTENAC.

Sus determinaciones estarán en coordinación con los objetivos y criterios estratégicos de ordenación establecidos por el Plan Insular de Ordenación para los distintos Planes Territoriales previstos en este ámbito territorial.

Incluso podrán desarrollarse a través de las correspondientes Calificaciones Territoriales y Proyectos de Obras, siempre y cuando su materialización no resulte incompatible con el modelo territorial establecido por el Plan Insular de Ordenación.

B) A desarrollar mediante Determinaciones e Instrucciones al planeamiento urbanístico (PGO):

5PGO.- DETERMINACIONES E INSTRUCCIONES A LOS PGO DE AGAETE, GÁLDAR Y SANTA MARÍA DE GUÍA:

5D11. Contención y restricción tajante de desarrollos de borde sobre Llanos y Vega de Gáldar, donde sólo deberá admitirse la permanencia de los núcleos clasificados por el planeamiento general.

5D12. Contención y restricción drástica de desarrollos sobre la vega interior del barranco de Agaete y la ladera sur de La Calera, específicamente sobre la zona de la Suerte.

5D13. Desarrollos fraccionados y discontinuos en el eje de Sardina apoyados en núcleos urbanos preexistentes, vinculados a la agricultura y a los servicios rurales, con compatibilidad residencial moderada.

5D14. Tolerancia de desarrollos compatibles en la ladera sur de Amagro. Uso indicativo turístico.

5D15. Contención de desarrollos compactos en la trasera de Santa María de Guía, con desplazamiento hacia dispersos compatibles y con mantenimiento de valores ambientales (barrancos, embalses).

5D16. Preservación paisajística de los llanos y vega agrícola de Caleta, Gáldar y Santa María de Guía. Mantenimiento del cauce del Barranco de Gáldar con provisión de infraestructuras de depuración y desalinizadoras compatibles.

5D17. Preservación de Llanos y Vega de Gáldar Sur y Santa María de Guía Este. Canalización de barrancos coordinada con el trazado de la autovía.

5D18. Preservación de la Vega y Barranco de Agaete incluyendo cauce y desembocadura del barranco, canalizando el borde del núcleo.

5D19. Control y tolerancia limitada de asentamientos nucleados en los Llanos de Quintana.

5D20. Equipamientos estructurantes locales en El Barrial-San Isidro.

5D21. Área especial de actividad económica y parque industrial El Gallego (Santa María de Guía). El planeamiento general municipal deberá resolver, para la efectiva implantación de esta actividad, el problema de acceso y conexión (desde la autovía o desde el interior) y los impactos paisajísticos.

La definición de la ampliación del área industrial por parte del planeamiento general municipal, excluirá la cabecera del Barranquillo situada al Este de la actual zona industrial Zonificada como Ba3, delimitando dos sectores a ambos lados, o integrándola como espacio protegido dentro de un único sector.

En todo caso, se prohíbe que la comunicación entre ambas zonas se realice atravesando dicho barranquillo, lo que obligará a apoyarse en el actual sistema de comunicaciones.

En cualquier uso, la delimitación del sector evitará la ocupación de las laderas situadas al nacimiento, y en general de los terrenos próximos a los bordes que finalmente se delimiten. Para evitar el previsible impacto paisajístico de los volúmenes construidos se deberá introducir una masa vegetal de ocupación que lo mitigue.

Este Plan Insular establece la naturaleza de su carácter aislado de acuerdo con la justificación contenida en la Sección 32 -Industria y Actividades Terciarias- de este Volumen.

5D22. Área de almacenaje y transformación industrial en San Isidro El Viejo.

5D23. Ordenación y protección del Valle de Agaete:

Se atenderá, como mínimo, a los siguientes criterios de ordenación:

- Se establecerán medidas de protección y recuperación de los elementos y valores naturales, culturales y paisajísticos, tales como los palmerales, los caminos reales, el patrimonio tradicional y arqueológico, los elementos naturales y paisajísticos, el paisaje, etc.

- Se establecerán criterios de actuación relativos a las distintas actividades y procesos que puedan tener lugar, en relación con su definición, localización, dimensiones, integración ambiental y paisajística y en entornos de interés patrimonial, etc. referido a todo tipo de actuaciones, equipamientos, infraestructuras, crecimientos urbanos, asentamientos rurales, etc. Dedicará especial atención al control de nuevas vías o caminos.

- Deberán definirse los umbrales y capacidad máxima de nueva edificación, en función del mantenimiento del dominio cuantitativo y visual del espacio. Deberá atenderse, en este sentido, a las características y tamaños de la parcelación rústica existente. Se introducirán, asimismo, medidas con criterios paisajísticos de control formal de las edificaciones y control ambiental de los nuevos usos, así como del tipo de instalaciones destinadas a nuevos servicios, con particular atención a los del equipamiento y turismo rural, según el tipo de actividades y en las condiciones que se señalen en la Sección 31 -Turismo- de este Volumen para las zonas de especial protección del medio natural y rural.

5D24. Los Planes Generales de Ordenación de Gáldar y Agaete, establecerán determinaciones encaminadas a evitar posibles afecciones al hábitat de aves esteparias comprendido entre la zona de Botija, Montaña del Cardonal y Lomo de las Moriscas, que alberga poblaciones de especial interés de terrera marismeña y alcaravanes. Asimismo, deben evitarse las afecciones que sobre dicho hábitat pudieran derivarse de la ordenación y desarrollo de los suelos urbanizable turístico situados en esta zona costera. A tal efecto, los Planes Generales de Ordenación deben establecer directrices al planeamiento de desarrollo con objeto de garantizar la no incidencia -directa o indirecta- sobre el citado hábitat.

Artículo 282.- Instrumentos de desarrollo (ND).

En razón de ello, los ayuntamientos de Agaete, Gáldar y Santa María de Guía vendrán directamente obligados a acomodar su planeamiento 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 Plan y con lo que establecen los artículos 32 a 36 del TRLOTENAC.

Sus determinaciones estarán en coordinación con los objetivos y criterios estratégicos de ordenación establecidos por el Plan Insular de Ordenación para los distintos Planes Territoriales previstos en este ámbito territorial.

Sección 39

Ámbito Territorial número 6: el Corredor Litoral del Norte

Artículo 283.- Descripción y función insular del ámbito (NAD).

Se incluyen en este ámbito los territorios de las medianías del norte (Moya y Firgas), la rótula metropolitana de Arucas, y los desarrollos costeros de todos estos municipios, incluyendo el enclave costero de San Felipe en Santa María de Guía. Se ha definido así un amplio ámbito que comprende la vega agrícola de Arucas limitada por los barrancos de Bañaderos y Tenoya, y los lomos abanclados y escalones aterrazados de la transición entre la plataforma costera y las medianías. El paisaje variado, de fuerte belleza y antropización, posee una gran riqueza ambiental que define una de las zonas de más tradición e identidad insular. El ámbito está organizado en un estrecho corredor entre los polos de la capital y el noroeste, en el cual Arucas todavía juega un papel fundamental de rótula metropolitana y territorial. Los espectaculares barrancos protegidos de Moya y Firgas establecen la conexión natural intrínseca entre la reserva

natural (Parque Rural de Doramas) y restos de bosques de laurisilva (Brezal, Barranco Oscuro, Tilos de Moya, Azuaje) propios de la riqueza mítica de la isla.

El análisis y el diagnóstico que han de fundamentar y orientar la ordenación de este ámbito, se describen en el Título 2 "La distribución espacial y la ordenación de los asentamientos" del Volumen III.

Artículo 284.- Objetivos de la actuación territorial (ND).

1. El objetivo fundamental es el mantenimiento de los valores paisajísticos autóctonos ligados a su integridad morfológica, resultado de la antropización de un soporte físico irregular y fragmentado, con limitados desarrollos urbanos por influencia de la conurbación de Las Palmas de Gran Canaria, y por los límites que impone su calidad ambiental (Parque Rural de Doramas).

2. Las tensiones de crecimiento, que se verán favorecidas por la nueva accesibilidad introducida en el corredor costero, habrán de ser reconducidas para asegurar su adecuación al soporte morfológico del territorio y mantener la identidad paisajística del territorio litoral.

La accesibilidad y conexión al espacio metropolitano de la capital debe mejorarse a través de intervenciones viarias de diferente escala, adecuadas a las funciones de las vías, la topografía, las características del territorio y sus valores ambientales; por un lado, el desdoblamiento de la actual carretera del norte y la prolongación de la circunvalación desde Tamaraceite, por otro, la circunvalación a Arucas y, por último, las mejoras de la red de acceso a partir de las anteriores hacia las medianías, mayoritariamente a través de acondicionamientos de las vías actuales o, en su caso, variantes en el tránsito por algunos núcleos (La Goleta-San Pedro).

3. No se descartará la consideración de un nuevo eje interior, tangente al núcleo de Arucas, prolongación de la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria que permitirá establecer una potente rótula de conexión viaria (litoral, medianías e interior) mediante vías radiales en peine que estructuren el territorio. El mantenimiento de los restos de llanos y vegas, y de las montañas-hito, orientará y ordenará el fuerte crecimiento previsible.

4. La plataforma costera, fuertemente degradada con desarrollos marginales privatizadores de la zona marítimo-terrestre, va a recibir el fuerte impacto de la autovía, obligando a la formación de un potente corredor longitudinal entre Bañaderos y El Pagador que acogerá la demanda de servicios (baños, áreas de servicio, etc.) pero que deberá mantener sus re-

ferencias originales, proteger la desembocadura de los barrancos y generar desarrollos turísticos, de carácter local pero competitivos en la diversificada oferta insular.

Artículo 285.- Estructura propuesta para el ámbito (ND).

1. Arucas ha de convertirse en una clara rótula en la organización estructural de la isla, capaz de resolver en su colmatado territorio el incremento de tensiones que aún va a recibir como pieza de influencia metropolitana de Las Palmas de Gran Canaria. Reforzará su propia estructura con una malla territorial entre el litoral y la prolongación de la Circunvalación, con enlaces normales radiales.

2. El territorio de las medianías de Moya y Firgas se organizará en dos niveles o escalones paralelos al litoral norte. Los lomos aterrazados costeros deberán seguir conformando el paisaje identificador, y la fachada paisajística del ámbito se configura como límite físico de desarrollos urbanos.

3. El litoral se debe estructurar como un potente y estrecho corredor desde Bañaderos a San Felipe, remodelando los actuales desarrollos desde la autovía.

El crecimiento se limita en la zona costera protegida de Arucas (Salinas).

4. El nuevo Cinturón Interior, tangente al núcleo de Arucas, permitirá establecer un importante área de oportunidad que ofrezca holgura para el refuerzo de la centralidad del núcleo de Arucas, apoyada en otros desarrollos a lo largo de la Circunvalación. Se preservará como vacío el llano sur.

5. La estructuración en dos piezas -litoral y medianías- separadas por un potente escalón en medianías bajas aconseja establecer una mejora de la accesibilidad de forma capilar utilizando preferentemente los trazados existentes mejorados en su función y capacidad, facilitando también una accesibilidad trasera a los núcleos tradicionales. Frente al desarrollo en la costa, el desarrollo interior de las terrazas de medianías bajas se debe limitar drásticamente para mantener la coherencia entre la forma del asentamiento y la del territorio, manteniendo los vacíos de agricultura de medianías, integradas ambientalmente en el Parque Rural de Doramas. Deben preservarse ambientalmente los barrancos de Moya y Firgas.

6. Se propone contener el desarrollo en Los Llanos de Arucas, y favorecer los desarrollos suburbanos en el eje Cardones-Santidad apoyándose en paralelo en el viario radial y en el eje verde equipado de Cardones.

7. Se consolidarán y reestructurarán, limitando su desarrollo en extensión, los núcleos de Bañaderos, Montañeta, Goleta y los interiores de Santa Flora. Ello permitirá acoger ordenadamente las actuales tensiones de crecimiento suburbano de difusión de Las Palmas de Gran Canaria en Arucas.

Artículo 286.- Acciones estructurantes (ND).

A) A desarrollar mediante Planes Territoriales Parciales (PTP):

PTP15.- PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL LITORAL DEL NORTE (ARUCAS-MOYA-SANTA MARÍA DE GUÍA):

El ámbito del PTP incluye no sólo la plataforma llana litoral, sino también su zona de influencia paisajística, es decir, las desembocaduras de los barrancos, los acantilados y laderas vertientes a la plataforma e incluso las plataformas superiores. Su ámbito se prolonga por el litoral hasta la desaladora del Puertillo y engloba al núcleo de Bañaderos extendiéndose hasta Costa Ayala y Tinoca, incluyendo el parque empresarial en la zona de la Granja de Bañaderos.

El ámbito a ordenar, en cualquier caso, abarcará como mínimo toda la superficie situada al norte del trazado final que se adopte para la GC-2 entre Tinoca y San Felipe.

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

Área estratégica para la ordenación de la Costa Norte en Bañaderos, Quintanilla, San Andrés, El Roque y San Felipe, para equipamientos costeros, servicios recreativos, náuticos y otros usos de oportunidad, así como residencia y actividades comerciales logísticas a la escala del área. Se ordenará de acuerdo con el Plan Territorial Parcial previsto en la Sección 2 -del desarrollo de las determinaciones de este Plan Insular de Ordenación-, y con el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de la Costa Noroeste (PTE37) definido en el Ámbito Territorial nº 5 regulado en la Sección 38 de este Volumen, cuya aplicación abarca el ámbito de la Zona Turística Litoral del Noroeste grafiada en el plano nº 4.1 del Tomo 1 del Volumen V de este Plan.

La conservación y, en su caso, restauración o potenciación de los valores naturales y paisajísticos existentes y característicos del ámbito, tanto terrestre como marino, será el objetivo estratégico principal, y a él se adecuará la ordenación, así como la recuperación ambiental de las zonas degradadas y, en general, de todo el ámbito.

En la ordenación integral de esta plataforma costera Norte, se tendrá en consideración la especial so-

brepresión ejercida sobre el litoral a fin de que se reduzca al máximo la ocupación de nuevos suelos, especialmente cuando se encuentre ocupado el frente litoral o reúna especiales valores paisajísticos o agrarios. La distribución de usos para la ordenación integrada de esta plataforma costera en función de las diferentes subzonas en que se divide el ámbito, resulta competencia del Plan Territorial Parcial y se realizará de acuerdo con las determinaciones gráficas contenidas al respecto en el plano nº 6 del Tomo 2 del Volumen V de este Plan Insular.

Se propone la diferenciación del tramo comprendido entre San Felipe y Punta Camello a efectos de ordenación litoral específica dentro del Plan Territorial previsto.

Se recomienda (R), para la mejor ordenación y valor de uso del conjunto, la diferenciación morfológica y de actividades según los tramos de costa que se distinguen en el plano de este Ámbito Territorial.

La estrategia se fundamenta en los siguientes aspectos:

- Conservación y recuperación ambiental de zonas degradadas.
- Potenciación de actuaciones que satisfagan las demandas de ocio de la población y visitantes.
- Recuperación del frente marítimo alterado por actuaciones urbanas de carácter edificatorio deficientes y con invasión de servidumbres.
- Creación y recuperación de equipamientos litorales que den respuesta a la precaria situación actual.
- Ordenación de la evacuación de aguas residuales y los vertidos.
- Definición pormenorizada de los tipos de actuaciones y sus instrumentos de desarrollo y gestión.

Como elementos naturales a proteger se proponen las rasas intermareales señaladas gráficamente.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

6A1. Como actuación estructurante de primer orden se propone la realización de un paseo marítimo continuo, que afecta a todo el tramo, que conecte los núcleos urbanos de San Felipe, Roque de San Felipe, La Barranquera, Casas Quemadas, San Andrés, Quintanilla y El Puertillo.

El objetivo de esta actuación es la recuperación de las servidumbres del dominio público, sistemá-

ticamente invadido por edificaciones. La generatriz resultante servirá de apoyo para la ubicación de equipamientos relacionados con el ocio y disfrute del litoral. No obstante, el paseo litoral tendrá carácter de paseo marítimo con el consiguiente amueblamiento en los frentes urbanos y se propone la demolición de las edificaciones en la servidumbre de protección y la creación de una nueva fachada marítima. En los tramos de suelo rústico de protección costera, el paseo tendrá carácter de sendero.

- El paseo marítimo será concebido como el elemento vertebrador de todas las actuaciones que se postulen.

- El paseo que se proponga en su contacto con el mar será lo más bajo posible sin intermediaciones de muros ni saltos bruscos.

- En la Playa de San Felipe las estructuras artificiales no deberán alterar el lugar existente para la práctica del surf.

- Se incluirá un sistema de eliminación de los vertidos directos, canalizando las aguas residuales a una red de saneamiento conectada a estación de bombeo o a estación depuradora con emisario submarino, estudiando su mejor diseño y localización.

- Los mecanismos de gestión del Plan Territorial Parcial tendrán como objetivo prioritario el establecimiento de compensaciones para los usos establecidos en las servidumbres del dominio público.

6A2. El resto de las actuaciones pormenorizadas son:

- San Felipe: las condiciones naturales de la costa favorecen la posibilidad de realizar una mejora de la playa de San Felipe con objeto de ampliar la playa seca existente mediante aportación de árido y disminución del nivel de agitación, con protección del baño y abrigo parcial mediante estructura marítima con cota máxima + 3 m, respecto a la B.M.V.E.

- Charco de San Lorenzo: acondicionamiento ligero de las zonas rocosas seminaturales con acondicionamiento del balneario y reubicación de las edificaciones existentes y traslado del vial hacia el interior.

- Playa del Roque de San Felipe: protección de la zona de baño con objeto de disminuir el nivel de agitación del agua de baño en la punta de El Roque. Propuesta de club de surf con graderíos en toda la ensenada, apoyados en el paseo marítimo. Para este enclave se propone la excepción de lo establecido en la Ley de Costas en relación con las edificaciones existentes en las servidumbres del dominio público, por lo pintoresco del lugar previo trámite

previsto en el artículo 25.3 de la Ley de Costas (Trámite ante el Consejo de Ministros).

- El Puertillo: recuperación de la ribera del mar. Propuesta de rampa de varada y plataformas para solarios. Acondicionamiento de piscinas naturales. Mejora y ampliación de la playa seca y reconstrucción parcial de la estructura marítima existente.

- Punta del Camello: acondicionamiento del Charco de Las Palomas y entornos.

- Bañaderos: ámbito de equipamiento y dotaciones recreativas de ocio y disfrute del litoral de rango comarcal e insular vinculado a la ordenación propuesta para toda la franja costera.

6A3. Área estratégica de actividad económica-parque especializado:

Continuando con la tendencia generada por el área de oportunidad fruto de la paulatina implantación en este ámbito de centros docentes y de investigación relacionados con la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria y el Cabildo de Gran Canaria, se estudiará su crecimiento y ordenación, así como la oportunidad para instalar otros usos o equipamientos de rango comarcal o metropolitano relacionados con actividades afines o compatibles con actividades empresariales, comerciales o de investigación propias de un parque especializado.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

El desarrollo tendrá por objeto la ordenación articulada de las previsiones y determinaciones contenidas en el presente Plan Territorial con una finalidad integral que se traduzca en la armonización de los procesos urbanísticos y naturales presentes en el ámbito territorial definido, con los contenidos que se establecen en este Capítulo, y en el modo que se regula para estos Planes en la Sección 2 -del desarrollo de las determinaciones de este Plan Insular de Ordenación- de este Volumen.

