

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno de la Corporación Municipal el 27 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.

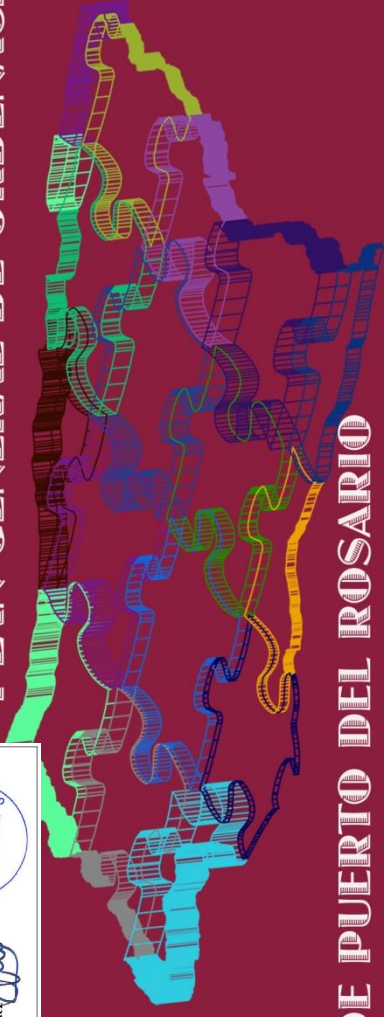
Fdo.: La Secretaría.

Maria Mercedes Contreras Fernandez



AYUNTAMIENTO
PUERTO DEL ROSARIO

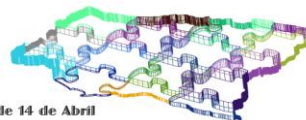
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN



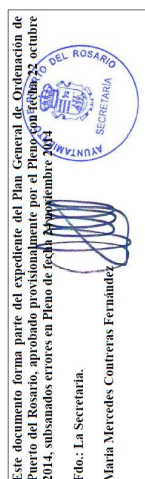
DE PUERTO DEL ROSARIO

MEMORIA DE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

**PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN
DE PUERTO DEL ROSARIO**



Revisión para la adaptación al DL 1/2000, de 8 de Mayo y Ley 19/2003, de 14 de Abril



Plan General de Ordenación Puerto del Rosario. Fuerteventura

TOMO II. ORDENACION ESTRUCTURAL

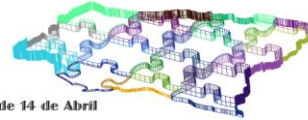
Libro 1. Memoria de ordenación estructural.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno de la Corporación Insular de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de febrero de 2014.

Fdo.: La Secretaría.

Maria Mercedes Contreras Fernandez





INDICE

1	PRESENTACIÓN.....	7
2	JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD.....	7
3	ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN DE LAS CORRECCIONES SUSTANCIALES.	8
3.1	LA APROBACIÓN INICIAL DEL DOCUMENTO.....	8
3.2	LOS INFORMES SECTORIALES.	9
3.2.1	Informe de la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación.....	9
3.2.2	Informe del Consejo Insular de Aguas de Fuerteventura.....	10
3.2.3	Informe de la Dirección General de Costas.....	11
3.2.4	Informe del Ministerio de Defensa.....	11
3.2.5	Informe de la Dirección General del Medio Natural, Vice-consejería de Medio Ambiente.	12
3.2.6	Informes de la Dirección General de Urbanismo.	12
3.2.7	determinaciones en relación con la afección del Aeropuerto de Fuerteventura.....	18
3.2.8	Cabildo Insular de Fuerteventura.	51
3.2.9	Puertos del Estado.....	52
3.2.10	Ministerio de Industria, Energía y Turismo	52
3.2.11	Autoridad Portuaria de Las Palmas.....	52
3.2.12	Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.....	53
3.2.13	Ministerio de Agricultura.....	53
3.3	LA INFORMACIÓN PÚBLICA.	53
3.3.1	La necesaria corrección sustancial.	53
3.3.2	La reproducción de la iniciativa: ISA y documento Síntesis.....	55
3.3.3	El hilo conductor.....	56
4	LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA.-.....	68
4.1	LA NUEVA INFORMACION PÚBLICA.....	70
-	- CRITERIOS PARA LAS ALEGACIONES DESESTIMADAS:	70
-	-CRITERIOS PARA LAS ESTIMADAS:	71
-	-CRITERIOS PARA LAS ALEGACIONES ESTIMADAS PARCIALMENTE,.....	71
4.1.1	DE LOS TEMAS OBJETO DE CONFLICTO	71
4.1.2	DE LOS TIPOS PRINCIPALES DE ALEGACIONES.....	72
4.1.3	ALEGACIONES ESPECIALES	78
4.1.4	ALEGACIONES QUE HACEN REFERENCIA A CONTENIDOS DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	78
4.2	CORRECCIONES DERIVADAS DE LAS ALEGACIONES	79
4.2.1	EN SUELOS URBANOS	79
4.2.2	EN SUELOS URBANIZABLES.....	86
4.2.3	EN SUELOS RÚSTICOS	86
4.2.4	EN EL PROGRAMA DE ACTUACIÓN	87