En razón de ello, los Ayuntamientos de Arucas, Moya, Fingas y Santa María de Guía vendrán directamente obligados a acomodar sus Planes Generales de Ordenación 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, con independencia de la facultad de desarrollar sus determinaciones mediante un Plan Territorial Parcial.

Es preceptivo el planeamiento conjunto mediante un Plan Territorial Parcial. No obstante, su ges-

ción 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.

El Plan Territorial podrá delimitar Áreas de Gestión Integrada dentro de su ámbito de actuación de acuerdo con lo que establecen los artículos 140 a 143 del TRLOTENAC.

En el caso de que resulte necesario adelantar el desarrollo de alguna acción de infraestructuras prevista en el ámbito del PTP, ésta podrá materializarse a través del correspondiente Plan Territorial Especial, e incluso podrán desarrollarse a través de los correspondientes Proyectos de Obras, siempre y cuando su materialización no resulte incompatible con el modelo territorial establecido por el Plan Insular de Ordenación, y afecte a la modificación, reforma o acondicionamiento prevista en este documento de una infraestructura o un recurso existente.

B) A desarrollar mediante Planes Territoriales Especiales:

Planes Territoriales Especiales de Sistemas y Actuaciones (PTE):

PTE14.- PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL CORREDOR LITORAL: DESDOBLAMIENTO DE LA GC-2 Y VARIANTE DE LA GC-207 ENTRE LA GRANJA EXPERIMENTAL (ARUCAS) Y SANTA MARÍA DE GUÍA.

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

El doble objetivo de esta actuación está centrado en proporcionar una mejora sustancial de la accesibilidad a la Comarca Norte desde Las Palmas de Gran Canaria -y viceversa-, y en la articulación de los procesos de crecimiento, de localización de dotaciones, de equipamientos, y de servicios de carácter comarcal, vinculada a la recuperación del espacio costero para el ocio y el disfrute de la población residente.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

6A4. Corredor litoral. El trazado de este delicado tramo tendrá en cuenta el impacto paisajístico, tanto en los lomos aterrazados de las medianías bajas como en la plataforma costera. La previsión de su trazado elevado requerirá el tratamiento de los taludes, viaductos sobre las desembocaduras de barrancos y tratamiento paisajístico de enlaces. En el tránsito de Bañaderos y su entorno, el trazado atenderá las previsiones de crecimiento del núcleo urbano, evitando efectos de barrera.

La decisión sobre la traza definitiva del Corredor Litoral en este tramo comportará el establecimiento de criterios de remodelación de las vías existentes para su adecuada articulación en la nueva estructura, mejorando su traza y sección en caso necesario, así como la valoración previa de todas las alternativas desde el punto de vista funcional, ambiental, y de estructuración territorial.

Desdoblamiento de la carretera GC-2 y variante de la GC-207 entre el enlace de la GC-2 con la autovía de Arucas en la Granja Experimental y el núcleo de Santa María de Guía.

- Tramo 1: enlace de la GC-2 en la Granja Experimental (término municipal de Arucas)-enlace de la GC-2 con la GC-75 en el Roque (Moya).

- Tramo 2: enlace de la GC-2 con la GC-75 en el Roque (término municipal de Moya)-enlace de la GC-2 acceso a Santa María de Guía.

Las zonas críticas desde el punto de vista ambiental son:

- Los cruces de los Barrancos de Moya y Silva.
- El tramo Punta Gallegos a Costa Lairaga.

El estudio de alternativas valorará todas las opciones posibles existentes desde la óptica ambiental, paisajística, territorial, urbanística, agrícola, de ocio, de conexiones viarias, etc. (salvo las que sean pequeñas variaciones sobre un mismo trazado y cuya discusión corresponderá a fases posteriores en caso de estar en el corredor seleccionado). Igualmente deberían estudiarse necesariamente como alternativas el desdoblamiento hacia el interior en el tramo del Puente de Silva y falsos túneles hacia Llano Alegre.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

El desarrollo de esta acción se hará conjuntamente con las intervenciones previstas en la Costa Norte, en el contexto de un Plan Territorial Especial de desarrollo del Plan Insular de Ordenación, con los contenidos que se definen en esta Sección, y en el modo que se regula para estos Planes en la Sección 2 -del desarrollo de las determinaciones de este Plan Insular de Ordenación- de este Volumen.

En razón de ello, los Ayuntamientos de Arucas, Moya, Firgas y Santa María de Guía vendrán directamente obligados a acomodar su Plan General de Ordenación a las determinaciones del Plan Insular

de Ordenación 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 necesidad de desarrollar sus determinaciones mediante un Plan Territorial Especial.

Es preceptivo el planeamiento conjunto mediante un Plan Territorial 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, incluso podrán desarrollarse a través de los correspondientes Proyectos de Obras siempre y cuando su materialización no resulte incompatible con el modelo territorial establecido por el Plan Insular de Ordenación, y afecte a la modificación, reforma o acondicionamiento prevista en este documento de una infraestructura o un recurso existente.

El Plan Territorial podrá delimitar Áreas de Gestión Integrada dentro de su ámbito de actuación de acuerdo con lo que establecen los artículos 140 a 143 del TRLOTENAC.

Estas determinaciones para su desarrollo y gestión estarán supeditadas a lo que se establece en las Disposiciones Transitorias referente a los Planes Territoriales o instrumentos análogos que estuviesen aprobados o en fase de tramitación a la entrada en vigor del Plan Insular.

PTE17.- PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE LA EXTENSIÓN NORTE DEL CORREDOR INTERIOR ENTRE ARUCAS Y MOYA:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

Prolongación del cinturón viario interior como carretera de medianías, con características de menor capacidad y más ajustadas al terreno que en el resto del cinturón. Es preciso cuidar su inserción en este delicado paisaje rural previendo los impactos paisajísticos sobre el Parque Rural de Doramas, definiendo sus conexiones a viarios rurales y áreas de paso, así como la accesibilidad trasera al núcleo tradicional de Firgas, donde sea posible establecer la localización de áreas de equipamiento y servicios.

La resolución y definición viaria de este corredor se hará, con los objetivos, criterios y trazados que indicativamente establece este Plan Insular, en el marco de un Plan Territorial de desarrollo de éste que atienda principalmente a minimizar el impacto ambiental y, particularmente, paisajístico.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

6A6. Arco viario interior (Arucas, Firgas).

El estudio de mejora de la accesibilidad incluirá, entre otros aspectos:

- La mejora de las conexiones de Moya con la costa (acción de mejora en una de las dos carreteras existentes apoyada en sus actuales trazados: mejora de sección y de la seguridad ante desprendimientos).

- La mejora de la conexión de Firgas con Arucas (variante de La Goleta hasta Lomo de la Cruz y continuación acceso hasta Firgas apoyada en las laderas sobre Los Barranquillos).

- La mejora de la salida hacia la GC-2 o Arucas de los barrios de la zona baja de Firgas (Buen Lugar, Casablanca, ...) aprovechando los corredores y los trazados de las carreteras GC-300 Firgas-Arucas y GC-331 Trapiche-Bañaderos.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

El desarrollo de esta acción se hará conjuntamente con las intervenciones previstas en la Costa Norte, en el contexto de un Plan Territorial Especial de desarrollo del Plan Insular de Ordenación, con los contenidos que se definen en esta Sección, y en el modo que se regula para estos Planes en la Sección 2 -del desarrollo de las determinaciones de este Plan Insular de Ordenación- de este Volumen.

En razón de ello, los Ayuntamientos de Arucas, Moya y Firgas, vendrán directamente obligados a acomodar su Plan General de Ordenación a las determinaciones del Plan Insular de Ordenación para este ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido, de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan Insular de Ordenación, con independencia de la necesidad de desarrollar sus determinaciones mediante un Plan Territorial Especial.

Es preceptivo el planeamiento conjunto mediante un Plan Territorial 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, incluso podrán desarrollarse a través de los correspondientes Proyectos de Obras siempre y cuando su materialización no resulte incompatible con el modelo territorial establecido por el Plan Insular de Ordenación, y afecte a la modificación, reforma o acondicionamiento prevista en este documento de una infraestructura o un recurso existente.

El Plan Territorial podrá delimitar Áreas de Gestión Integrada dentro de su ámbito de actuación de acuerdo con lo que establecen los artículos 140 a 143 del TRLOTENAC.

PTE44.- PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PARQUE PATRIMONIAL DE ARUCAS:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

El ámbito incluido en este Plan Territorial representa un suelo estratégico que se destina a cumplir unos objetivos concretos: la regeneración física, ambiental y social de la Vega de Arucas y su entorno inmediato.

Si bien se necesitan adoptar medidas dirigidas a establecer unos umbrales básicos de equilibrio entre las posibilidades de implantación de nuevos usos, la actividad agrícola y los valores existentes, para la concepción y desarrollo de este Parque se requieren instrumentalizar los conceptos de naturaleza, actividad y cultura en un término que los unifique: el patrimonio integral del municipio de Arucas.

El desarrollo de este Parque Patrimonial comporta también la construcción de una renovada identidad del territorio de Arucas, a partir de la recuperación de sus recursos globales y de la oferta de usos y servicios íntimamente ligados a la identidad del territorio.

El Parque Patrimonial se concibe con cuatro componentes básicas: la natural, la agrícola, la cultural y la de servicios.

Como criterios estratégicos para conseguir los objetivos descritos, se deberán distinguir dos grandes zonas en el interior del ámbito de este Plan: la Vega de Arucas -que constituye el principal valor patrimonial del Parque- en la que se deberán implementar y fomentar su regeneración y actividad económica diversificada; y las terrazas de los lomos de San Pedro, Jurgón y Riquiáñez -de emplazamiento privilegiado y notables visuales- en la que se localizarán las diferentes áreas de usos públicos y privados que desarrollen la complejidad y diversidad concebida para este Parque.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

6A7. Parque Patrimonial de Arucas:

Esta pieza que comprende las laderas de los Lomos de San Pedro, Jurgón y Riquiáñez, y la Vega de Arucas y que abarca desde la Goleta hasta la Gui-

tarrilla, constituye una de las piezas territoriales de mayor oportunidad para inducir la actualización de la identidad de Arucas en el conjunto del sistema urbano insular. Los principales objetivos de esta actuación estarían centrados en reconducir la actual extensión incontrolada de usos mediante la recualificación de zonas agrícolas, la puesta en valor del patrimonio arquitectónico y etnográfico existente, y la protección de las zonas naturales circundantes.

Extremadamente grande para ser concebida como un parque público, el área ofrece ventajas para la localización de una amplia gama de usos y actividades implantadas en un entorno atractivo, que pudieran satisfacer las necesidades culturales y de esparcimiento de la ciudad.

a) Se establecerán medidas de protección y recuperación de los elementos y valores naturales, culturales y paisajísticos, a fin de conformar la red de los recursos patrimoniales de Arucas en este ámbito.

b) Se establecerán criterios relativos a las distintas actividades y procesos que puedan tener lugar en relación a todo tipo de actuaciones: equipamientos, infraestructuras, crecimientos urbanos, asentamientos rurales, nuevas vías o caminos, etc.

c) Deberán definirse los umbrales y capacidad máxima de nueva edificación, en función del mantenimiento del dominio cuantitativo y visual del espacio. Deberá atenderse, en este sentido, a las características y tamaños de la parcelación rústica existente. Se introducirán, asimismo, medidas con criterios paisajísticos de control formal de las edificaciones y control ambiental de los nuevos usos, así como del tipo de instalaciones destinadas a nuevos servicios propuestos.

d) Se deberá estudiar la viabilidad de un trazado viario longitudinal a media ladera como eje representativo del Parque que, adaptado al territorio y evitando la alteración de su morfología, identifique sitios idóneos para localizar usos diversos, miradores, recorridos, etc.

Dicho eje, concebido como viario de acceso y paseo del Parque, será trazado para una velocidad de circulación sensiblemente baja, con diseño apropiado a los objetivos perseguidos y con un acabado superficial acorde con los materiales del entorno.

e) El Plan Territorial Especial deberá estudiar también la propuesta de diferentes tipos de áreas de uso y su alternancia con vacíos territoriales a lo largo de dicho eje, teniendo especial precaución en que se materialicen los objetivos perseguidos. El diseño de este eje y de las diferentes áreas propuestas,

se podrá implementar a través de los diferentes Proyectos y Planes que se establezcan desde el Plan Insular de Ordenación o desde el Plan General de Ordenación de Arucas.

f) Se deberá estudiar el mallado y conexión de este eje con la ciudad de Arucas a través de los caminos agrícolas existentes, posibilitando así su recuperación.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

En razón de la convivencia deseada de usos públicos y privados, el desarrollo de este Plan y las propuestas en él incluidas se implementarían en una gestión sustentada en la corresponsabilidad entre el sector público y el privado, buscando un clima de colaboración y confianza adecuados que unifique los criterios empresariales y sociales implicados.

Se tendrá en cuenta una mecánica operativa que permita adquirir información, así como diseñar proyectos y organizaciones con los futuros usuarios y con los actuales propietarios de suelos.

El PTE se deberá realizar mediante la materialización de dos cuerpos propositivos, las Acciones y los Proyectos, y definiendo una o varias Áreas de Gestión Integrada que podrá delimitar dentro de su ámbito de actuación de acuerdo con lo que establecen los artículos 140 a 143 del TRLOTENAC, e independientemente de que éstas coincidan o no con el propio ámbito del Plan Territorial.

Asimismo, se deberá hacer posible la reversión de beneficios y medidas de recuperación del Parque Patrimonial hacia las zonas agrícolas y naturales, como parte fundamental de la tutela y el mantenimiento de un paisaje vivo que jerarquiza al propio ámbito.

Las determinaciones contenidas en este Plan Insular de Ordenación para esta Actuación tienen el carácter de Normas Directivas que define el artículo 15 del TRLOTENAC.

En razón de ello, el Ayuntamiento de Arucas vendrá directamente obligado a acomodar su Plan General de Ordenación a las determinaciones del Plan Insular de Ordenación para este ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido, de acuerdo con los procedimientos y plazos reglados por este mismo Plan Insular de Ordenación, con independencia de la facultad de desarrollar sus determinaciones mediante un Plan Territorial Especial. Asimismo, las Administraciones Públicas con competencias sectoriales afectadas por el Plan Territorial -en particular el Gobierno de Canarias-, quedan obligadas en cuanto a la acomodación al Plan Insular de Ordenación

y coordinación con él de sus planes sectoriales y acciones en este ámbito territorial.

A los órganos gestores se incorporarán las siguientes Administraciones Públicas: Gobierno de Canarias, Cabildo de Gran Canaria y Ayuntamiento de Arucas.

PTE15.- PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL CORREDOR INTERIOR: VARIANTE DE LA GC-2 ENTRE LA CIRCUNVALACIÓN A LAS PALMAS DE GRAN CANARIA(TAMARACEITE) Y LA GC-2:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

El principal objetivo es la mejora de la accesibilidad y conexión desde y hacia el espacio metropolitano de la capital, mediante la creación de un nuevo eje interior, tangente al núcleo de Arucas como prolongación de la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

6A5. Variante de la GC-2 entre la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria (Tamaraceite) y la GC-2.

Se trata de la prolongación hacia el noroeste, como Corredor Viario Estructurante, de la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria hasta la Variante de Arucas, enlazándolo con la GC-2, entre la Granja Experimental del Cabildo y Bañaderos. Esta nueva vía permitirá establecer una potente rótula de conexión viaria (litoral, medianías e interior) mediante vías radiales en peine que estructuren el territorio. El mantenimiento de los restos de llanos y vegas, y de las montañas-hito, orientará y ordenará el fuerte crecimiento previsible.

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 metropolitana de Las Palmas en el término municipal de Arucas.

Zonas críticas desde el punto de vista ambiental:

- Cruce del Barranco de Tenoya: 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 de Tenoya y del Fondillo: emplear viaductos en los cruces de los barrancos.

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 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.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

El desarrollo de esta acción se hará conjuntamente con las intervenciones previstas en la Costa Norte, en el contexto de un Plan Territorial Especial de desarrollo del Plan Insular de Ordenación, con los contenidos que se definen en esta Sección, y en el modo que se regula para estos Planes en la Sección 2 -del desarrollo de las determinaciones de este Plan Insular de Ordenación- de este Volumen.

En razón de ello, los Ayuntamientos de Arucas y Las Palmas de Gran Canaria, vendrán directamente obligados a acomodar su Plan General de Ordenación a las determinaciones del Plan Insular de Ordenación para este ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido, de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan Insular de Ordenación, con independencia de la necesidad de desarrollar sus determinaciones mediante un Plan Territorial Especial.

Es preceptivo el planeamiento conjunto mediante un Plan Territorial 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, incluso podrán desarrollarse a través de los correspondientes Proyectos de Obras siempre y cuando su materialización no resulte incompatible con el modelo territorial establecido por el Plan Insular de Ordenación, y afecte a la modificación, reforma o acondicionamiento prevista en este documento de una infraestructura o un recurso existente.

El Plan Territorial podrá delimitar Áreas de Gestión Integrada dentro de su ámbito de actuación de acuerdo con lo que establecen los artículos 140 a 143 del TRLOTENAC.

Estas determinaciones para su desarrollo y gestión estarán supeditadas a lo que se establece en las

Disposiciones Transitorias referente a los Planes Territoriales o instrumentos análogos que estuviesen aprobados o en fase de tramitación a la entrada en vigor del Plan Insular.

PTE 37.- PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN TURÍSTICA DE LA COSTA NOROESTE:

El ámbito de actuación del Plan Territorial abarca la Zona Turística Litoral del Noroeste delimitada en el Plano nº 4.1 del Tomo 1 del Volumen V de este Plan. Sus determinaciones estarán necesariamente coordinadas con la del PTP15 previsto en esta misma Sección.

Tanto los objetivos y criterios estratégicos para el Plan Territorial, como los criterios de ordenación y los mecanismos para su desarrollo y gestión están definidos en la Sección 38 -Ámbito Territorial número 5: La Costa Noroeste- de este Plan.

6A8. Ordenación turística y de equipamiento recreativo costero de acuerdo con las peculiaridades paisajísticas y con las formas tradicionales de ocupación costera.

Artículo 287.- Determinaciones para adecuación del desarrollo al modelo insular (ND).

A) A desarrollar mediante Determinaciones a la Administración competente por razón de la materia de que se trate (DIR):

6DIR1.- DETERMINACIONES PARA LA COORDINACIÓN DEL SISTEMA DE COMUNICACIONES:

6D1. Mejora de la accesibilidad entre la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria y el corredor costero.

Esta mejora aprovechará la traza de la carretera existente entre Los Giles y la costa por Casa Ayala.

6D2. Conexión entre Arucas y Bañaderos.

Prolongación de la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria y conexión entre Arucas y Bañaderos.

6D3. Conexión viaria entre Moya y la costa.

Mejora de la sección y el trazado (GC-752/GC-75).

6D4. Conexión Firgas-Bañaderos.

Mejora de la sección y el trazado.

6D5. Mejora de la accesibilidad entre la Circunvalación a Las Palmas de Gran Canaria y los Giles.

6D5. Conexión estructural Santidad-Costa.

6D6. Conexión viaria Firgas-Cambalud-Bañaderos.

Mejora de la sección y el trazado.

6D7. Conexión del Cinturón Interior con el núcleo tradicional de Firgas.

6D8. Mejora de la sección y trazado de la malla viaria interior en su conexión con Santa María de Guía y la costa.

6D9. Mejora de la conexión Arucas-Teror.

Mejora de la sección y trazado de la GC-43.

6D10. Mejora de la conexión Firgas-Valleseco.

Mejora de la sección y trazado de la GC-30.

• Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

La integración y el desarrollo de estas actuaciones en el modelo territorial insular se realizarán mediante uno o varios Planes Territoriales Especiales de acuerdo con lo que establecen los artículos 23 y 24 del TRLOTENAC. Sus determinaciones estarán en coordinación con los objetivos y criterios estratégicos de ordenación establecidos por el Plan Insular de Ordenación para los distintos Planes Territoriales previstos para este ámbito territorial. Incluso podrán desarrollarse a través de los correspondientes Proyectos de Obras siempre y cuando su materialización no resulte incompatible con el modelo territorial establecido por el Plan Insular de Ordenación, y afecte a la modificación, reforma o acondicionamiento prevista en este documento de una obra ya ejecutada que no suponga un nuevo trazado.

6DIR2.- DETERMINACIONES PARA LA COORDINACIÓN DE LAS ACTUACIONES EN MATERIA DE ORDENACIÓN LITORAL:

La estrategia de ordenación para el tramo comprendido entre la Punta del Camello y el Rincón se fundamenta en las siguientes líneas de acción:

- Potenciación de los valores culturales y naturales.

- Recuperación ambiental y paisajística.
- Accesibilidad a las plataformas litorales.
- Corrección de impactos preexistentes.

6D11. Como actuación globalizadora para la recuperación y puesta en presencia de los valores naturales y culturales del tramo, se propone la ejecución de una red de senderos con pequeños equipamientos (merenderos, miradores, aparcamientos) que procuren el ocio y sirvan para la creación de un área educativa.

Esta actuación se complementa y concreta en cada lugar con las siguientes:

- Salinas del Bufadero: Restauración de las salinas y propuesta de mirador con centro museístico.

El centro museístico debe localizarse en las zonas más degradadas y menos expuestas, y no afectar a las zonas más frágiles del paisaje. El mirador sobre las salinas debe a su vez minimizar su perceptibilidad desde éstas, debiendo mimetizarse en su entorno, en lugares favorables. Su dimensión debe localizarse, dimensionarse y adecuarse al territorio en función de sus accesos, posibilidades de aparcamientos y fragilidad del territorio. Se restaurarán las laderas y, en general, el entorno de Las Salinas. Cualquier actuación viaria sobre la GC-2 evitará afectar a nuevos terrenos en el margen norte de la misma con objeto de favorecer esta actuación.

- Cuevas del Guincho: rehabilitación y señalización de la red de senderos con eliminación de las filtraciones.

- Cebolla: Propuesta de área recreativa, acampada y didáctica relacionada con la restauración, y acondicionamiento del enclave arqueológico existente de acuerdo con el Plan Territorial Especial correspondiente previsto en la Sección 30 -Actividades Recreativas, Divulgativas, Científicas y Deportivas- de este Volumen sobre áreas de acampada.

La propuesta deberá valorar las posibilidades de actuación en este enclave, los usos posibles, contemplando fundamentalmente la capacidad de carga, actuaciones e instalaciones necesarias, accesibilidad, necesidad de aparcamientos o no, etc. El lugar es frágil paisajísticamente y debe evitarse una actuación densa o intensa sobre los terrenos.

- El Callao de Tinoca: Eliminación de chabolas y demás impactos antrópicos. Propuesta para la creación de un aula del mar. Accesibilidad al mar con rampa de varada. Ubicación de un puesto de socorro. Todo ello formando parte de la acción 1D33 del Ámbito Territorial nº 1.

La finalidad será la recuperación ambiental de este enclave y su reconversión en un lugar de ocio y recreo litoral. La decisión concreta de actuación en este lugar deberá ser objeto de un análisis detallado de las opciones de ordenación; en concreto, contendrá:

- Eliminación de las acumulaciones y vertidos de tierras existentes y restauración de los impactos ocasionados por ellas.

- Restauración ambiental de los impactos ocasionados por la construcción de la GC-2 en este tramo: revestimiento de muros de contención y tratamientos vegetales de los taludes y terraplenes.

- Recuperación ambiental del entorno de la gasolinera y de los terrenos rústicos de toda la zona Ba2, incluyendo las zonas costeras y litorales.

- Definición de los usos que deban y puedan implantarse en la zona, y que deberán adecuarse en extensión y moderarse en edificabilidad e ir acompañados de vegetación arbolada (las actuaciones de edificación).

- Acondicionamiento para el uso del litoral para baño y accesos al mar, conservando la actual fisonomía de la costa rocosa.

- Resolver adecuadamente los accesos y aparcamientos en la zona, incluyendo un acceso peatonal -sendero- con Costa Ayala.

- Costa Ayala: rehabilitación de la fachada marítima, creación de un paseo marítimo, liberación de servidumbre y tratamientos cromáticos.

- Salinas de Agustín Diablo: restauración de las salinas y eliminación de los impactos antrópicos del área. Conservación de los muros de plataneras.

- El Rincón: propuesta para la creación de un área didáctica relacionada con el estudio de la estratificación. Es de especial interés el corte geológico, puesto que además de mostrar la única falla visible de la isla, concentra la historia estratigráfica de la misma en la pared del paleoacantilado.

Como elementos naturales a proteger, se proponen las rasas, plataformas litorales y los acantilados. Cualquier actuación en estos tres ámbitos o espacios señalados en este Plan deberá acompañarse del preceptivo Estudio de Control Ambiental, en los términos previstos en el artículo 109 de este Volumen.

Se proponen como ASE las rasas y plataformas litorales de la Punta del Camello y la Punta de Arucas (El Roque).

• Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

La integración y el desarrollo de estas actuaciones en el modelo territorial insular se realizarán mediante uno o varios Planes Territoriales Especiales de acuerdo con lo que establecen los artículos 23 y 24 del TRLOTENAC. Sus determinaciones estarán en coordinación con los objetivos y criterios estratégicos de ordenación establecidos por el Plan Insular de Ordenación para los distintos Planes Territoriales previstos para este ámbito territorial. Incluso podrán desarrollarse a través de las correspondientes Calificaciones Territoriales y Proyectos de Obras, siempre y cuando su materialización no resulte incompatible con el modelo territorial establecido por el Plan Insular de Ordenación.

B) A desarrollar mediante Determinaciones e Instrucciones al planeamiento urbanístico (PGO):

6PGO.- DETERMINACIONES E INSTRUCCIONES A LOS PGO DE ARUCAS, MOYA Y FIRGAS:

6D12. Mantenimiento y refuerzo de las actividades y funciones de centralidad en los núcleos tradicionales de Arucas, Moya y Firgas.

Para el Área de centralidad de Arucas (Santidad-Cerrillo), la ordenación que estará apoyada en la Circunvalación y en las intersecciones viarias, deberá fijar y resolver los límites del crecimiento en el ensanche del viejo núcleo de Arucas, así como preservar la vega interior. La integración de elementos hidráulicos (Heredad de Aguas), jardines de las Hespérides y las instalaciones de industria del ron, constituirán la imagen de esta nueva centralidad, autosuficiente frente a las nuevas expansiones de Las Palmas de Gran Canaria.

6D13. Organización del crecimiento regular en flecos de Moya (Trujillo, Carretería, Lomo Blanco y otros) manteniendo entre ellos los intersticios agrícolas.

6D14. Organización del crecimiento regular en flecos de Firgas (Casablanca y otros), manteniendo los intersticios agrícolas.

6D15. Contención del crecimiento en los Lomos de Moya.

6D16. Contención del crecimiento en los Lomos y Barrancos de Firgas.

6D17. Contención de desarrollos en la vega agrícola de Arucas (norte y sur): Las Hoyas, Menores, Chorreras, Transmontaña y otros.

6D18. Consolidación urbana del desarrollo en Montañeta-Goleta.

6D19. Consolidación urbana del eje Cardones-Santidad.

6D20. Consolidación urbana, con limitación definitiva de bordes, en Vivisque-Los Portales.

6D21. Preservación del paisaje agrícola de la vega de Arucas.

6D22. Preservación paisajística del llano interior de Arucas.

6D23. Salvaguarda paisajística de los hitos de Montaña Cardones, Montaña Blanca y Montaña de Arucas.

6D24. Preservación del Lomo de Montaña Blanca.

6D25. Eje verde y parque equipado en el Barranco Cardones.

- Potenciación del Eje Santidad-Cardones-Hoya López-Corredor Litoral como apoyo y articulación del desarrollo urbano con las nuevas actividades económicas y docentes.

- Entre las dotaciones vinculadas al eje deberá considerarse la implantación de instalaciones docentes asociadas a la Granja Agrícola Experimental del Cabildo, localizada en el lugar de conexión entre la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria y el corredor costero del Norte.

6D26. Conservación de los Lomos frontales de Moya y Firgas.

6D27. Área especial industrial de Montaña Blanca. Se valorará su integración en el corredor formado por la Granja Agrícola Experimental y la Escuela de Capacitaciones Agrarias, así como el Acantilado del Rincón (miradores). Se conectará a Cardones a través de Hoya López.

6D28. Equipamiento de apoyo a la centralidad en la conexión de Moya y Firgas, y de servicios y accesos al Parque Rural de Doramas (Parador nuevo).

Artículo 288.- Instrumentos de desarrollo (ND).

En razón de ello, los ayuntamientos de Arucas, Moya y Firgas vendrán directamente obligados a acomodar su planeamiento 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 Plan y con lo que establecen los artículos 32 a 36 del TRLOTENAC.

Sus determinaciones estarán en coordinación con los objetivos y criterios estratégicos de ordenación establecidos por el Plan Insular de Ordenación para los distintos Planes Territoriales previstos en este ámbito territorial.

Sección 40

Ámbito Territorial número 7:
las Medianías del Norte y Este

Artículo 289.- Descripción y función insular del ámbito (NAD).

Este ámbito retranqueado de medianías comprende los asentamientos tradicionales en los valles altos de cabecera, estratégicamente situados en la confluencia exterior de la conurbación capitalina.

Se trata de emplazamientos físicos en las confluencias de caminos; núcleos tradicionales en buen equilibrio territorial con las situaciones de disperso aunque puedan existir problemas de congestión y de capacidad viaria interna, que puede resolverse adecuadamente modernizando la red existente.

El valor de las actividades agropecuarias tradicionales y de los espacios naturales protegidos (Parque Rural Doramas, Las Cumbres, Paisaje Protegido de Pino Santo, Reserva Natural Integral del Barranco Oscuro, Los Tilos de Moya, Los Marteles, etc.), permite la potenciación de iniciativas vinculadas al desarrollo de turismo rural, con valoración de elementos singulares y patrimoniales (Barranco de la Virgen, Vega de San Mateo, etc.).

El análisis y el diagnóstico que han de fundamentar y orientar la ordenación de este ámbito, se describen en el Título 2 "La distribución espacial y la ordenación de los asentamientos" del Volumen III.

Artículo 290.- Objetivos de la actuación territorial (ND).

El Plan Insular de Ordenación establece como objetivo fundamental en este ámbito el mantenimiento de los valores tradicionales agropecuarios y naturales, y la incorporación de éstos a la actividad de recreo y ocio metropolitanos y turísticos mediante la adecuada conexión estructural al arco perimetral de la conurbación de Las Palmas de Gran Canaria.

Las intersecciones de caminos deben mantener su capacidad de articulación, modernizando las redes existentes, favoreciendo el acceso e irrigación del territorio, de los núcleos dispersos tradicionales y de los espacios naturales protegidos y sus áreas especializadas de servicios (campings, miradores, zonas recreativas, red de senderos, etc.).

Artículo 291.- Estructura propuesta para el ámbito (ND).

Consolidación compacta de los núcleos tradicionales como nodos de transición entre el interior y el norte (Arucas), el este (Telde) y Las Palmas de Gran Canaria.

Teror, Vega de San Mateo y Valsequillo deben reforzar su conexión entre sí a través de una carretera orbital interior.

Establecimiento de claros límites físicos en el desarrollo de los centros urbanos mediante variantes y rondas que definan criterios de consolidación, y valoren sitios naturales y paisajes (barrancos, arroyos, vegas).

Determinadas expansiones urbanas deberán estar vinculadas a equipamientos comarcales y servicios centrales recreativos.

Frente a esta limitación física de crecimientos en núcleos, se debe admitir una cierta tolerancia de agrupaciones dispersas estructuradas en función de la red viaria local. Destacará dentro de esta propuesta el caso híbrido de Valsequillo, con asentamientos de extraordinaria riqueza formal, entre consolidado y disperso, vinculados ya al este (Telde).

A) A desarrollar mediante Planes Territoriales Especiales:

Planes Territoriales Especiales de Sistemas y Actuaciones (PTE):

PTE19.- PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL CORREDOR DE ACCESO TRANSVERSAL AL INTERIOR: MEJORA DE ACCESIBILIDAD ENTRE TAFIRA Y SAN MATEO:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

El objetivo principal es buscar la mejor solución para la conexión entre Las Palmas de Gran Canaria y Tejeda, de forma que dicho canal de comunicación se ajuste adecuadamente al conjunto de variables de índole socioeconómica y ambiental del territorio, conjugando una accesibilidad adecuada con valores territoriales y ambientales.

Se trata de someter a la redacción de un plan territorial especial un corredor viario transversal a los corredores del litoral e interior, con el objetivo básico de asumir los tráficos metropolitanos de conexión entre la capital insular y los asentamientos suburbanos de Tafira y Santa Brígida, así como asumir los flujos hacia la Vega de San Mateo y las cumbres, analizando las opciones de enlace entre la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria-Variante de Tafira y la Vega de San Mateo, asumiendo la conexión de Santa Brígida, de menor impacto ambiental y paisajístico, al estar la GC-15 colapsada por el tráfico en varios puntos (enlaces, estrangulamientos, suelos urbanos, ...), y al ser una zona del área metropolitana que incrementará la densidad edificatoria, y por lo tanto, el tráfico y las conexiones con la capital.

El objetivo principal es buscar la mejor solución para la conexión entre Las Palmas de Gran Canaria y la conurbación existente entre Santa Brígida y San Mateo, de forma que dicho canal de comunicación se ajuste adecuadamente al conjunto de variables de índole socioeconómica y ambiental del territorio, conjugando una accesibilidad adecuada con valores territoriales y ambientales, mejorando tramos de la vía existente, y creando alguno que mejore de forma substancial la accesibilidad a dicho ámbito. Por ello, el Plan Territorial deberá analizar la totalidad de los tráficos que atraviesan el casco de Santa Brígida, y sus posibles alternativas, para evitar buscar soluciones de variantes exteriores con mayor impacto ambiental y paisajístico.

Debido a la extensión del área metropolitana de Las Palmas de Gran Canaria, debe buscarse una solución alternativa al tradicional trazado único para el acceso al centro de la isla, valorando distintas alternativas que parten de las nuevas vías proyectadas o en ejecución (Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria, y Variante de Tafira, principalmente).

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

Deberán considerarse necesariamente los siguientes extremos:

a) Influencia que en el modelo general de accesibilidad y en la solución concreta del trazado de la carretera de acceso al Centro van a tener otros ejes

cuya ejecución se prevé a corto y medio plazo; esencialmente los siguientes:

- Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria.

- Circunvalación a Tafira.

- Conexión entre ambas a través de la Hoya del Parrado.

En todos los casos deberán resolverse las afectaciones que los trazados propuestos determinen sobre los núcleos de población existentes, tanto si los atraviesan como si los circunvalan.

b) Deberá considerarse la incidencia del factor tiempo en relación con el conjunto de alternativas a estudiar, en tanto éstas dependan en mayor o menor medida para su funcionamiento de la ejecución previa o simultánea de otros trazados previstos.

7A1. Corredor de acceso al Centro entre Santa Brígida y Tejeda.

Incluye la mejora de la sección y trazado del acceso al interior de la GC-15 entre el núcleo de Santa Brígida y Las Lagunetas, así como el acceso hacia la cuenca de Tejeda.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

El desarrollo de esta acción se hará conjuntamente con las intervenciones previstas en el Ámbito Territorial nº 1, en el contexto de un único Plan Territorial Especial de desarrollo del Plan Insular de Ordenación, con los contenidos que se definen en este Capítulo y en el modo que se regula para estos Planes en la Sección 2 -del desarrollo de las determinaciones de este Plan Insular de Ordenación- de este Volumen.

En razón de ello, los Ayuntamientos afectados vendrán directamente obligados a acomodar su Plan General de Ordenación a las determinaciones del Plan Insular de Ordenación para este ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido, de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan, con independencia de la facultad de desarrollar sus determinaciones mediante un Plan Territorial Especial.

Es preceptivo el planeamiento conjunto mediante un Plan Territorial 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. Incluso podrán desarrollarse a través de los correspondientes Proyectos de Obras siempre y cuando su materialización no resulte incompatible con el modelo territorial establecido por el Plan Insular de Ordenación, y afecte a la modificación, reforma o acondicionamiento prevista en este documento de una infraestructura existente que no suponga un nuevo trazado.

El Plan Territorial podrá delimitar Áreas de Gestión Integrada dentro de su ámbito de actuación de acuerdo con lo que establecen los artículos 140 a 143 del TRLOTENAC.

Artículo 292.- Determinaciones para adecuación del desarrollo al modelo insular (ND).

A) A desarrollar mediante Determinaciones a la Administración competente por razón de la materia de que se trate (DIR):

7DIR1.- DETERMINACIONES PARA LA COORDINACIÓN DEL SISTEMA DE COMUNICACIONES:

7D1. Circunvalación y ronda de Teror (El Rincón, Sequeros).

7D2. Travesía y ronda de San Mateo; conexión con el eje de acceso al Centro de la Isla a su paso por San Mateo, así como con la red urbana local integrando el casco urbano.

7D3. Mejora de la sección y el trazado de las siguientes carreteras:

- GC-21 entre Artenara y Valleseco.
- GC-41 entre Valsequillo y San Mateo.
- GC-42 entre Teror y San Mateo.
- GC-220 entre Artenara y Gáldar.

La presencia de poblaciones de especies amenazadas y de interés en algunos tramos y lugares en los márgenes de estas vías hace imprescindible que las actuaciones que en ellas se proyecten se coordinen con las administraciones ambientales competentes con objeto de no afectar a las mismas.

7D4. Modernización y adecuación de la red mallada interna, integrada paisajísticamente y definidora del asentamiento de Valleseco, previendo crecimientos y enlaces futuros.

7D5. Mejora de la carretera Teror-Tamaraceite.

7D6. Eje equipado y de articulación de actividad económica de la Vega de San Mateo, con capacidad para el suministro de bienes y servicios al territorio suburbano metropolitano de Las Palmas de Gran Canaria.

7D7. Eje-parque equipado del Barranco de Teror-Miraflores y Vega.

7D8. Eje equipado y organizador de actividades en Llanos de Valsequillo.

• Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

En razón de ello, los Ayuntamientos afectados vendrán directamente obligados a acomodar su Plan General de Ordenación a las determinaciones del Plan Insular de Ordenación para este ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido, de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan, con independencia de la facultad de desarrollar sus determinaciones mediante un Plan Territorial Especial.

La integración y el desarrollo de estas actuaciones en el modelo territorial insular se realizarán mediante uno o varios Planes Territoriales Especiales de acuerdo con lo que establecen los artículos 23 y 24 del TRLOTENAC. Sus determinaciones estarán en coordinación con los objetivos y criterios estratégicos de ordenación establecidos por el Plan Insular de Ordenación para los distintos Planes Territoriales previstos para este ámbito territorial. Incluso podrán desarrollarse a través de los correspondientes Proyectos de Obras siempre y cuando su materialización no resulte incompatible con el modelo territorial establecido por el Plan Insular de Ordenación, y afecte a la modificación, reforma o acondicionamiento prevista en este documento de una obra ya ejecutada.