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Consejo Insular de Fuerteventura el 27 de Octubre de 2014, subsanados errores en Plano de fecha 14 de Septiembre de 2014.
Fdo.: La Secretararía.
María Mercedes Contreras Fernández
SECRETARÍA

4.3	RESOLUCIONES JUDICIALES QUE INCIDEN SOBRE EL PLANEAMIENTO.....	91
4.4	JUSTIFICACIÓN DEL CONTENIDO DEL ACUERDO DEL GOBIERNO DE CANARIAS DE 21 DICIEMBRE DE 2009 SOBRE “MEDIDAS A ADOPTAR EN ORDEN A LAS POSIBLES INDEMNIZACIONES DERIVADAS DE LA IMPOSIBILIDAD DE EJECUCIÓN DE RESOLUCIONES JUDICIALES FIRMES, ASÍ COMO DE LA ALTERACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN.	92

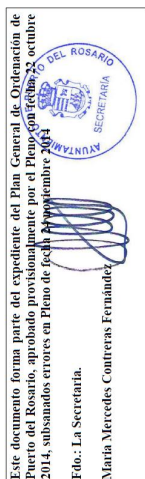
5 OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACIÓN.- 92

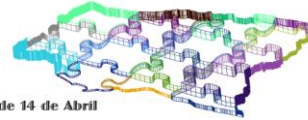
5.1	LOS ELEMENTOS DEFINITORIOS DE MODELO.	93
5.1.1	La capitalidad insular	93
5.1.2	El nuevo sistema de movilidad.....	95
5.1.3	Las acciones estratégicas y de reactivación económica.....	96
5.1.4	La multacentralidad urbana: los barrios.....	96
5.1.5	El paisaje rural tradicional como valor estructural y ambiental.....	98
5.2	OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS.-	98
5.3	RESPECTO DEL SISTEMA URBANO.....	100
5.4	RESPECTO DEL SISTEMA DE NUCLEOS TRADICIONALES EN EL MEDIO RURAL.....	102

6 ANALISIS DE LAS DIFERENTES ALTERNATIVAS PROPUESTAS.- 103

6.1	CRITERIOS GENERALES.....	103
6.2	EL FRENTA MARÍTIMO.....	105
6.2.1	ALTERNATIVA 0: La segregación funcional en las relaciones Puerto-Ciudad.	108
6.2.2	Alternativa 1: Integración funcional en las relaciones Puerto-Ciudad.	110
6.3	LOS ACCESOS A LA CAPITAL Y LA ESTRUCTURA VIARIA.....	113
6.3.1	ALTERNATIVA 0: Gran centralidad con circunvalación y estructura viaria y trama radial.	114
6.3.2	Alternativa 1: Gran centralidad con estructura viaria anular y ejes colectores.	116
6.4	CATEGORIZACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE USOS EN EL TERRITORIO.	118
6.4.1	ALTERNATIVA 0: La adecuación a la clasificación y categorización derivada del planeamiento territorial y legislación.	120
6.4.2	Alternativa 1: La clasificación y categorización del modelo propuesto.....	124
6.4.3	Alternativa 2: la Propuesta del Documento aprobado inicialmente en 2005.	128
6.5	EL CAMPO MAJORERO: NECESARIO EQUILIBRIO ENTRE EL PAISAJE EXTENSO Y LA DISPERSIÓN RESIDENCIAL.	131
6.5.1	ALTERNATIVA 0: El asentamiento rural” como núcleo de población tradicional del sistema rural de Fuerteventura.	133
6.5.2	Alternativa 1: “El asentamiento rural” como núcleo urbano en el medio rural.	137
6.6	LA ALTERNATIVA ELEGIDA: ADECUACIÓN A CRITERIOS LEGALES Y ESTABLECIMIENTO DE CRITERIOS DE OPORTUNIDAD.	138