B) A desarrollar mediante Actuaciones Programáticas (PROG):

7PROG1.- CONSOLIDACIÓN Y REFUERZO DE CENTRALIDADES:

7D9. Consolidación y refuerzo de las condiciones de centralidad de los núcleos tradicionales de Valleseco, Teror, San Mateo y Valsequillo en coherencia con su función articuladora del territorio y con su capacidad de desarrollo local.

C) A desarrollar mediante Determinaciones e Instrucciones al planeamiento urbanístico (PGO):

7PGO.- DETERMINACIONES E INSTRUCCIONES A LOS PGO DE SANTA BRÍGIDA, SAN MATEO, VALSEQUILLO Y TEROR:

7D10. Definición de límites físicos y refuerzo de centralidad de Teror. Extensión al eje verde equipado en el barranco.

7D11. Control de las extensiones Este y Oeste de Teror vinculadas a la ronda de circunvalación.

7D12. Núcleo de San Mateo: apoyo a la centralidad mediante un eje verde equipado. Definición de límites en ronda y Montaña Cabreja. Adecuación de la red urbana existente y ajuste a los nuevos límites físicos, integrando los nuevos y viejos trazados.

7D13. Contención de las extensiones compactas de San Mateo en el antiguo corredor del valle y la vega.

7D14. Refuerzo de centralidad en el núcleo tradicional de Valsequillo.

7D15. Organización singular dispersa, con definición adecuada del núcleo urbano de Valleseco. Contención de crecimientos valorando la actual integración paisajística y sus límites. Conexión con la red viaria exterior y con las instalaciones agropecuarias y recreativas.

7D16. Preservación de la vega agrícola al sur del Barranco de la Madre del Agua.

7D17. Contención de asentamientos dispersos exteriores en la Vega de San Mateo, favoreciendo los usos agropecuarios actuales.

7D18. Preservación de la Montaña Cabreja como hito paisajístico de San Mateo.

7D19. Zona recreativa de La Laguna incluyendo dotaciones recreativas, áreas de acampada y conexión a la red de senderos y al Parque Rural de Doramas, así como conexión con las instalaciones urbanas recreativas de Valleseco y Teror (Finca Osorio y otros enclaves).

7D20. Contención del crecimiento residencial sobre la vega de Valsequillo.

Artículo 293.- Instrumentos de desarrollo (ND).

Para la ejecución de las acciones y la aplicación de las determinaciones previstas en este Ámbito Territorial, se estará a la previsión sobre Instrumentos de Planificación de Desarrollo de la Sección 2 -del desarrollo de las determinaciones de este Plan Insular de Ordenación- de este Volumen.

Sección 41

Ámbito Territorial número 8:
las Cumbres y La Costa Oeste

Artículo 294.- Descripción y función insular del ámbito (NAD).

Este extenso ámbito comprende los territorios centrales y occidental de la isla de Gran Canaria preservados, en cuanto recursos, valiosos y únicos, como espacios naturales protegidos.

La cumbre central de Gran Canaria separa los dos grandes ambientes de la Isla, el más húmedo de la mitad nororiental o Neocanaria, de suaves relieves y gran ocupación antrópica, que culmina en Los Moriscos (1.771 m), y la mitad suroccidental o La cumbre central Paleocanaria, denominada así por la mayor antigüedad geológica de sus materiales (Mioceno) y caracterizada por su clima más seco y un relieve abrupto e inaccesible, que alcanza su punto culminante en el Pico de Las Nieves (1.949 m).

Este ámbito de las cumbres y la costa oeste coincide en gran parte con la mitad suroccidental de la Isla, de la que se han dejado fuera el valle de La Aldea, el macizo de Amurga y la franja costera del sur. Se trata, en consecuencia, no sólo del ámbito más extenso y menos habitado, sino también el que cuenta con una mayor superficie protegida, en justa correspondencia con los importantes valores geológicos, geomorfológicos y biológicos que alberga. Aquí se localizan, en general, las áreas naturales mejor conservadas de la Isla, en gran medida gracias a su difícil acceso y baja presencia de usos productivos y residenciales.

Predominan los grandes espacios vacíos y naturales, los grandes macizos de Tamadaba, Altavista, Andén Verde, Güi-Güí, Tauro, Inagua, La Sándara o Pargana, sobre los que se han desarrollado las potentes redes hidrográficas de barrancos como Tasarte, Tasartico, Veneguera, Mogán, Arguineguín o Ayagaures, y en las zonas más altas, la espectacular caldera de Tejeda, la de los Marteles o la de los Pinos de Gáldar, sobre las que destacan relieves tan singulares como el Roque Nublo, Bentayga, el Pico de Las Nieves o el Montañón Negro.

El análisis y el diagnóstico que han de fundamentar y orientar la ordenación de este ámbito, se describen en el Título 2 "La distribución espacial y la ordenación de los asentamientos" del Volumen III.

Artículo 295.- Objetivos de la actuación territorial (ND).

1. El objetivo básico en este ámbito es la conservación de sus abundantes valores y recursos na-

turales, geomorfológicos, biológicos, hidrológicos y paisajísticos. Para ello es necesario abordar la planificación de los espacios naturales protegidos y, sobre todo, dotar los recursos necesarios para su gestión.

2. Un segundo objetivo, que no es independiente del anterior, es la conservación del paisaje rural tradicional de este ámbito, incidiendo tanto en el mantenimiento de las tipologías constructivas propias como en la continuidad de las prácticas culturales tradicionales.

3. La conservación del suelo fértil, debe ser un objetivo en sí mismo, bien como parte de los ecosistemas naturales o como soporte de una actividad productiva agrícola o pastoril sostenible.

4. Dentro del objetivo general de la compatibilización de los usos y aprovechamientos con la conservación de los recursos naturales, además de la ordenación agropecuaria, en este ámbito territorial también debe ser objetivo lograr una ordenación y regulación de la actividad cinegética de forma compatible con la conservación de la flora y fauna autóctonas y los hábitats naturales protegidos en este territorio.

5. Otro objetivo específico de este ámbito interior de la isla debe ser la ordenación de las actividades de ocio y recreo en el medio natural y la potenciación del turismo rural, ecológico o de naturaleza.

6. El objetivo general del Plan Insular de Ordenación que se relaciona con la mejora del balance hídrico insular y la conservación de los recursos hídricos, se concreta en este ámbito, por una parte, en la protección del ámbito de recarga del acuífero, limitando extracciones, controlando los vertidos potencialmente contaminantes y favoreciendo los procesos de infiltración, y por otra parte, en el mantenimiento de la capacidad de embalse.

7. El desarrollo del turismo rural y ecoturismo se debe concentrar en enclaves existentes (núcleos rurales de Tejeda, Artenara y Parador), acondicionándolos para las nuevas densidades y servicios.

Artículo 296.- Estructura propuesta para el ámbito (ND).

1. Definición de enclaves a partir de la ordenación de los espacios naturales protegidos (Parque Rural del Nublo, Reserva Integral de Inagua, Monumento Natural del Roque Nublo, Paisaje Protegido de las Cumbres), y estructura radial viaria existente. Valoración ecológica de emplazamientos (cabeceras de barrancos, conexiones viarias, aterrazamientos). Delimitación tajante de crecimientos a lo largo de los ejes sobre cumbres, con

valoración de valles de cabecera y atención al impacto visual.

2. Acondicionamiento de reducidas variantes viarias tangentes a los núcleos, que sirvan además para apoyar la localización de servicios de centralidad (turismo de calidad), de montaña, refugios, hoteles, servicios al automóvil, etc.

3. Valoración de caminos e itinerarios.

4. Complemento del complejo turístico del Parador de Tejeda.

Artículo 297.- Determinaciones para adecuación del desarrollo al modelo insular (ND).

A) A desarrollar mediante Determinaciones a la Administración competente por razón de la materia de que se trate (DIR):

8DIR1.- DETERMINACIONES PARA LA COORDINACIÓN DEL SISTEMA DE COMUNICACIONES:

8D1. Mejora de carretera GC-15 Tejeda-Parador.

8D2. Acondicionamiento y mejora de la carretera paisajística GC-60 y de las sendas al Roque Nublo para uso turístico (aparcamientos, miradores, etc.).

8D3. Mejora y acondicionamiento de la carretera paisajística GC-210 y de las sendas a Artenara para uso turístico, previendo acceso a las zonas de acampada, ocio y esparcimiento existentes o previstas en el Plan Territorial Especial correspondiente contenido en la Sección 30 -actividades Recreativas, Divulgativas, Científicas y Deportiva- de este Volumen.

• Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

En razón de ello, los Ayuntamientos afectados vendrán directamente obligados a acomodar su Plan General Ordenación a las determinaciones del Plan Insular de Ordenación para este ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido, de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan, con independencia de la facultad de desarrollar sus determinaciones mediante un Plan Territorial Especial.

La integración y el desarrollo de estas actuaciones en el modelo territorial insular se realizarán mediante uno o varios Planes Territoriales Especiales de acuerdo con lo que establecen los artículos 23 y

24 del TRLOTENAC. Sus determinaciones estarán en coordinación con los objetivos y criterios estratégicos de ordenación establecidos por el Plan Insular de Ordenación para los distintos Planes Territoriales previstos para este ámbito territorial. Incluso podrán desarrollarse a través de los correspondientes Proyectos de Obras siempre y cuando su materialización no resulte incompatible con el modelo territorial establecido por el Plan Insular de Ordenación, y afecte a la modificación, reforma o acondicionamiento prevista en este documento de una obra ya ejecutada.

B) A desarrollar mediante Actuaciones Programáticas (PROG):

8PROG1.- CONSOLIDACIÓN Y REFUERZO DE CENTRALIDADES:

8D4. Consolidación y refuerzo de las condiciones de centralidad de los núcleos tradicionales de Tejeda y Artenara en coherencia con su función articuladora del territorio y con su capacidad de desarrollo local.

C) A desarrollar mediante Determinaciones e Instrucciones al planeamiento urbanístico (PGO):

8PGO.- DETERMINACIONES E INSTRUCCIONES A LOS PGO DE TEJEDA Y ARTENARA:

8D5. Limitación estricta de desarrollos residenciales.

8D6. Área de desarrollo de centralidad de Tejeda y Artenara vinculada al eje equipado (hoteles, servicios turísticos, etc.).

8D7. Preservación de cabeceras de barrancos en los enclaves de Tejeda y Artenara.

8D8. Variante urbana o travesía tangencial de Tejeda, como eje equipado externo turístico, alternativo y complementario del actual en el parador de la Cruz de Tejeda. Localización de nuevos servicios de carácter turístico, recreativo y cultural (refugio, pequeños hoteles, restaurantes, etc.) con valoración de su inserción integrada como arquitectura singular de montaña (arquitectura popular, materiales adecuados).

8D9. Consolidación del complejo turístico del Parador en la Cruz de Tejeda y su entorno (centro de interpretación de caminos reales, información turística, centro de equipamientos, mirador al Nublo, restaurante, sala de exposiciones, instalaciones comerciales, albergues y aparcamientos).

La ordenación de este lugar deberá evitar la sobrecarga de este frágil espacio, cuya capacidad de acogida es limitada. La entidad de las actuaciones y en especial las que supongan un atractivo, valorarán con carácter previo a las mismas su incidencia en el conjunto de la zona y se preverán las medidas que, en su caso, fuese preciso adoptar.

8D10. Elemento dotacional al servicio de los recursos turísticos municipales de Artenara (acampada, esparcimiento, aula de naturaleza, refugio, etc.).

Artículo 298.- Instrumentos de desarrollo (ND).

Para la ejecución de las acciones y la aplicación de las determinaciones previstas en este Ámbito Territorial, se estará a la previsión sobre Instrumentos de Planificación de Desarrollo de la Sección 2 -del desarrollo de las determinaciones de este Plan Insular de Ordenación- de este Volumen.

Sección 42

Ámbito Territorial número 9:
las Medianías del Este y Sur

Artículo 299.- Descripción y función insular del ámbito (NAD).

Se incluyen en este ámbito los territorios meridionales y de medianías del Sur que corresponden a las Reservas Naturales Especiales de Los Marteles, Barranco de Guadayaque, Riscos de Tirajal, Roque Aguayro, Paisaje Protegido de Fataga y Parque Natural de los Pílancones, de áspera y dura geografía y singular paisaje árido.

El enclave que, a modo de rótula funcional (entre la costa este, la costa sur y el interior), establece la polaridad de toda este área es la caldera y circo geológico de Tirajana conectando el cauce alto de Fataga. Como área natural retranqueada de la desarrollada costa sur, este territorio define la identidad y valores de la isla virgen del sur, con una especialización creciente hacia un turismo de interior cualificado.

El análisis y el diagnóstico que han de fundamentar y orientar la ordenación de este ámbito, se describen en el Título 2 "La distribución espacial y la ordenación de los asentamientos" del Volumen III.

Artículo 300.- Objetivos de la actuación territorial (ND).

El Plan Insular de Ordenación plantea la ordenación rigurosa del conjunto del ámbito, con la protección

de sus valores naturales, culturales y ambientales, y de los asentamientos tradicionales y paisajes originales, y con la instalación moderada de servicios especializados para turismo un turismo interior de calidad que visita la cuenca de los barrancos de San Bartolomé y Santa Lucía de Tirajana.

Mejora de las conexiones viarias con el interior, sur y este, a definir en términos de impacto agrícola y paisajístico, con valoración fundamental de los barrancos.

Previsión muy moderada de instalaciones turísticas rurales y de naturaleza cualificadas, con carácter de enclaves dispersos bien ajustados e integrados a la red viaria local y al paisaje, y actividades agrícolas locales de acuerdo con lo que establece la Sección 31 -Turismo- de este Volumen.

Artículo 301.- Estructura propuesta para el ámbito (ND).

1. Organización tripolar del Valle de Tirajana y del Barranco de Fataga sobre la red mallada rural de pequeños poblamientos bien integrados en el territorio y en el paisaje: Rosiana, Taidía, Ingenio, Casas Blancas, etc.

2. Definición de una rótula interior sur, de accesos al centro, este y sur por medio del viario existente, y de las rondas exteriores a los núcleos compactos, con previsión de localización de equipamientos y servicios, así como control del poblamiento disperso en el paisaje singular autóctono.

3. Incorporación de elementos culturales integrados en circuitos de la nueva red territorial propuesta, como La Fortaleza, barrios de Ingenio y Palmeral de Sorrueda, Castillo de Fortaleza y museo de Santa Lucía, poblado prehispánico de Taidía, Rosiana, núcleo viejo de Tunte (San Bartolomé), necrópolis de Arteara y Palmeral y núcleo de Fataga, de modo apropiado para la promoción de iniciativa de turismo local, rural y alternativo.

Artículo 302.- Acciones estructurantes (ND).

A) A desarrollar mediante Planes Territoriales Especial (PTE):

PTE43.- ORDENACIÓN Y PROTECCIÓN PAISAJÍSTICA DEL ESPACIO RURAL DEL VALLE DE TIRAJANA:

1. Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

Las características naturales del valle, y el aprovechamiento agrícola tradicional, han originado un espacio de extraordinaria calidad ambiental, pero tam-

bién de gran fragilidad frente a una demanda de nuevas implantaciones y nuevas transformaciones del territorio.

Ello aconseja adoptar medidas de protección, dirigidas a establecer unos umbrales básicos de equilibrio entre las posibilidades de nuevos usos y edificación, la actividad agrícola y los valores ambientales y patrimoniales. El instrumento será un Plan Territorial de desarrollo del Plan Insular de Ordenación.

2. Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

El Plan Territorial Especial se atenderá, como mínimo, a los siguientes objetivos:

- Se establecerán medidas de protección y recuperación de los elementos y valores naturales, culturales y paisajísticos, tales como los palmerales, los caminos reales, el patrimonio tradicional y arqueológico, los elementos naturales y paisajísticos, el paisaje, etc.

- Se establecerán criterios de actuación relativos a las distintas actividades y procesos que puedan tener lugar, en relación con su definición, localización, dimensiones, integración ambiental y paisajística y en entornos de interés patrimonial, etc. referido a todo tipo de actuaciones, equipamientos, infraestructuras, crecimientos urbanos, asentamientos rurales, etc. Se dedicará especial atención al control de nuevas vías o caminos.

- Deberán definirse los umbrales y capacidad máxima de nueva edificación, en función del mantenimiento del dominio cuantitativo y visual del espacio. Deberá atenderse, en este sentido, a las características y tamaños de la parcelación rústica existente. Se introducirán, asimismo, medidas con criterios paisajísticos de control formal de las edificaciones y control ambiental de los nuevos usos, así como del tipo de instalaciones destinadas a nuevos servicios, con particular atención a los del equipamiento y turismo rural, según el tipo de actividades y en las condiciones que se señalen en este Volumen para las zonas de especial protección del medio natural y rural.

9A1. Ordenación y protección paisajística del espacio rural del Valle de Tirajana.

3. Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

El desarrollo de esta acción se hará en el contexto de un Plan Territorial Especial de desarrollo del Plan Insular de Ordenación, con los contenidos que

se definen en esta Sección, y en el modo que se regula para estos Planes en la Sección 2 -del desarrollo de las determinaciones de este Plan Insular de Ordenación- de este Volumen.

En razón de ello, los Ayuntamientos afectados vendrán directamente obligados a acomodar sus Planes Generales de Ordenación a las determinaciones del Plan Insular de Ordenación para este ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido, de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan, con independencia de la facultad de desarrollar sus determinaciones mediante un Plan Territorial Especial.

El Plan Territorial podrá delimitar Áreas de Gestión Integrada dentro de su ámbito de actuación de acuerdo con lo que establecen los artículos 140 a 143 del TRLOTENAC.

Artículo 303.- Determinaciones para adecuación del desarrollo al modelo insular (ND).

A) A desarrollar mediante Determinaciones a la Administración competente por razón de la materia de que se trate (DIR):

9DIR1.- DETERMINACIONES PARA LA COORDINACIÓN DEL SISTEMA DE COMUNICACIONES:

9D1. Acondicionamiento y mejora de la conexión Fataga-San Bartolomé, como vía escénica y paisajística.

9D2. Mejora de la red interna del Valle de Tirajana, valorando su papel de rótula y conexión, y sus conexiones externas, así como su carácter distribuidor del poblamiento (núcleos rurales). Tratamiento integrado de la red en el paisaje, desde el reconocimiento de las parcelaciones agrícolas y superposición sobre la red de barrancos.

Todo ello implica el acondicionamiento y mejora de las siguientes carreteras:

- GC-60 entre San Bartolomé de Tirajana y San Fernando de Maspalomas.

- GC-65 entre Santa Lucía y el Cruce de Sardiña, y entre San Bartolomé de Tirajana y Santa Lucía.

- GC-550 entre Santa Lucía y Agüimes.

• Desarrollo de la Actuación Territorial y su Gestión:

Las determinaciones contenidas en el Plan Insular de Ordenación para esta Actuación tienen el ca-

rácter de Normas Directivas que define el artículo 15 del TRLOTENAC.

En razón de ello, los Ayuntamientos afectados vendrán directamente obligados a acomodar su Plan General de Ordenación a las determinaciones del Plan Insular de Ordenación para este ámbito, incorporándolas íntegramente a su contenido, de acuerdo con los procedimientos y plazos regulados por este mismo Plan, con independencia de la facultad de desarrollar sus determinaciones mediante un Plan Territorial Especial.