7 JUSTIFICACION DEL MODELO ELEGIDO Y DESCRIPCION DE LA ORDENACION PROPUESTA: LA ORDENACION ESTRUCTURAL.- 138





7.1	EL MODELO DE OCUPACIÓN DEL TERRITORIO.	138
7.1.1	El sistema urbano.	140
7.1.2	El sistema rural.	149
7.1.3	El sistema de infraestructuras y servicios.....	150
7.2	LA CLASIFICACIÓN Y CATEGORIZACIÓN DEL SUELO. USOS GLOBALES Y DELIMITACIÓN DE ÁMBITOS.	152
7.2.1	Criterios generales para la clasificación y categorización del suelo.....	152
8	CLASES Y CATEGORÍAS DE SUELO.....	157
8.1	EL SUELO URBANO	157
8.2	EL SUELO URBANIZABLE	158
8.3	EL SUELO RÚSTICO	163
8.3.1	Suelo rústico de protección ambiental:.....	165
8.3.2	Suelo rústico de protección económica:	167
8.3.3	Suelo rústico de asentamientos,	168
8.3.4	Suelo rústico de protección territorial (SRPT),.....	169
8.4	ELEMENTOS ESTRUCTURANTES: LA RED DE SISTEMAS GENERALES, EQUIPAMIENTOS Y DOTACIONES.....	170
8.4.1	Sistema General de usos dotacionales y espacios libres.	171
8.4.2	Los equipamientos estructurantes.....	174
8.4.3	El sistema de infraestructuras y servicios.....	174
9	CONDICIONES COMPLEMENTARIAS PARA LOS PROYECTOS DE ACTUACIÓN TERRITORIAL.	193
10	EL NUEVO MARCO LEGAL Y LAS ACTUACIONES PÚBLICAS DE VIVIENDA PROTEGIDA.....	195
11	SUPUESTOS DE REVISION DEL PLAN GENERAL.-	197

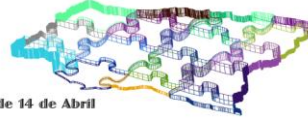
Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el 27 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.
 Fdo.: La Secretararía.
 María Mercedes Contreras Fernández

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno de la Corporación Municipal de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de febrero de 2014

Fdo.: La Secretaría.

Maria Mercedes Contreras Fernandez





MEMORIA DE ORDENACION ESTRUCTURAL

1 PRESENTACIÓN

La entrada en vigor de la Ley 9/1999, primero, DL 1/2000, de 8 de mayo, después, así como de la Ley 19/2003, vinieron a establecer un nuevo marco de referencia para el Urbanismo en Canarias, teniendo un efecto de gran trascendencia en la tramitación de los planes generales de ordenación urbana, en tanto supusieron la necesidad de armonizar los contenidos normativos del plan a la nueva legislación a fin de evitar contradicciones con la norma.

2 JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD.

Desde una óptica gramatical *adaptar* significa acomodar o ajustar a otra cosa. Por ello lo primero que hemos de preguntarnos es qué es lo que se pretende adaptar o adecuar a la nueva legislación Territorial, esto es, DL 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y Espacios naturales de Canarias y Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación del Territorio y del Turismo. En definitiva cual es el alcance de la adaptación al TRLOTC y Directrices sobre el vigente documento del Plan General de Ordenación Urbana de Puerto del Rosario y determinar en qué medida se puede ver afectado con la finalidad de concretar finalmente qué partes deben ser sustituidas o modificadas. Pero además de las anteriores, también se hace necesario la adecuación a toda la legislación sectorial sobrevenida con posterioridad a la aprobación del TRPGO-96 vigente, entendiendo dentro de ella los planes territoriales y los sectoriales, esto es, Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura, Plan Hidrológico Insular de Fuerteventura, Plan Territorial Especial de Residuos para Fuerteventura, etc.

Para ello debemos analizar en primer lugar el núcleo central que da sentido o razón al PGOU, en torno al cual giran sus determinaciones, esto es, el modelo del Plan, puesto que el Plan se constituye en una norma de carácter vinculante a través de la suma y conjunción de una serie de elementos que conforman el modelo de ciudad que propone.

Por otra parte, habiendo sido aprobado el Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias mediante Decreto 55/2006, de 9 de mayo, que incorpora la evaluación de planes y programas establecida en la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas sobre el medio ambiente, se exige llevar a cabo dicha evaluación y ello a través de la elaboración simultánea del Informe de Sostenibilidad Ambiental de la propuesta y su correspondiente tramitación.

En otro orden de cosas, son de aplicación distintas legislaciones sectoriales, como por ejemplo, la Ley Territorial 13/2007, de 17 de mayo, sobre ordenación del Transporte por Carretera de Canarias (BOE, núm.143, de 15 de junio), que establece la necesidad de incorporar a los Planes Generales un estudio de la demanda de la movilidad, el tráfico, y del transporte público del municipio, denominado “*Estudio municipal de movilidad*”; o la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, que transpone la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de



junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, regulando la contaminación acústica como materia esencialmente medioambiental, establece la necesidad de llevar a cabo planes de acción en materia de contaminación acústica, tanto preventivos como correctores, para lo que además deberán elaborarse previamente los correspondientes mapas estratégicos de ruido. Así, mediante Orden de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de 30 de diciembre de 2008 (BOC 27 enero 2009), se aprobaron los Mapas Estratégicos de ruido de la Comunidad Autónoma de Canarias, entre ellos el de Fuerteventura que incluye como UME el eje viario FV2 desde El Matorral hasta Puerto del Rosario.

Por otra parte el RD 1367/2007, de 19 de octubre, que desarrolla la Ley estatal en materia de zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, y en definitiva una serie de disposiciones sectoriales que van a ir modulando la propuesta final.

Se trata pues de reorientar el desarrollo urbanístico de Puerto del Rosario y hacer posible el logro de los objetivos que tanto el TRLOTENC como las Directrices propugnan, acometiendo los trabajos de revisión del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario para su adaptación a los textos legales citados conforme a lo dispuesto en la Disposición Transitoria Segunda del referido TRLOTENC y en la Disposición Adicional Tercera de las Directrices.

Queda pues justificada la conveniencia y oportunidad de la presente Revisión Parcial del PGO.

3 ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN DE LAS CORRECCIONES SUSTANCIALES.

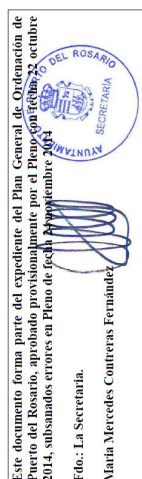
3.1 LA APROBACIÓN INICIAL DEL DOCUMENTO.

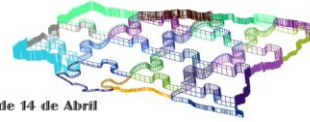
Inicialmente, los trabajos de redacción del documento de revisión del Plan General vigente para su adaptación al Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y Espacios Naturales de Canarias, aprobada por DL 1/2000, de 8 de mayo, así como a la Ley 19/2003, de 14 abril, de Directrices de Ordenación general y del Turismo, fueron encargados al estudio de Ingeniería DELFOS, que elaboró un documento de Avance aprobado por el Ayuntamiento Pleno en sesión de fecha 25 de marzo de 2002, corregida el 17 mayo y sometido al trámite de participación ciudadana mediante anuncio publicado el 3 de julio de 2002 en el Boletín Oficial de la Provincia (BOP). Dicho Avance fue informado por la COTMAC en sesión de 4 julio 2002, favorablemente en cuanto a la información territorial y diagnóstico y objetivos ambientales, y desfavorablemente en cuanto al planteamiento, estudio y valoración de alternativas o propuestas de ordenación y crecimiento poblacional, con incorporación de análisis y medidas sobre el medio urbano y rústico.

A este documento se presentaron multitud de sugerencias, procediéndose a su estudio e informe técnico por el equipo redactor y posteriormente consideradas por el Ayuntamiento Pleno en sesión de 29 de diciembre de 2003.

Paralelamente a la tramitación del Documento de Revisión, mediante Providencia de 16 enero 2002 se incoó expediente de Adaptación Básica del PGO, conforme al apdo.5 de la Disposición Transitoria Segunda del TRLOTENC, proceso que no llegó a culminarse a pesar de ser aprobada inicial (31/03/03) y provisionalmente (27/07/03), tras el informe de reparos por parte de la Consejería de Política Territorial de 23 julio 2004.