La integración y el desarrollo de estas actuaciones en el modelo territorial insular se realizarán mediante uno o varios Planes Territoriales Especiales de acuerdo con lo que establecen los artículos 23 y 24 del TRLOTENAC. Sus determinaciones estarán en coordinación con los objetivos y criterios estratégicos de ordenación establecidos por el Plan Insular para los distintos Planes Territoriales previstos para este ámbito territorial. Incluso podrán desarrollarse a través de los correspondientes Proyectos de Obras siempre y cuando su materialización no resulte incompatible con el modelo territorial establecido por el Plan Insular de Ordenación, y afecte a la modificación, reforma o acondicionamiento prevista en este documento de una obra ya ejecutada.

B) A desarrollar mediante Actuaciones Programáticas (PROG):

9PROG1.- CONSOLIDACIÓN Y REFUERZO DE CENTRALIDADES:

9D3. Consolidación y refuerzo de las condiciones de centralidad de los núcleos tradicionales de San Bartolomé y Santa Lucía de Tirajana en coherencia con su función articuladora del territorio y con su capacidad de desarrollo local.

C) A desarrollar mediante Determinaciones e Instrucciones al planeamiento urbanístico (PGO):

9PGO.- DETERMINACIONES E INSTRUCCIONES A LOS PGO DE SAN BARTOLOMÉ Y SANTA LUCÍA DE TIRAJANA:

9D4. Mantenimiento de la compacidad de los núcleos tradicionales, control de los núcleos rurales y preservación de los emplazamientos y sitios naturales. Desarrollo de centralidades y servicios vinculados a variantes y rondas urbanas exteriores, y canalización cuidadosa de barrancos. Preservación de la organización rural vinculada a la red de barrancos de Fataga y Tirajana.

9D5. Limitación tajante de desarrollos en flecos semicompactos a lo largo de la red viaria. Previsión

de enclaves turísticos aislados, respetuosos con el paisaje y con la arquitectura vernácula.

9D6. Definición del asentamiento disperso en el Valle de Tirajana, entre San Bartolomé y Santa Lucía, estructurado por la carretera (Hoya Tunte y Hoya Grande) en relación con la zona de cultivo y barrancos.

9D7. Control del desarrollo urbano en la ladera sur de Fataga (Los Llanos, Los Frailes).

9D8. Protección paisajística de la Vega de Tirajana, y control estricto de los cauces.

9D9. Protección paisajística de la Vega y del Palmeral de Fataga.

9D10. Travesía exterior al núcleo viejo de Tunte (San Bartolomé), organizadora y estructuradora de los nuevos desarrollos previsibles para pequeñas y cuidadas instalaciones de equipamiento local y turismo, valorando los bordes con el pueblo y con la huerta del Conde, y limitando el acceso automovilístico. Resolución de la conexión norte (Tejeda), sur (Fataga) y este (bajada a Santa Lucía).

9D11. Variante urbana sureste de Fataga con protección de la vega agrícola del palmeral y del cauce del barranco. Ordenación de los nuevos crecimientos del sur, con localización de servicios turísticos y equipamientos locales.

9D12. Eje equipado en Santa Lucía (turismo dotacional y local) en tangencia con el núcleo, y con traza ajustada al mantenimiento de arroyos y zonas de huertas en el resto.

9D13. El núcleo de Fataga, además de otros valores propios, se caracteriza por la gran calidad ambiental y paisajística de su entorno, que se ha mantenido hasta el momento en un grado elevado.

Por ello, deberá evitarse toda nueva edificación residencial diseminada en el entorno del núcleo edificado. El nuevo crecimiento se realizará fundamentalmente apoyado en dicho núcleo pero siempre preservando las características paisajísticas que caracterizan el perfil y los hitos del edificado existente por su posición prominente y apoyo en la ladera. Deberá contenerse, asimismo, la invasión del valle por edificación residencial, al tiempo que se cuidará el emplazamiento y las características volumétricas

y formales en general de las instalaciones de equipamiento que allí se toleran. El Plan General de Ordenación establecerá, además, criterios de preservación y mantenimiento del palmeral.

Artículo 304.- Instrumentos de desarrollo (ND).

Para la ejecución de las acciones y la aplicación de las determinaciones previstas en este Ámbito Territorial, se estará lo previsto en la Sección 2 -Del desarrollo de las determinaciones de este Plan Insular de Ordenación- de este Volumen.

DISPOSICIONES ADICIONALES

(NAD) Las determinaciones contenidas en las presentes disposiciones adicionales serán de aplicación siempre que no afecten al cumplimiento del régimen adicional y transitorio previsto en la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueba las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias.

Primera.- Reclasificación de suelo (NAD).

1. Los sectores de suelo urbanizable turístico indicados a continuación se reclasifican como suelos rústicos por resultar disconformes con la Zonificación, Régimen de Usos y/o las determinaciones de la Sección 31 -Turismo- de este Volumen, así como con los Planos de Ordenación Estructural del Volumen V:

- Polígono 14 -Montaña Alta de Tauro- de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Mogán.

- Polígono 26 -Campo de Golf de Cortadores- de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Mogán.

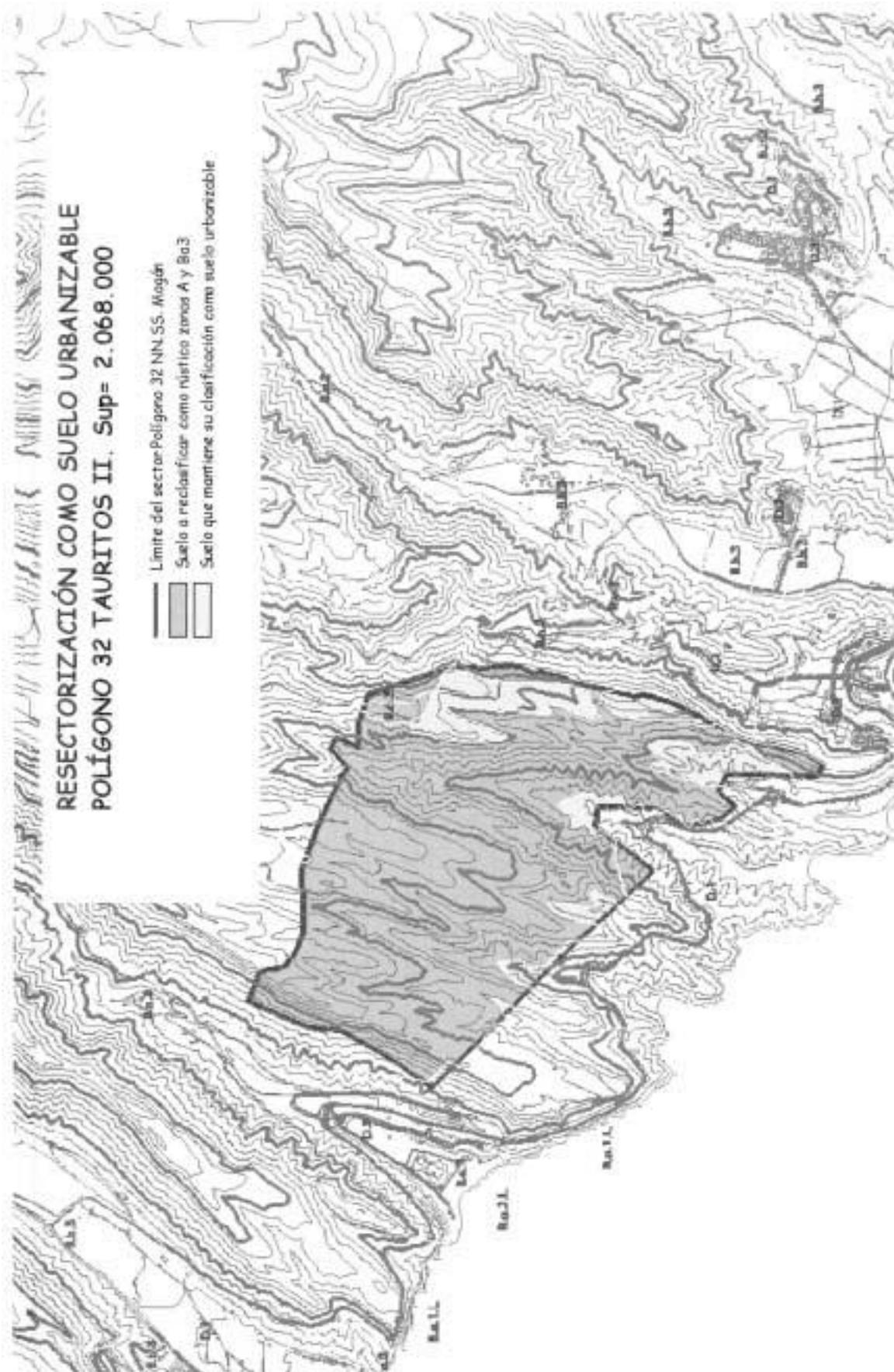
- Polígono 32 -Tauritos II- de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Mogán.

- APTV/Costa Taurito, parcialmente.

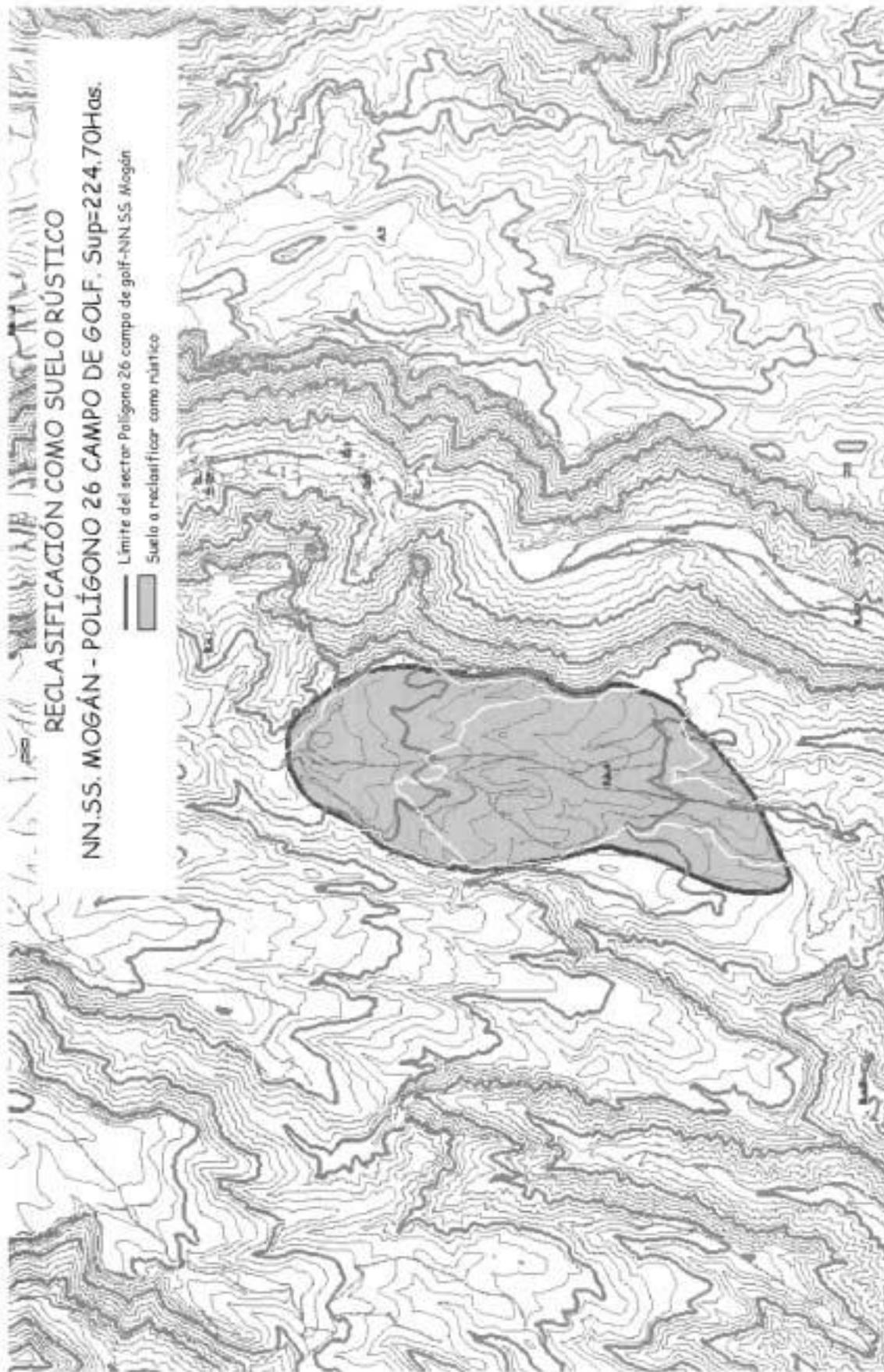
Estos sectores se identifican en las fichas de reclasificación de suelo recogidas al final de estas Disposiciones Adicionales.

En estos suelos, hasta el momento en que el instrumento de ordenación correspondiente establezca la categorización y demás condiciones urbanísticas pertinentes con base a lo previsto en este Plan, sólo serán posibles los usos y actividades, con sus correspondientes construcciones e instalaciones de carácter provisional y realizadas con materiales fácilmente desmontables.









Segunda.- De los Sistemas Generales y Equipamientos Municipales

1. Los sistemas generales previstos en el planeamiento urbanístico a la entrada en vigor de este Plan, que resulten disconformes con la Zonificación y/o Régimen de Usos establecidos en las Secciones 5 a 7 de este Volumen, podrán ejecutarse dentro de los plazos previstos en el plan de etapas del instrumento de ordenación que los contemple y con sujeción a las determinaciones previstas en el mismo. Asimismo, en el caso de que el plan que incluya el sistema general no establezca el plazo para su implantación en el territorio, se podrá ejecutar dentro de los dos años siguientes a la entrada en vigor del presente Plan.

2. Una vez transcurridos los plazos previstos en el apartado anterior, la ejecución del correspondiente sistema general no podrá llevarse a cabo hasta que las determinaciones del instrumento de ordenación que lo contemple se adapten, en lo que al sistema general se refiere, a la Zonificación y/o Régimen de Usos previstos en este Plan.

3. (NAD) Con carácter general, no podrán ampliarse los sistemas generales o equipamientos previstos en el planeamiento urbanístico a la entrada en vigor de este Plan, que resulten incompatibles con las determinaciones relativas a la ordenación de los ámbitos territoriales previstos en el Título 3 de este Volumen o con la Zonificación y/o Régimen de Usos establecidos en las Secciones 5 a 7 del mismo.

4. (NAD) Podrán ampliarse con carácter excepcional, por una sola vez, y en la superficie estrictamente necesaria para ajustarse a la normativa sectorial que les fuere de aplicación. En el caso de los equipamientos deberá acreditarse, previamente el interés general que conlleve la actuación.

5. (R) En el proceso de adaptación a este Plan de los instrumentos de ordenación urbanística, se observarán las medidas cautelares que resultaren pertinentes para favorecer en lo posible el ajuste de las determinaciones referidas a los citados sistemas generales o equipamientos con lo previsto en este Plan.

6. (R) Sin perjuicio de lo establecido en esta disposición, deberá considerarse la posibilidad de reubicación de los sistemas generales o equipamientos municipales preexistentes a la entrada en vigor de este Plan, que se localicen en la Zona A o

Ba, y sean disconformes con el Régimen de Usos establecido en las Secciones 5 a 7 de este Volumen, trasladándolos a otras Zonas compatibles al objeto de adecuarlos a las determinaciones de este Plan. Esta cuestión deberá analizarse con carácter expreso en el procedimiento de adaptación del correspondiente planeamiento a las determinaciones del presente Plan.

Tercera.- Régimen de Usos de los Suelos Reclasificados Legalmente como Suelo Rústico de Protección Territorial (NAD).

1. Los suelos urbanizables o aptos para urbanizar que estando incluidos en la zona D de este Plan se reclasifiquen como suelos rústicos de protección territorial en aplicación de la Disposición Adicional Cuarta de la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, se adscribirán en el procedimiento de adaptación a este Plan Insular del planeamiento de inferior rango, a la zona cuyas características se identifiquen más con las del suelo reclasificado, previa justificación en el instrumento de ordenación correspondiente, y siempre que dicha zona admita la categoría de suelo rústico de protección territorial.

2. Asimismo, cuando de la aplicación de cualquier determinación legal se deduzca el cambio de clasificación y/o categorización de los suelos incorporados en la Zona D de este Plan a suelo rústico distinto de la categoría de asentamiento rural, para la definición del régimen de usos y, en su caso, de la categorización del suelo por el planeamiento de inferior rango a este Plan, dichos suelos se adscribirán a la zona de este Plan cuyas características se identifiquen más con las del suelo reclasificado y/o categorizado, previa justificación en el instrumento de ordenación pertinente, a los efectos de la determinación del régimen de usos y, en su caso, de la categorización del suelo por el planeamiento de inferior.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

(NAD) Las determinaciones contenidas en las presentes disposiciones transitorias serán de aplicación siempre que no afecten al cumplimiento del régimen adicional y transitorio previsto en la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias.

Primera. - De la adaptación de los instrumentos de ordenación a las determinaciones del Plan Insular de Ordenación (NAD).

1. Los instrumentos de ordenación de inferior rango aprobados definitivamente, deberán adaptarse plenamente a las determinaciones del presente Plan en el plazo máximo de dos años contados a partir de la entrada en vigor del mismo. A tal efecto, las Administraciones competentes deberán haber procedido, cuando menos, a la adopción del acuerdo de aprobación inicial para su plena adaptación del, en el plazo de un año desde la fecha indicada en este apartado.

2 (ND). Además, a partir de la entrada en vigor de este Plan, los planes generales de ordenación deberán considerar las recomendaciones previstas en la Sección 33 -Residencia- para cada uno de los ámbitos STD que sean asumibles en razón al contenido que les atribuye el TRLOTENAC, con el objetivo de favorecer la integración de la ordenación urbanística en los Planes Territoriales de Ordenación que se formulen en cumplimiento de este Plan.

3. Los instrumentos de ordenación de inferior rango en trámite a la entrada en vigor de este Plan que hayan superado la aprobación provisional o, en caso de no conllevar este trámite, que estén pendientes de la aprobación definitiva, podrán proseguir su tramitación, sin perjuicio del deber de adaptación posterior dentro del plazo y en los términos previstos en esta Disposición. En otro caso, la culminación del trámite de aprobación de dichos instrumentos requerirá la plena adaptación de sus contenidos a las determinaciones del presente Plan.

No obstante lo anterior, los instrumentos de ordenación aprobados provisional o definitivamente a la entrada en vigor de este Plan, deberán adaptarse de inmediato al mismo en los supuestos en los que así se determina expresamente en las disposiciones transitorias siguientes en relación con el uso turístico.

4. Sin perjuicio de lo previsto en los puntos anteriores, cualquier alteración del contenido de los instrumentos de ordenación de inferior rango que se pretenda llevar a cabo a partir de la entrada en vigor de este Plan, llevará aparejada la necesidad de proceder a la adaptación de la totalidad de sus determinaciones a lo previsto en el mismo. Quedan exceptuadas de esta exigencia las alteraciones del planeamiento que se basen en el cumplimiento de lo dispuesto en las presentes disposiciones transitorias y las que incidan en suelo urbano cuando no

comprometan el modelo de ordenación previsto en este Plan.

5. Las alteraciones a introducir en el planeamiento municipal a los efectos de su adaptación a este Plan, podrán ser concretadas en un convenio interadministrativo a suscribir entre los entes interesados. En dicho convenio podrá atribuirse la formulación de tales alteraciones al órgano que tenga encargada la gestión del Plan Insular de Ordenación, sin perjuicio de las competencias municipales y autonómicas para su aprobación. Estos convenios se someterán al procedimiento previsto en los artículos 236 y siguientes del TRLOTENAC.

6. Una vez transcurrido el plazo previsto en el apartado primero de esta disposición sin que se haya producido la adaptación de los instrumentos de ordenación de inferior rango a las determinaciones de este Plan, el Cabildo solicitará del Gobierno de la Comunidad Autónoma la iniciación del procedimiento oportuno para acordar la suspensión de la vigencia de los instrumentos de ordenación no adaptados, en todo o en parte de su contenido, para proceder a su revisión o modificación, en los términos previstos en los artículos 45 y 46 del TRLOTENAC.

7. Quedan excluidos del cumplimiento de lo previsto en el apartado 1 de esta Disposición los siguientes instrumentos de ordenación, en los términos especificados respecto de cada uno de ellos:

- Los Proyectos de Actuación Territorial aprobados definitivamente.

- Las Calificaciones Territoriales ya otorgadas a la entrada en vigor de este Plan.

- Los Estudios de Detalle ya aprobados a la entrada en vigor de este Plan.

Segunda. - De la Ordenación Urbanística de ámbitos o actuaciones sujetas a ordenación por Planes Territoriales de Ordenación.

1 (ND). La ordenación urbanística del suelo afectado por actuaciones sometidas a plan territorial parcial o especial deberá realizarse de forma que quede garantizado el cumplimiento de los objetivos asignados a cada uno de ellos en este Plan. De esta forma, habrán de observarse en los instrumentos de ordenación urbanística las condiciones o limitaciones que en cada caso se precisen para la consecución de una ordenación territorial integrada.

2. En relación con la autorización de usos o la ordenación urbanística de ámbitos o actuaciones sujetas a ordenación mediante plan territorial especial y hasta tanto dicho instrumento de ordenación se apruebe definitivamente, serán de aplicación las siguientes determinaciones:

a) (ND) La clasificación de suelo urbanizable no podrá comprometer o impedir la implantación de Infraestructuras, Equipamientos e Instalaciones que sean objeto de planificación territorial derivada de este Plan Insular. A tal efecto, en la ordenación urbanística de dicho suelo, deberá preverse las limitaciones de uso o de cualquier otro parámetro urbanístico que sean precisa para garantizar el cumplimiento de los objetivos asignados al correspondiente plan territorial especial previsto para su ordenación.

b) (ND) En la Zona Turística Litoral del Noroeste insular no podrá clasificarse nuevo suelo urbanizable turístico hasta tanto entre en vigor el Plan Territorial Especial de Ordenación del Turismo en la Costa Noroeste. Dicha clasificación deberá realizarse de acuerdo con los criterios que en el mismo se establezcan.

c) (NAD) En el caso de las infraestructuras de producción y transporte de energía, y telecomunicaciones, una vez aprobado inicialmente el pertinente Plan Territorial Especial, conforme a lo previsto en la Sección 27 -Infraestructuras de Producción y Transporte de Energía, Telecomunicaciones e Hidrocarburos- de este Volumen para la ordenación territorial de las infraestructuras indicadas en la citada Sección, el Ayuntamiento correspondiente podrá autorizar previa tramitación del pertinente instrumento de ordenación, la implantación territorial de elementos de primer nivel jerárquico de las redes insulares de Infraestructuras de Producción y Transporte de Energía Eléctrica y Telecomunicaciones como usos y obras provisionales, de forma que no obstaculice la ejecución de las determinaciones del referido plan territorial una vez aprobado definitivamente. La vigencia de esta autorización para uso y obras provisionales finalizará el día en que se apruebe definitivamente el Plan Territorial Especial que determine su idoneidad en relación con la estructura insular definida en el presente Plan y, en su caso, que conforme todos los extremos de la misma.

Toda iniciativa presentada para obtener esta autorización de carácter provisional para la implantación en el territorio de estos elementos infraestructurales, deberá justificar la urgente necesidad de proceder a esta actuación e incorporar en el correspondiente proyecto, con el grado de defi-

nición que demande la actuación de que se trate, una justificación expresa de la compatibilidad de la infraestructura con las determinaciones del presente Plan y la evaluación del posible impacto socioeconómico. En concreto, deberá incluir, como mínimo el siguiente contenido:

c.1. En primer lugar, se definirán los indicadores ambientales que hagan lo más tangible posible los impactos naturales derivados del Proyecto. Estos indicadores serán, entre otros, los siguientes:

- Compatibilidad con la conservación del medio natural.
- Afección y/o proximidad a zonas frágiles y áreas protegidas.
- Cambios en la morfología y dinámica natural.
- Niveles de emisión de contaminantes.

c.2. En segundo lugar, y teniendo en cuenta la interrelación entre los impactos ambientales y los impactos territoriales, se estudiará la aptitud y vulnerabilidad del territorio respecto a las acciones previstas en el Proyecto propuesto, tratando de establecer en la medida de lo posible la capacidad de su asunción, determinando su posible incidencia territorial en función de:

- Los efectos sobre el modelo territorial definido en el PIO/GC o, en su caso, sobre la estructura actual del territorio.
- El cambio producido o previsible sobre los usos del suelo.
- El impacto paisajístico.
- La incidencia de otras áreas o localizaciones, independientes del ámbito de actuación.

c.3. Por último y con objeto de evaluar el posible impacto socioeconómico a que puedan dar lugar los Proyectos, se estudiará:

- El cambio generado o de posible generación sobre los usos productivos del suelo.
- Su incidencia sobre la renta y el empleo.

- El impacto sobre el patrimonio histórico-cultural.

- La magnitud de la inversión.

c.4. Se valorará positivamente la formulación de opciones en las que se combinen las posibles variables que permitan optimizar cada grupo de objetivos, y en las que se definan diferentes órdenes de prioridades.

El instrumento de ordenación que en cada caso habilite la concesión de la correspondiente licencia urbanística para usos y obras provisionales de este tipo de actuaciones deberá pronunciarse expresamente sobre la compatibilidad de la infraestructura con las determinaciones del presente Plan.

d) (NAD) Asimismo, en relación con los suelos rústicos incluidos en los ámbitos STD reconocidos en este Plan, en tanto no se apruebe definitivamente el plan territorial especial de cada ámbito, y sus contenidos no hayan sido incorporados al planeamiento general municipal, para cualquier actuación se estará a lo previsto en la Sección 7 -Régimen Específico de Usos- de este Volumen y a la regulación contenida en la Sección 33 -Residencia- de este Volumen, especialmente en lo que se refiere a la altura máxima de la edificación, a la parcela mínima para edificación y a la edificabilidad.

3. (ND) La ordenación urbanística de ámbitos sujetos a ordenación mediante plan territorial parcial y hasta tanto dicho instrumento de ordenación se apruebe definitivamente, deberá sujetarse a las siguientes determinaciones:

a) La ordenación urbanística estará dirigida a la consecución de los objetivos señalados en el Capítulo II del Título 3 de este Volumen en relación con cada ámbito territorial, quedando prohibida cualquier previsión que impida o comprometa sensiblemente el logro de tales objetivos, debiendo preverse las limitaciones de uso o de cualquier otro parámetro urbanístico que sea preciso para garantizar el cumplimiento de los objetivos asignados al correspondiente plan territorial parcial.

b) En general, no procederá la clasificación de nuevo suelo urbanizable que suponga una incompatibilidad con las determinaciones previstas en este Plan para cada uno de los ámbitos territoria-

les regulados en el Título 3 de este Volumen. A tal efecto, la clasificación de nuevo suelo urbanizable, si procede, deberá ajustarse a las siguientes determinaciones:

- Dar cumplimiento a los criterios para la clasificación de suelo aplicables a las diferentes Zonas, regulados en las Secciones 5 a 7 de este Volumen.

- Dar cumplimiento a los objetivos y criterios descritos para cada ámbito en el Capítulo II del Título 3 de este Volumen, debiendo interpretarse los signos gráficos contenidos en los "Planos de Ordenación y Estructura del Territorio" del Volumen V, de acuerdo con las definiciones establecidas en el artículo 244 de este Volumen.

Aquellos suelos urbanizables destinados a la actividad económica que en aplicación de lo regulado en la Sección 32 -Industria y Actividades Terciarias- de este Volumen se categoricen como suelos urbanizables no sectorizados de carácter estratégico quedarán sometidos para el desarrollo de su ordenación a los criterios de sectorización que se establezcan al efecto en el pertinente plan territorial parcial.

c) En particular, no podrá clasificarse nuevo suelo urbanizable ni ultimarse la ordenación urbanística del suelo afectado por las actuaciones de relevancia e interés supramunicipal indicadas a continuación y correspondientes a la ordenación de los ámbitos territoriales del Plan regulados en el Capítulo II del Título 3 de este Volumen:

A tal efecto, deberán preverse las limitaciones de uso o de cualquier otro parámetro urbanístico que sea precisos para garantizar el cumplimiento de los objetivos y criterios previstos para el correspondiente plan territorial parcial.

- ÁMBITO TERRITORIAL Nº 1: la Capital Insular y el Guinguada.

[PTP 1: Litoral de Levante de Las Palmas de Gran Canaria].

1A1. Remodelación, con ajustes de trazado, rasante y dimensiones de la Autoría Marítima.

1A2. Sistema lineal costero de pasos marítimos y espacios libres y verdes de borde marítimo, entre la Laja y la Dársena Deportiva. No se incluyen en esta limitación las actuaciones pertenecientes al

Convenio de Costas suscrito por el Cabildo de Gran Canaria.

1A3. Acciones sobre el sistema de bases náuticas y puertos de abrigo:

- Ampliación de la Dársena Deportiva del Puerto de la Luz.
- Ampliación y mejora del Puerto de San Cristóbal.

1A4. Área de Centralizad del Litoral de Levante de Las Palmas de Gran Canaria.

[PTP 2: Frente Portuario de Las Palmas de Gran Canaria].

1A5. Reconstrucción del frente portuario de la ciudad, especialmente en la Dársena de Santa Catalina y la Base Naval.

[PTP 3: Regeneración turística de Las Canteras en Las Palmas de Gran Canaria].

1A6. Establecimiento de un área de equipamiento de uso recreativo, de ocio, deportivo, cultural y de alojamiento turístico en el extremo Norte de la playa de Las Canteras (La Puntilla) y El Confital.

- ÁMBITO TERRITORIAL Nº 2: la Plataforma Litoral del Este.

[PTP 7: Área de oportunidad para la ordenación y desarrollo de actividades económicas e industriales entre Telde e Ingenio].

2A19. Parque de Actividades Económicas de Gran Canaria.

[PTP 6: Regeneración y Estructuración del sistema de asentamientos en la Plataforma Litoral del Este].

2A11. Parque Logístico Portuario de Arinaga.

2A12. Ampliación hacia el Sur del Polígono Industrial de Arinaga.

[2PGO3: Determinaciones e Instrucciones al PGO de Aguimes].

2D33. Crecimiento regular de Vecindario y Cruce de Arinaga.

- ÁMBITO TERRITORIAL Nº 3: el Sur y los Barrancos Litorales del Suroeste.

[PTP8: Regeneración y Estructuración del Espacio Consolidado de Playa del Inglés].

3A1. Regeneración y Estructuración del espacio turístico consolidado de Playa del Inglés.

[PTP 10: Santa Águeda].

3A9. Implantación de productos turísticos en Santa Águeda.

3A11. Recuperación de la fábrica de cemento.

- ÁMBITO TERRITORIAL Nº 5: la Costa Noroeste.

[PTP 14: Área de Centralizad de Gáldar y Santa María de Guía].

5A1. Área de Oportunidad para el refuerzo de la Capitalidad Comarcal.

- ÁMBITO TERRITORIAL Nº 6: el Corredor Litoral del Norte.

[PTP 15: Litoral del Norte (Arucas-Moya-Santa María de Guía)].

6A1. Paseo marítimo continuo que conecte los núcleos urbanos de San Felipe, Roque de San Felipe, La Barranquera, Casas Quemadas, San Andrés, Quintanilla, y El Puertillo. No se incluyen en esta limitación las actuaciones pertenecientes al Convenio de Costas suscrito por el Cabildo de Gran Canaria.

6A2. Mejora de Playa en San Felipe.

- Acondicionamiento del Charco de San Lorenzo.

- Actuaciones en la Playa del Roque de San Felipe.

- Actuaciones en el Puertillo.

- Punta del Camello: Acondicionamiento del Charco de Las Palomas y entorno.

- Actuaciones en Bañaderos.

No se incluyen en esta limitación las actuaciones pertenecientes al Convenio de Costas suscrito por el Cabildo de Gran Canaria.

Tercera.- De la regulación de los usos.

1. (NAD) La regulación de los usos realizada en el Cuadro de Regulación Específica de Usos que figura como Anexo al Tomo 1 de este Volumen, conforma el régimen marco que deben contemplar los instrumentos de ordenación de rango inferior al presente Plan Insular en su proceso de adaptación al mismo. Una vez concluido dicho proceso de adaptación, la regulación contenida en el Cuadro de Régimen Específico de Usos del presente Plan Insular, tendrá carácter complementario y subsidiario respecto de la establecida en aquellos instrumentos de ordenación de rango inferior.

2 (ND). De forma transitoria, hasta que dicha adaptación se produzca, se establecen las siguientes criterios de ordenación a los efectos del otorgamiento de las Calificaciones Territoriales o de cualquier otro instrumento de ordenación territorial que conlleve la autorización de usos en suelo rústico:

a) En los Espacios Naturales Protegidos y en los municipios, que cuenten con instrumento de ordenación en vigor, el régimen de usos aplicable será el contemplado en los mismos, siempre que se trate de usos compatibles y se cumplan las condiciones establecidas, en su caso, en la Zonificación y no vulneren las limitaciones establecidas en los Cuadros del Régimen Específico de Usos de este Plan Insular.

Si el uso global se considera permitido por el Plan o Norma del Espacio Natural Protegido y/o por el Plan General de Ordenación, la regulación de los actos de ejecución contenida en los Cuadros del Régimen Específico de Usos antes mencionados se aplicará de forma complementaria para los actos ya previstos en el instrumento de ordenación, y de forma subsidiaria para los no expresamente señalados ni prohibidos, siempre dentro de las limitaciones derivadas de la zonificación establecida por el Plan Insular, y por las que de la naturaleza del suelo rústico categorizado por el planeamiento municipal pudieran establecerse de acuerdo con lo señalado en el apartado 1 del artículo 18 de la Sección 5 del Volumen IV del presente Plan.

b) Sin perjuicio de lo dispuesto en la Disposición Transitoria Quinta apartado b) del TRLOTENAC, en Espacios Naturales Protegidos que no cuenten con instrumentos de ordenación en vigor, se aplicará con carácter complementario y subsidiario hasta su aprobación definitiva y entrada en vigor el régimen de usos que corresponda en cada caso de acuerdo con la zonificación, salvo en aquellas zonas cuyo régimen de usos sea menos restrictivo que el de las que se relacionan a continuación para cada categoría de Espacio Natural Protegido, en las cuales se aplicará de forma complementaria y subsidiaria el régimen de usos correspondiente a:

- En los Espacios Naturales Protegidos categorizados como Parques Naturales y Reservas Naturales, el correspondiente a la zona A2.

- En los Espacios Naturales Protegidos categorizados como Monumentos Naturales o Sitios de Interés Científico, el correspondiente a la zona Ba1.

- En los Espacios Naturales Protegidos categorizados como Parques Rurales y Paisajes Protegidos, el correspondiente a la zona Bb1.2.

La aplicación de estos criterios requerirá en todo caso informe del órgano al que corresponda la gestión del Espacio Natural Protegido y que en caso de ser negativo tendrá carácter vinculante.

(ND) Corresponde al Plan Territorial Especial Agropecuario previsto en la Sección 21 -Actividad Agropecuaria- de este Volumen la determinación concreta y justificada de los parámetros de parcela mínima y superficie máxima edificable establecidos en los Cuadros de Regulación de Usos que figuran en los anexos 1 y 2 del Tomo 1 del citado Volumen en relación con determinados actos de ejecución vinculados a los usos agrícola, ganadero, y forestal.

Hasta tanto se produzca su aprobación definitiva y posterior entrada en vigor, dichos parámetros se aplicarán como normas de carácter subsidiario y/o complementario de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística de rango inferior al Plan Insular de Ordenación para el otorgamiento de Calificaciones Territoriales y la aprobación de Proyectos de Actuación Territorial.

En todo caso, el transcurso del plazo de un año desde la entrada en vigor del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria, sin que se haya aprobado definitivamente el Plan Territorial Especial Agropecuario, conllevará que los parámetros de parcela mínima y superficie máxima edificable establecidos en los cuadros de Regulación Específica de Usos en relación con determinados actos de ejecución vinculados a los usos agrícola, ganadero, y forestal, dejarán automáticamente de ser aplicables.