Fruto de las sugerencias presentadas y de los informes sectoriales recabados respecto del Avance, el equipo redactor elaboró el texto de Adaptación plena para su aprobación inicial.





3.2 LOS INFORMES SECTORIALES.

El documento aprobado inicialmente fue sometido al trámite de informe por parte de los diferentes organismos sectoriales, evacuándose los mismos. Asimismo y en las diferentes fases o trámites realizados se han evacuado otros informes sectoriales, requiriéndose la subsanación, corrección o justificación del documento tal y como se hace a continuación.

Los informes emitidos proceden de las administraciones siguientes:

1. Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación.
2. Consejo Insular de Aguas de Fuerteventura
3. Dirección General de Costas.
4. Ministerio de Defensa.
5. Dirección General del Medio Natural, Viceconsejería de Medio Ambiente.
6. Dirección General de Urbanismo.
7. Servicios Técnicos Municipales
8. Dirección General de Aviación civil. Ministerio de Fomento
9. Cabildo Insular de Fuerteventura.
 - 9.1. Servicio de Ordenación del Territorio
 - 9.2. Servicio de Patrimonio Histórico
 - 9.3. Servicio de Medio Ambiente
10. Puertos del Estado
11. Autoridad Portuaria de Las Palmas
12. Ministerio de Industria, Energía y Turismo
13. Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas
14. Ministerio de Agricultura. (Se da traslado pero no emite informe)

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario el día 14 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
María Mercedes Contreras Fernández

Se expone a continuación un resumen de las solicitudes y las correcciones derivadas de las mismas según los diferentes ámbitos o aspectos sectoriales.

3.2.1 INFORME DE LA VICECONSEJERÍA DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN.

Emitido con fecha 15 abril de 2005 (IU-09/03), consideraba el mismo que respecto de la FV 1 (trazado actual), entendiendo que la glorieta de acceso a la futura instalación portuaria resulta de relevancia, deberían suprimirse las dos intersecciones inmediatamente próximas a ambos lados de la misma, resolviendo las conexiones de los suelos anexos por medio de las correspondientes vías de servicio; respecto de la FV 2 (trazado actual), debería suprimirse la glorieta situada entre el enlace del Aeropuerto y el planteado a la altura de la playa de Playa Blanca, por ser éste de más relevancia. Asimismo, el trazado situado al sur del Aeropuerto se modificaba alejándose de la costa para no invadir el suelo aeroportuario, por lo que debería replantearse un trazado en condiciones de seguridad con su correspondiente reserva de suelo. Respecto de la FV3 (circunvalación), planteaba suprimir la glorieta situada en el tramo sur para mejorar las condiciones de seguridad vial;

igualmente proponía plantear nuevo enlace a distinto nivel, pesas, etc., en la continuación de la circunvalación hacia el Aeropuerto.

De cara al futuro, y dado que algunos trazados de la FV 1 y 2 serían desafectados de la red de carreteras de interés regional, podrán plantearse otro tipo de conexiones, ya que los mismos tendrán carácter insular o municipal.

Nuevamente con fecha 8 marzo 2013 la Vice-consejería de Infraestructuras y Planificación emite informe sobre el documento ISA y Síntesis de la Ordenación Estructural aprobado en diciembre de 2012, de forma condicionada al cumplimiento de los apdos. “4.1 a 4.3 señalados en el mismo, los cuales se subsanan en la presente Memoria, al tratar el Sistema General Viario.

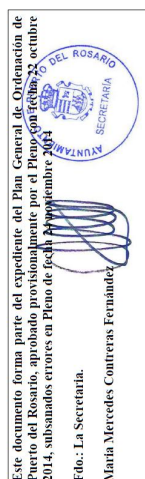
Por último, con fecha 21 febrero 2014 tiene entrada en el Ayuntamiento Informe del citado organismo al Documento de correcciones sustanciales aprobado el 25 noviembre 2013 señalándose, tal y como se indica en el pronunciamiento, lo siguiente:

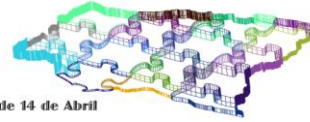
- Se expresa en el Estudio municipal de movilidad sostenible que las propuestas de mejora de la señalización vertical de la carretera FV-2 se realizan según el art.22 del Decreto 131/1995, con el Sistema Internacional de Señales de Carretera.
- Se ha corregido la catalogación en la Memoria de Ordenación del tramo del eje nort-sur Aeropuerto-Caldereta como incluido en la Red de nivel Básico.
- Se han realizado las subsanaciones indicadas en los apdos. 3 y 4 del Informe de marzo de 2013.
- Se ha corregido la normativa pormenorizada (art.126) e igualmente se ha hecho mención expresa de la afección de carreteras en las fichas de ámbitos colindantes.