Zona A1
Uso PRIMARIO: Agrícola

ACTOS DE EJECUCIÓN		UNID. MINIMA APTA PARA LA EDF. m ²	EDIFICAB. MAX. m ² /m ² SUP. MAX. CONST. m ²
EDIFICACIONES	CUARTO DE APEROS	2.000	6

Zona A2
Uso PRIMARIO: Agrícola

ACTOS DE EJECUCIÓN		UNID. MINIMA APTA PARA LA EDF. m ²	EDIFICAB. MAX. m ² /m ² SUP. MAX. CONST. m ²
EDIFICACIONES	CUARTO DE APEROS	2.000	6

Zona A3
Uso PRIMARIO: Agrícola

ACTOS DE EJECUCIÓN		UNID. MINIMA APTA PARA LA EDF. m ²	EDIFICAB. MAX. m ² /m ² SUP. MAX. CONST. m ²
EDIFICACIONES	CUARTO DE APEROS	2.000 "0"	6
	CABEZALES DE RIEGO Y CUARTOS DE AGUA	2.000 "0"	6
	ALMACENES	5.000 "0"	25
	SALAS DE MANIPULACION-TRANSF. - ELABORACION	2.000 "0"	10
	GARAJE PARA MAQUINARIA AGRICOLA	5.000 "0"	0,015 / 150
	CUARTO DE INSTALACIONES	5.000 "0"	20
	SERVICIOS ANEJOS	2.000 "0"	10
	SALAS DE CONTROL DE CALIDAD	5.000 "0"	25
	PEQUEÑA EXPLOTACION AGRICOLA	2.000 "0"	10
	MEDIANA EXPLOTACION AGRICOLA	5.000 "0"	0,005/60
COMPLEJOS	GRAN EXPLOTACION AGRICOLA	10.000 "0"	0,01/150
			0,015/300

Zona Ba1
Uso PRIMARIO: Agrícola

ACTOS DE EJECUCIÓN		UNID. MINIMA APTA PARA LA EDF. m ²	EDIFICAB. MAX. m ² /m ² SUP. MAX. CONST. m ²
EDIFICACIONES	CUARTO DE APEROS	2.000 "0"	6
	CABEZALES DE RIEGO Y CUARTOS DE AGUA	5.000 "0"	15
	ALMACENES	2.000 "0"	6
	SALAS DE MANIPULACION-TRANSF. - ELABORACION	5.000 "0"	0,005 / 40
	GARAJE PARA MAQUINARIA AGRICOLA	5.000 "0"	25
	CUARTO DE INSTALACIONES	2.000 "0"	10
	SERVICIOS ANEJOS	5.000 "0"	0,015 / 150
	SALAS DE CONTROL DE CALIDAD	5.000 "0"	20
	PEQUEÑA EXPLOTACION AGRICOLA	2.000 "0"	10
	MEDIANA EXPLOTACION AGRICOLA	5.000 "0"	25
COMPLEJOS	GRAN EXPLOTACION AGRICOLA	10.000 "0"	0,01 / 150
			0,015 / 300

Zona Ba3
Uso PRIMARIO: **Agrícola**

ACTOS DE EJECUCIÓN	UNID. MINIMA APTA PARA LA EDF. m2	EDIFICAB. MAX. m2/m2 SUP. MAX CONST. m2
EDIFICACIONES	CUARTO DE APEROS	6
	CABEZALES DE RIEGO Y CUARTOS DE AGUA	15
	ALMACENES	6
	ALMACENES	0,006 / 40
	ALMACENES	25
	SALAS DE MANIPULACION-TRANSF. - ELABORACION	10,000 *0*
	SALAS DE MANIPULACION-TRANSF. - ELABORACION	2,000 *0*
	SALAS DE MANIPULACION-TRANSF. - ELABORACION	5,000 *0*
	GARAJE PARA MAGUINARIA AGRICOLA	5,000 *0*
	GARAJE PARA MAGUINARIA AGRICOLA	20
	CUARTO DE INSTALACIONES	2,000 *0*
	CUARTO DE INSTALACIONES	10
	SERVICIOS ANEJOS	5,000 *0*
SERVICIOS ANEJOS	25	
SERVICIOS ANEJOS	0,003 / 80	
SALAS DE CONTROL DE CALIDAD	2,000 *0*	
SALAS DE CONTROL DE CALIDAD	10	
PEQUEÑA EXPLOTACIÓN AGRICOLA	5,000 *0*	
PEQUEÑA EXPLOTACIÓN AGRICOLA	20	
PEQUEÑA EXPLOTACIÓN AGRICOLA	2,000 *0*	
PEQUEÑA EXPLOTACIÓN AGRICOLA	0,005 / 60	
MEDIANA EXPLOTACIÓN AGRICOLA	5,000 *0*	
MEDIANA EXPLOTACIÓN AGRICOLA	0,01 / 150	
GRAN EXPLOTACIÓN AGRICOLA	10,000 *0*	
GRAN EXPLOTACIÓN AGRICOLA	0,015 / 300	
COMPLEJOS		

Zona Ba2
Uso PRIMARIO: **Agrícola**

ACTOS DE EJECUCIÓN	UNID. MINIMA APTA PARA LA EDF. m2	EDIFICAB. MAX. m2/m2 SUP. MAX CONST. m2
EDIFICACIONES	CUARTO DE APEROS	6
	CABEZALES DE RIEGO Y CUARTOS DE AGUA	15
	ALMACENES	6
	ALMACENES	40
	ALMACENES	25
	SALAS DE MANIPULACION-TRANSF. - ELABORACION	10
	SALAS DE MANIPULACION-TRANSF. - ELABORACION	0,015 / 150
	GARAJE PARA MAGUINARIA AGRICOLA	20
	GARAJE PARA MAGUINARIA AGRICOLA	10
	CUARTO DE INSTALACIONES	10
	CUARTO DE INSTALACIONES	25
	SALAS DE CONTROL DE CALIDAD	10
	CUEVAS	
CUEVA SIN ADOSADO EXTERIOR		
CUEVA CON ADOSADO EXTERIOR		
PEQUEÑA EXPLOTACIÓN AGRICOLA	2,000 *0*	
PEQUEÑA EXPLOTACIÓN AGRICOLA	0,005 / 60	
MEDIANA EXPLOTACIÓN AGRICOLA	5,000 *0*	
MEDIANA EXPLOTACIÓN AGRICOLA	0,01 / 150	
GRAN EXPLOTACIÓN AGRICOLA	10,000 *0*	
GRAN EXPLOTACIÓN AGRICOLA	0,015 / 300	
COMPLEJOS		

Zona **Bb1.1**

Uso PRIMARIO: **Agrícola**

ACTOS DE EJECUCIÓN	UND. MINIMA APTA PARA LA EDIF. m ²	EDIFICAB. MAX. m ² /m ² SUP. MAX. CONST. m ²
EDIFICACIONES	5.000 "0"	15
	2.000 "0"	6
	5.000 "0"	0,006 / 40
	5.000 "0"	25
	10.000 "0"	0,015 / 200
	2.000 "0"	10
	5.000 "0"	0,015 / 150
	5.000 "0"	20
	2.000 "0"	10
	5.000 "0"	20
COMPLEJOS	5.000 "0"	25
	10.000 "0"	0,003 / 80
	2.000 "0"	10
	5.000 "0"	20
PEQUEÑA EXPLOTACIÓN AGRÍCOLA	2.000 "0"	0,01 / 120
MEDIANA EXPLOTACIÓN AGRÍCOLA	5.000 "0"	0,015 / 225
GRAN EXPLOTACIÓN AGRÍCOLA	10.000 "0"	0,02 / 750

Zona **Bb1.2**

Uso PRIMARIO: **Agrícola**

ACTOS DE EJECUCIÓN	UND. MINIMA APTA PARA LA EDIF. m ²	EDIFICAB. MAX. m ² /m ² SUP. MAX. CONST. m ²
EDIFICACIONES	5.000 "0"	15
	2.000 "0"	6
	5.000 "0"	0,006 / 40
	5.000 "0"	25
	10.000 "0"	0,015 / 200
	2.000 "0"	10
	5.000 "0"	0,015 / 150
	5.000 "0"	20
	2.000 "0"	10
	5.000 "0"	20
COMPLEJOS	5.000 "0"	25
	10.000 "0"	0,003 / 80
	2.000 "0"	10
	5.000 "0"	20
PEQUEÑA EXPLOTACIÓN AGRÍCOLA	2.000 "0"	0,005 / 60
MEDIANA EXPLOTACIÓN AGRÍCOLA	5.000 "0"	0,01 / 150
GRAN EXPLOTACIÓN AGRÍCOLA	10.000 "0"	0,015 / 300

Zona Bb2
Uso PRIMARIO: Agrícola

ACTOS DE EJECUCIÓN	UNID MINIMA APTA PARA LA EDIF. m ²	EDIFICAB MAX m ² /m ² SUP. MAX CONST. m ² .
EDIFICACIONES	CUARTO DE APEROS	2.000 "0"
		5.000 "0"
	CABEZALES DE RIEGO Y CUARTOS DE AGUA	2.000 "0"
		5.000 "0"
	ALMACENES	5.000 "0"
		10.000 "0"
	SALAS DE MANIPULACIÓN-TRANSF. - ELABORACIÓN	2.000 "0"
		5.000 "0"
	GARAJE PARA MAQUINARIA AGRICOLA	5.000 "0"
		20
COMPLEJOS	CUARTO DE INSTALACIONES	2.000 "0"
		5.000 "0"
	SERVICIOS ANEJOS	5.000 "0"
		25
	SALAS DE CONTROL DE CALIDAD	10.000 "0"
		0.003 / 80
	PEQUEÑA EXPLOTACIÓN AGRICOLA	2.000 "0"
		10
	MEDIANA EXPLOTACIÓN AGRICOLA	5.000 "0"
		0,015 / 150
GRAN EXPLOTACIÓN AGRICOLA	10.000 "0"	
	0,02 / 300	

Zona Bb1.3
Uso PRIMARIO: Agrícola

ACTOS DE EJECUCIÓN	UNID MINIMA APTA PARA LA EDIF. m ²	EDIFICAB MAX m ² /m ² SUP. MAX CONST. m ² .
EDIFICACIONES	CUARTO DE APEROS	2.000 "0"
		5.000 "0"
	CABEZALES DE RIEGO Y CUARTOS DE AGUA	2.000 "0"
		5.000 "0"
	ALMACENES	5.000 "0"
		10.000 "0"
	SALAS DE MANIPULACIÓN-TRANSF. - ELABORACIÓN	2.000 "0"
		5.000 "0"
	GARAJE PARA MAQUINARIA AGRICOLA	5.000 "0"
		20
COMPLEJOS	CUARTO DE INSTALACIONES	2.000 "0"
		5.000 "0"
	SERVICIOS ANEJOS	5.000 "0"
		25
	SALAS DE CONTROL DE CALIDAD	10.000 "0"
		0,003 / 80
	PEQUEÑA EXPLOTACIÓN AGRICOLA	2.000 "0"
		10
	MEDIANA EXPLOTACIÓN AGRICOLA	5.000 "0"
		0,015 / 225
GRAN EXPLOTACIÓN AGRICOLA	10.000 "0"	
	0,02 / 750	

Zona **Bb4**
Uso PRIMARIO: **Agrícola**

ACTOS DE EJECUCIÓN	UNID MINIMA APTA PARA LA EDIF. m ²	EDIFICAB MAX. m ² /m ² SUP. MAX CONST. m ²
EDIFICACIONES	CUARTO DE APEROS	2.000 "0"
	CABEZALES DE RIEGO Y CUARTOS DE AGUA	5.000 "0"
	ALMACENES	2.000 "0"
		5.000 "0"
		5.000 "0"
		5.000 "0"
	SALAS DE MANIPULACIÓN-TRANSF. - ELABORACIÓN	10.000 "0"
		2.000 "0"
		5.000 "0"
	GARAJE PARA MAGUINARIA AGRICOLA	5.000 "0"
COMPLEJOS	CUARTO DE INSTALACIONES	2.000 "0"
	SERVICIOS ANEXOS	5.000 "0"
	SALAS DE CONTROL DE CALIDAD	10.000 "0"
	PEQUEÑA EXPLOTACIÓN AGRICOLA	2.000 "0"
	MEDIANA EXPLOTACIÓN AGRICOLA	5.000 "0"
	GRAN EXPLOTACIÓN AGRICOLA	10.000 "0"
		5.000 "0"
		2.000 "0"
		5.000 "0"
		10.000 "0"

Zona **Bb3**
Uso PRIMARIO: **Agrícola**

ACTOS DE EJECUCIÓN	UNID MINIMA APTA PARA LA EDIF. m ²	EDIFICAB MAX. m ² /m ² SUP. MAX CONST. m ²
EDIFICACIONES	CUARTO DE APEROS	2.000 "0"
	CABEZALES DE RIEGO Y CUARTOS DE AGUA	5.000 "0"
	ALMACENES	2.000 "0"
		5.000 "0"
		5.000 "0"
		5.000 "0"
	SALAS DE MANIPULACIÓN-TRANSF. - ELABORACIÓN	10.000 "0"
		2.000 "0"
		5.000 "0"
	GARAJE PARA MAGUINARIA AGRICOLA	5.000 "0"
COMPLEJOS	CUARTO DE INSTALACIONES	2.000 "0"
	SERVICIOS ANEXOS	5.000 "0"
	SALAS DE CONTROL DE CALIDAD	10.000 "0"
	PEQUEÑA EXPLOTACIÓN AGRICOLA	2.000 "0"
	MEDIANA EXPLOTACIÓN AGRICOLA	5.000 "0"
	GRAN EXPLOTACIÓN AGRICOLA	10.000 "0"
		5.000 "0"
		2.000 "0"
		5.000 "0"
		10.000 "0"

Zona Ba1
Uso PRIMARIO: Ganadero

ACTOS DE EJECUCIÓN	UNIDAD MÍNIMA APTA PARA LA EDIF. m ²	EDIFIS. MAX m ² /m ² SUP. MAX CONST. M ²
EDIFICACIONES	CUARTO DE APERTOS	6
		15
	ALMACENES	25
		0,015 / 200
	SALAS DE MANIPULACIÓN-TRANSF. ELABORACIÓN	10
		0,015 / 150
	SALAS DE CONTROL DE CALIDAD	10
		20
	CUARTO DE INSTALACIONES	
	SERVICIOS ANEJOS	
COMPLEJOS	ALOJAMIENTOS CERRADOS PARA ANIMALES	50
		0,02 / 200
	NAVES DE PRODUCCIÓN GANADERA	100
		0,1 / 800
	EXPLOTACIÓN TIPO 1	300
		0,02 / 300
	EXPLOTACIÓN TIPO 2	250
		0,03 / 250
	EXPLOTACIÓN TIPO 3	300
		0,04 / 300
EXPLOTACIÓN TIPO 4	200	
	0,02 / 200	
EXPLOTACIÓN TIPO 5	250	
	0,03 / 250	
EXPLOTACIÓN TIPO 6	300	
	0,04 / 300	

Zona A3
Uso PRIMARIO: Ganadero

ACTOS DE EJECUCIÓN	UNIDAD MÍNIMA APTA PARA LA EDIF. m ²	EDIFIS. MAX m ² /m ² SUP. MAX CONST. M ²
EDIFICACIONES	CUARTO DE APERTOS	6
		15
	ALMACENES	25
		0,015 / 200
	SALAS DE MANIPULACIÓN-TRANSF. ELABORACIÓN	10
		0,015 / 150
	SALAS DE CONTROL DE CALIDAD	10
		20
	ALOJAMIENTOS CERRADOS PARA ANIMALES	50
		0,02 / 200
COMPLEJOS	EXPLOTACIÓN TIPO 1	200
		0,02 / 200
	EXPLOTACIÓN TIPO 2	300
		0,03 / 300
	EXPLOTACIÓN TIPO 4	400
	0,04 / 400	
EXPLOTACIÓN TIPO 5	500	
	0,05 / 500	

Zona Ba3
Uso PRIMARIO: Ganadero

ACTOS DE EJECUCIÓN	UNID. MINIMA APTA PARA LA EDF. - m ²	EDIF. MAX. m ² /m ² SUP. MAX. CONST. M ²
EDIFICACIONES	CUARTO DE APEROS	2.000
	ALMACENES	5.000
	SALAS DE MANIPULACIÓN-TRANSF. - ELABORACIÓN	5.000
	GARAJE PARA MAQUINARIA AGRARIA	10.000
	SALAS DE CONTROL DE CALIDAD	2.000
	CUARTO DE INSTALACIONES	5.000
	SERVICIOS ANEXOS	5.000
	ALQUILAMIENTOS CERRADOS PARA ANIMALES	10.000
	NAVES DE PRODUCCIÓN GANADERA	2.000
	EXPLOTACIÓN TIPO 1	5.000
COMPLEJOS	EXPLOTACIÓN TIPO 2	0,02 / 200
	EXPLOTACIÓN TIPO 3	0,03 / 250
	EXPLOTACIÓN TIPO 4	0,04 / 300
	EXPLOTACIÓN TIPO 5	0,02 / 200
	EXPLOTACIÓN TIPO 6	0,03 / 250
	EXPLOTACIÓN TIPO 6	0,04 / 300

Zona Ba2
Uso PRIMARIO: Ganadero

ACTOS DE EJECUCIÓN	UNID. MINIMA APTA PARA LA EDF. - m ²	EDIF. MAX. m ² /m ² SUP. MAX. CONST. M ²
EDIFICACIONES	CUARTO DE APEROS	2.000
	ALMACENES	5.000
	SALAS DE MANIPULACIÓN-TRANSF. - ELABORACIÓN	5.000
	SALAS DE CONTROL DE CALIDAD	2.000
	ALQUILAMIENTOS CERRADOS PARA ANIMALES	5.000
	EXPLOTACIÓN TIPO 1	2.000
	EXPLOTACIÓN TIPO 2	2.000
	EXPLOTACIÓN TIPO 3	5.000
	EXPLOTACIÓN TIPO 4	2.000
	EXPLOTACIÓN TIPO 5	5.000
COMPLEJOS	EXPLOTACIÓN TIPO 6	0,015 / 150
	EXPLOTACIÓN TIPO 6	0,015 / 150

Zona Bb1.2
Uso PRIMARIO: **Ganadero**

ACTOS DE EJECUCIÓN	UNID MINIMA APTA PARA LA EDF. -m2	EDFIB. MAX m2/m2 SUP. MAX CONST. M2.
EDIFICACIONES	CUARTO DE APEROS	6
	ALMACENES	15
	SALAS DE MANIPULACIÓN-TRANSF. - ELABORACIÓN	25
	GARAJE PARA MAQUINARIA AGRARIA	10
	SALAS DE CONTROL DE CALIDAD	0,015 / 200
	CUARTO DE INSTALACIONES	0,015 / 150
	SERVICIOS ANEXOS	20
	ALQUILAMENTOS CERRADOS PARA ANIMALES	10
	NAVES DE PRODUCCIÓN GANADERA	20
	EXPLOTACIÓN TIPO 1	25
	EXPLOTACIÓN TIPO 2	0,003 / 80
	EXPLOTACIÓN TIPO 3	50
	EXPLOTACIÓN TIPO 4	0,02 / 200
COMPLEJOS	EXPLOTACIÓN TIPO 5	100
	EXPLOTACIÓN TIPO 6	0,1 / 800
	EXPLOTACIÓN TIPO 1	0,02 / 200
	EXPLOTACIÓN TIPO 2	0,03 / 250
	EXPLOTACIÓN TIPO 3	0,04 / 300
	EXPLOTACIÓN TIPO 4	0,02 / 200
EXPLOTACIÓN TIPO 5	0,03 / 250	
EXPLOTACIÓN TIPO 6	0,04 / 300	

Zona Bb1.1
Uso PRIMARIO: **Ganadero**

ACTOS DE EJECUCIÓN	UNID MINIMA APTA PARA LA EDF. -m2	EDFIB. MAX m2/m2 SUP. MAX CONST. M2.
EDIFICACIONES	CUARTO DE APEROS	6
	ALMACENES	15
	SALAS DE MANIPULACIÓN-TRANSF. - ELABORACIÓN	25
	GARAJE PARA MAQUINARIA AGRARIA	10
	SALAS DE CONTROL DE CALIDAD	0,015 / 200
	CUARTO DE INSTALACIONES	0,015 / 150
	SERVICIOS ANEXOS	20
	ALQUILAMENTOS CERRADOS PARA ANIMALES	10
	NAVES DE PRODUCCIÓN GANADERA	20
	EXPLOTACIÓN TIPO 1	25
	EXPLOTACIÓN TIPO 2	0,003 / 80
	EXPLOTACIÓN TIPO 3	50
	EXPLOTACIÓN TIPO 4	0,02 / 200
COMPLEJOS	EXPLOTACIÓN TIPO 5	100
	EXPLOTACIÓN TIPO 6	0,1 / 800
	EXPLOTACIÓN TIPO 1	0,02 / 200
	EXPLOTACIÓN TIPO 2	0,03 / 250
	EXPLOTACIÓN TIPO 3	0,04 / 300
	EXPLOTACIÓN TIPO 4	0,02 / 200
EXPLOTACIÓN TIPO 5	0,03 / 250	
EXPLOTACIÓN TIPO 6	0,04 / 300	

Zona Bb2
Uso PRIMARIO: Ganadero

ACTOS DE EJECUCIÓN	UNID. MINIMA APTA PARA LA EDF. m ²	EDIF. MAX m ² /m ² SUP. MAX CONST. M ²
EDIFICACIONES	CUARTO DE APEROS	6
		15
	ALMACENES	25
		0,015 / 200
	SALAS DE MANIPULACIÓN, TRANSIF. - ELABORACION	10
		0,015 / 150
	GABARTE PARA MAQUINARIA AGRARIA	20
		5.000
	SALAS DE CONTROL DE CALIDAD	10
		5.000
COMPLEJOS	CUARTO DE INSTALACIONES	10
		5.000
	SERVICIOS ANEXOS	25
		5.000
	ALOJAMIENTOS CERRADOS PARA ANIMALES	50
		0,02 / 200
	NAVES DE PRODUCCIÓN GANADERA	100
		0,1 / 600
	EXPLOTACIÓN TIPO 1	200
		0,02 / 200
EXPLOTACIÓN TIPO 2	250	
	0,03 / 250	
EXPLOTACIÓN TIPO 3	300	
	0,04 / 300	
EXPLOTACIÓN TIPO 4	200	
	0,02 / 200	
EXPLOTACIÓN TIPO 5	250	
	0,03 / 250	
EXPLOTACIÓN TIPO 6	300	
	0,04 / 300	

Zona Bb1.3
Uso PRIMARIO: Ganadero

ACTOS DE EJECUCIÓN	UNID. MINIMA APTA PARA LA EDF. m ²	EDIF. MAX m ² /m ² SUP. MAX CONST. M ²
EDIFICACIONES	CUARTO DE APEROS	6
		15
	ALMACENES	25
		0,015 / 200
	SALAS DE MANIPULACIÓN, TRANSIF. - ELABORACION	10
		0,015 / 150
	GABARTE PARA MAQUINARIA AGRARIA	20
		5.000
	SALAS DE CONTROL DE CALIDAD	10
		5.000
COMPLEJOS	CUARTO DE INSTALACIONES	10
		5.000
	SERVICIOS ANEXOS	25
		5.000
	ALOJAMIENTOS CERRADOS PARA ANIMALES	50
		0,02 / 200
	NAVES DE PRODUCCIÓN GANADERA	100
		0,1 / 600
	EXPLOTACIÓN TIPO 1	200
		0,02 / 200
EXPLOTACIÓN TIPO 2	250	
	0,03 / 250	
EXPLOTACIÓN TIPO 3	300	
	0,04 / 300	
EXPLOTACIÓN TIPO 4	200	
	0,02 / 200	
EXPLOTACIÓN TIPO 5	250	
	0,03 / 250	
EXPLOTACIÓN TIPO 6	300	
	0,04 / 300	

Zona Bb4
Uso PRIMARIO: Ganadero

ACTOS DE EJECUCIÓN	UNID. MINIMA APTA PARA LA EDF. m ²	EDIFIB. MAX m ² /m ² SUP. MAX. CONST. M ²	
EDIFICACIONES	CUARTO DE AFEROS	2.000	6
		5.000	15
	ALMACENES	5.000	25
		10.000	0,015 / 200
	SALAS DE MANIPULACIÓN- TRANSF. - ELABORACIÓN	2.000	10
		5.000	0,015 / 150
	GARAJE PARA MAQUINARIA AGRARIA	5.000	20
	SALAS DE CONTROL DE CALIDAD	2.000	10
		5.000	20
	CUARTO DE INSTALACIONES	2.000	10
	5.000	20	
	5.000	25	
SERVICIOS ANEJOS	10.000	0,003 / 80	
ALMACENTOS CERRADOS PARA ANIMALES	2.000	50	
	5.000	0,02 / 200	
NAVES DE PRODUCCIÓN GANADERA	2.000	100	
	5.000	0,1 / 600	
COMPLEJOS	EXPLOTACIÓN TIPO 1	2.000	0,04 / 300
	EXPLOTACIÓN TIPO 2	2.000	0,05 / 450
	EXPLOTACIÓN TIPO 3	5.000	0,06 / 600
	EXPLOTACIÓN TIPO 4	2.000	0,04 / 300
	EXPLOTACIÓN TIPO 5	5.000	0,05 / 450
	EXPLOTACIÓN TIPO 6	5.000	0,06 / 600

Zona Bb3
Uso PRIMARIO: Ganadero

ACTOS DE EJECUCIÓN	UNID. MINIMA APTA PARA LA EDF. m ²	EDIFIB. MAX m ² /m ² SUP. MAX. CONST. M ²	
EDIFICACIONES	CUARTO DE AFEROS	2.000	6
		5.000	15
	ALMACENES	5.000	25
		10.000	0,015 / 200
	SALAS DE MANIPULACIÓN- TRANSF. - ELABORACIÓN	2.000	10
		5.000	0,015 / 150
	GARAJE PARA MAQUINARIA AGRARIA	5.000	20
	SALAS DE CONTROL DE CALIDAD	2.000	10
		5.000	20
	CUARTO DE INSTALACIONES	2.000	10
	5.000	20	
	5.000	25	
SERVICIOS ANEJOS	10.000	0,003 / 80	
ALMACENTOS CERRADOS PARA ANIMALES	2.000	50	
	5.000	0,02 / 200	
NAVES DE PRODUCCIÓN GANADERA	2.000	100	
	5.000	0,1 / 600	
COMPLEJOS	EXPLOTACIÓN TIPO 1	2.000	0,04 / 300
	EXPLOTACIÓN TIPO 2	2.000	0,05 / 450
	EXPLOTACIÓN TIPO 3	5.000	0,06 / 600
	EXPLOTACIÓN TIPO 4	2.000	0,04 / 300
	EXPLOTACIÓN TIPO 5	5.000	0,05 / 450
	EXPLOTACIÓN TIPO 6	5.000	0,06 / 600

Zona Ba1
Uso PRIMARIO: Forestal

ACTOS DE EJECUCIÓN		UNID. MÍNIMA APTA PARA LA EDF. m2	EDIF. MÁXIMA / SUPERF. DE CONSTRUC.
EDIFICACIONES	CASA FORESTAL	50 Has Arboledas	
	CUARTO DE APEROS FORESTALES	1 a 20 Has	20
		20 a 40 Has	40
COMPLEJOS	VIVEROS FORESTALES	5.000	0,010
	EXPLOTACIÓN FORESTAL	10.000	0,015

Zona Ba2
Uso PRIMARIO: Forestal

ACTOS DE EJECUCIÓN		UNID. MÍNIMA APTA PARA LA EDF. m2	EDIF. MÁXIMA / SUPERF. DE CONSTRUC.
EDIFICACIONES	REFUGIO	5.000	10
	CASA FORESTAL	10.000	20
		50 Has Arboledas	
COMPLEJOS	CUARTO DE APEROS FORESTALES	1 a 20 Has	20
		20 a 40 Has	40
COMPLEJOS	VIVEROS FORESTALES	5.000	0,010
	EXPLOTACIÓN FORESTAL	10.000	0,015

Zona A2
Uso PRIMARIO: Forestal

ACTOS DE EJECUCIÓN		UNID. MÍNIMA APTA PARA LA EDF. m2	EDIF. MÁXIMA / SUPERF. DE CONSTRUC.
EDIFICACIONES	REFUGIO	5.000	10
	CASA FORESTAL	10.000	20
		50 Has Arboledas	
COMPLEJOS	CUARTO DE APEROS FORESTALES	1 a 20 Has	20
		20 a 40 Has	40

Zona A3
Uso PRIMARIO: Forestal

ACTOS DE EJECUCIÓN		UNID. MÍNIMA APTA PARA LA EDF. m2	EDIF. MÁXIMA / SUPERF. DE CONSTRUC.
EDIFICACIONES	REFUGIO	5.000	10
	CASA FORESTAL	10.000	20
		50 Has Arboledas	
COMPLEJOS	CUARTO DE APEROS FORESTALES	1 a 20 Has	20
		20 a 40 Has	40
COMPLEJOS	VIVEROS FORESTALES	5.000	0,010
	EXPLOTACIÓN FORESTAL	10.000	0,015

Zona Bb1.2
Uso PRIMARIO: Forestal

ACTOS DE EJECUCIÓN	UNID. MINIMA APTA PARA LA EDIF. m ²	EDIF. MÁXIMA / SUPERF. DE CONSTRUC.
EDIFICACIONES	REFUGIO	10
	CASA FORESTAL	20
	CUARTO DE APEROS FORESTALES	20
	20 a 40 Hbs	40
COMPLEJOS	5.000	0,010
	10.000	0,015

Zona Bb1.3
Uso PRIMARIO: Forestal

ACTOS DE EJECUCIÓN	UNID. MINIMA APTA PARA LA EDIF. m ²	EDIF. MÁXIMA / SUPERF. DE CONSTRUC.
EDIFICACIONES	REFUGIO	10
	CASA FORESTAL	20
	CUARTO DE APEROS FORESTALES	20
	20 a 40 Hbs	40
COMPLEJOS	5.000	0,010
	10.000	0,015

Zona Ba3
Uso PRIMARIO: Forestal

ACTOS DE EJECUCIÓN	UNID. MINIMA APTA PARA LA EDIF. m ²	EDIF. MÁXIMA / SUPERF. DE CONSTRUC.
EDIFICACIONES	REFUGIO	10
	CASA FORESTAL	20
	CUARTO DE APEROS FORESTALES	20
	20 a 40 Hbs	40
COMPLEJOS	5.000	0,010
	10.000	0,015

Zona Bb1.1
Uso PRIMARIO: Forestal

ACTOS DE EJECUCIÓN	UNID. MINIMA APTA PARA LA EDIF. m ²	EDIF. MÁXIMA / SUPERF. DE CONSTRUC.
EDIFICACIONES	REFUGIO	10
	CASA FORESTAL	20
	CUARTO DE APEROS FORESTALES	20
	20 a 40 Hbs	40
COMPLEJOS	5.000	0,010
	10.000	0,015

Zona Bb2

Uso PRIMARIO: Forestal

ACTOS DE EJECUCIÓN	UNID. MINIMA APTA PARA LA EDIF. m ²	EDIF. MÁXIMA / SUPERF. DE CONSTRUC.
EDIFICACIONES	REFUGIO	10
	CASA FORESTAL	20
	50 Has Arboladas	
COMPLEJOS	CUARTO DE APEROS FORESTALES	20
	1 a 20 Has	
	20 a 40 Has	40
	VIVEROS FORESTALES	0,010
	EXPLOTACIÓN FORESTAL	0,015

Zona Bb4

Uso PRIMARIO: Forestal

ACTOS DE EJECUCIÓN	UNID. MINIMA APTA PARA LA EDIF. m ²	EDIF. MÁXIMA / SUPERF. DE CONSTRUC.
EDIFICACIONES	REFUGIO	10
	CASA FORESTAL	20
	50 Has Arboladas	
COMPLEJOS	CUARTO DE APEROS FORESTALES	20
	1 a 20 Has	
	20 a 40 Has	40
	VIVEROS FORESTALES	0,010
	EXPLOTACIÓN FORESTAL	0,015

Zona Bb3

Uso PRIMARIO: Forestal

ACTOS DE EJECUCIÓN	UNID. MINIMA APTA PARA LA EDIF. m ²	EDIF. MÁXIMA / SUPERF. DE CONSTRUC.
EDIFICACIONES	REFUGIO	10
	CASA FORESTAL	20
	50 Has Arboladas	
COMPLEJOS	CUARTO DE APEROS FORESTALES	20
	1 a 20 Has	
	20 a 40 Has	40
	VIVEROS FORESTALES	0,010
	EXPLOTACIÓN FORESTAL	0,015

Cuarta.- De los Planes Parciales y Especiales de Ordenación.

1 (ND). Hasta tanto se produzca la adaptación de los planes generales de ordenación al presente Plan, no podrá formularse ningún plan parcial o plan especial de ordenación que desarrolle o complementen determinaciones de dichos planes que resulten incompatibles con lo establecido en el mismo. A estos efectos, se permite la adaptación parcial de las determinaciones del correspondiente plan general de ordenación que desarrollen o complementen las determinaciones de este Plan, en todo aquello que afecte a su ámbito territorial de ordenación dentro de los plazos establecidos en estas Disposiciones Transitorias.

2. (NAD) En los sectores de suelo urbanizable con plan parcial de ordenación que deba ser adaptado de forma inmediata a las determinaciones de este Plan, no se podrán conceder licencias urbanísticas de obra nueva hasta tanto no esté aprobado definitivamente el nuevo plan parcial de ordenación y su correspondiente proyecto de urbanización en los términos que proceda con arreglo a lo previsto en este Plan y en el TRLOTENAC.

Quinta.- De la implantación de nuevos productos turísticos (NAD).

En tanto se proceda a la adaptación del planeamiento urbanístico a las determinaciones del presente Plan, la implantación de nuevos productos turísticos queda sujeta a las siguientes determinaciones:

a) En la Zona Turística Litoral del Noroeste no podrá desarrollarse ningún producto turístico, a excepción del turismo rural, hasta tanto no esté aprobado definitivamente el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de la Costa Noroeste (PTE 37).

b) En la Zona Turística Litoral del Sur serán de aplicación directa las determinaciones sobre densidad neta máxima y categorización de productos turísticos establecidas en la Sección 31 -Turismo- de este Volumen, de tal forma que en la concesión de licencias urbanísticas deberá darse cumplimiento a tales determinaciones de ordenación.

Sexta.- De la ordenación urbanística y ejecución de actuaciones turísticas.

1. En la zona turística litoral del Sur hasta tanto tenga lugar la plena adaptación de los instrumentos de ordenación urbanística a las determinaciones de este Plan, se establece en esta disposición una serie de determinaciones de inmediato cumplimiento pa-

ra la ordenación urbanística y autorización de actuaciones para uso turístico:

a) (ND) La clasificación de nuevo suelo urbanizable o la delimitación de nuevos sectores de suelo clasificado como urbanizable o apto para urbanizar por el planeamiento vigente, con destino total o parcialmente turístico, conllevará el necesario cumplimiento de todas las determinaciones de este Plan que les sean de aplicación.

b) (ND) En relación con el suelo clasificado por el planeamiento vigente como urbanizable o apto para urbanizar, con destino total o parcialmente turístico, se deberán observar las siguientes determinaciones:

- El desarrollo de la ordenación de sectores que no cuenten con plan parcial de ordenación aprobado definitivamente, podrá realizarse siempre que sean conformes con las determinaciones de este Plan que les afecten. Asimismo, en el caso de que estos sectores resulten disconformes con este Plan, podrá desarrollarse su ordenación siempre que se proceda al cumplimiento de todas las determinaciones de este Plan que les afecten.

- El desarrollo de la ordenación de sectores que cuenten con plan parcial aprobado definitivamente podrá llevarse a cabo siempre que sean compatibles con la Zonificación y Régimen de Usos previstos en las Secciones 5 a 7 de este Volumen y, además, se cumpla lo siguiente:

Si no cuentan con proyecto de equidistribución y urbanización aprobados, deberán modificar sus determinaciones para adaptarlas al contenido de este Plan en lo relativo a la densidad de alojamiento turístico, estándares de equipamiento, la categorización de alojamientos turísticos y la ordenación física de su ámbito territorial.

Si cuentan con proyecto de equidistribución y urbanización en ejecución, deberán adaptar sus determinaciones al contenido de este Plan en lo referente a densidades y categorización de alojamientos turísticos.

c) (NAD) No podrá concederse licencias urbanísticas de obra nueva en sectores de suelo urbanizable de uso total o parcialmente turístico en los que no se haya dado cumplimiento a las determinaciones previstas en el apartado anterior.

Además, en los supuestos en los que se aprecie disconformidad con las determinaciones de este Plan, para la concesión de licencias urbanísticas de obra nueva en sectores de uso mixto residencial-tu-

rístico, será preciso que el el plan parcial de ordenación asuma previamente las determinaciones de este Plan que les resulte de aplicación en relación con este extremo.

d) (NAD) En relación con el suelo clasificado como urbano turístico, el otorgamiento de licencias urbanísticas conlleva el cumplimiento de los condicionantes de densidad neta y categorización de alojamientos turísticos previstos en la Sección 31 -Turismo- de este Volumen. Asimismo, en los supuestos en los que se aprecie disconformidad con las determinaciones de este Plan, no podrá concederse licencias urbanísticas de obra nueva en suelo urbano de uso mixto residencial-turístico, hasta que el Plan General de Ordenación incorpore las determinaciones de este Plan que resulten de aplicación en relación con este extremo.

2. (NAD) El cumplimiento de las determinaciones previstas en este Plan en relación con la categorización de alojamientos turísticos conllevará la constatación o equivalencia de la actuación urbanística de que se trate con las definiciones establecidas en el artículo 208 de este Volumen, en relación con los productos turísticos.

Séptima.- De las Zonas Turísticas a Rehabilitar.

1. (NAD) En suelo urbano turístico, hasta tanto los planes generales de ordenación verifiquen la densidad de 120 plazas/ha de densidad bruta que se fija en la Sección 31 -Turismo- de este Volumen para el reconocimiento de las Zonas Turísticas a Rehabilitar, sólo se podrá construir equipamiento complementario en parcela exclusiva permitiéndose, excepcionalmente, el alojamiento turístico sólo para el caso de sustitución de edificaciones de alojamiento que supongan un incremento de categoría, siempre conforme a los parámetros de densidad neta fijados en la citada Sección.

2. (ND) En suelo urbano turístico en el que se haya constatado la superación de las 120 plazas/ha de densidad bruta establecida en este Plan para su reconocimiento como Zona Turística a Rehabilitar, los planes generales de ordenación sólo podrán autorizar la construcción de equipamiento turístico en parcela exclusiva en los solares que aún pudieran quedar por edificar en el interior de ellas, quedando prohibida la adición de nuevo alojamiento turístico hasta la aprobación definitiva del correspondientes plan especial de ordenación o, en su caso, del plan territorial del ámbito de que se trate, en los términos previstos en la Sección 31 -Turismo- de este Volumen.

Octava.- De los proyectos de obras, edificación o uso del suelo de carácter público, puertos y carreteras (NAD).

1. Cualquier procedimiento administrativo que tenga por objeto una actuación territorial relativa a la aprobación de un proyecto de construcción, edificación o uso del suelo para obras o servicios públicos de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias que se esté sustanciando a la entrada en vigor del presente Plan, podrá proseguir su tramitación siempre que sea conforme a la Zonificación establecida en el presente Plan y no contradiga las actuaciones territoriales previstas en el Capítulo II del Título 3 de este Volumen.

2. Asimismo, toda actuación relativa a puertos o carreteras, cuyo proyecto esté en ejecución en el momento de la entrada en vigor de este Plan, podrá proseguir hasta su total finalización.

3. Aquellas actuaciones en materia de infraestructura previstas en este Plan Insular, cuyo Plan Territorial Especial se encuentre aprobado definitivamente a la entrada en vigor de este documento, quedan exentas de la obligación de adaptar dicho instrumento de desarrollo siempre que se haya formulado de acuerdo con los criterios y contenidos exigidos para los mismos en el presente Plan.

DISPOSICIÓN FINAL (NAD)

Única.- El Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria entrará en vigor con la íntegra publicación de su normativa, regulada en el presente Volumen, en el Boletín Oficial de Canarias, sin perjuicio de la publicación del acuerdo de aprobación definitiva”.

II. AUTORIDADES Y PERSONAL

Nombramientos, situaciones e incidencias

Consejería de Economía y Hacienda

985 *ORDEN de 16 de junio de 2004, por la que se resuelve la convocatoria para la provisión, por el procedimiento de libre designación, de un puesto de trabajo en el Gabinete del Titular de este Departamento, convocada por Orden de la Consejería de Presidencia e Innovación Tecnológica, de 14 de mayo de 2004 (B.O.C. nº 98, de 21.5.04).*