3.2.2 INFORME DEL CONSEJO INSULAR DE AGUAS DE FUERTEVENTURA.

El Informe de 15/12/2004 planteaba incluir en la categoría de suelo rústico de protección hidrológica los cauces principales de todos los barrancos del término municipal y, en concreto, el de Jaifa, Lucas Méndez, Las Tuneras, Los Pozos, y Pílon, así como los tramos de cauce de los denominados La Herradura, del Negrito, y Rio Cabras no incluidos; inclusión en la normativa del suelo rústico de protección hidrológica de las determinaciones establecidas en la legislación sectorial en materia de dominio público hidráulico; prohibición de construcciones sobre superficies de suelo ocupadas por gavias o próximas a charcas o presas secas; ordenación específica del núcleo del Matorral por estar afectado parte del suelo urbano por el Barranco de Los Varichuelos; se tenderá a una gestión a nivel insular de la depuración de aguas residuales e igualmente planificación de EDAR es en los núcleos de Tetir o Casillas, y su correspondiente red de saneamiento, a fin de evitar sistemas de depuración individuales; adecuación a las ordenanzas del Plan Hidrológico insular; recoger en la normativa las determinaciones que la legislación sectorial se establecen para la producción industrial de agua.

Nuevamente se recaba informe respecto del Documento de correcciones sustanciales aprobado el 25 de noviembre de 2013 (registro de entrada en el Consejo Insular el 17/12/2013), no emitiéndose el mismo, por lo que una vez transcurrido el plazo reglamentariamente previsto y de conformidad con lo dispuesto en el art. 33 del Reglamento de Procedimiento de los instrumentos





del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, se continúa con el procedimiento.

3.2.3 INFORME DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE COSTAS.

Emitido con fecha 11/02/2005 indicaba que se deberá incorporar en la cartografía además de los deslindes ya aprobados subsanando los errores y omisiones advertidos, los probables en función de lo establecido en la DT 19 RLC, en cumplimiento del art. 210.4.a) RLC.; condicionantes respecto de distintos usos previstos en zonas de servidumbre de protección, o tránsito; deberán incorporarse las limitaciones de uso por la afección de la Ley de Costas, así como la delimitación de la zona de servicio del Puerto.

Con fecha 7 abril 2014 se emite informe de la Subdirección General de dominio público marítimo terrestre indicando la necesidad de realizar correcciones ante los errores y deficiencias detectadas en los planos respecto de las coordenadas de algunos tramos de deslindes, procediéndose a su corrección.

3.2.4 INFORME DEL MINISTERIO DE DEFENSA.

Inicialmente emitido con fecha de 3/03/2005, reiterado el 12 enero 2006, en sentido desfavorable, ya que el campo de tiro y maniobras del Matorral no cuentan en su totalidad con la clasificación adecuada, ya que parte del mismo se incluye dentro del sistema aeroportuario, siendo además atravesado por dos viales, la futura autovía y el ramal de unión con el Matorral.

Con fecha 16 marzo 2014 se emite nuevo informe (R.E.número 6487, de 26 marzo) indicando que a efectos de informar favorablemente el Documento del Plan General es preciso incorporar los siguientes extremos:

- Respecto del Campo de Tiro del Matorral o “Teniente Coronel Valenzuela”, el anteproyecto viario denominado Carretera FV 2 Tramo Aeropuerto- Pozo Negro atraviesa de norte a sur dicha propiedad militar dividiéndola por lo que afecta a numerosas instalaciones y funciones, considerando necesario el estudio de otro trazado que no produzca efectos tan perjudiciales. A tal efecto y comoquiera que excede de la competencia de este Plan General, el mismo planteará en sus determinaciones que por la Administración competente se realice dicho estudio. El trazado recogido se hace con carácter indicativo sujeto a lo que acuerden los organismos competentes.

Además el suelo ocupado por las instalaciones se encuentra categorizado como SRPT y SRPN. Al respecto señalar que dichas categorías se establecen en función del diagnóstico ambiental y DT 5ª TRLOTIC, no obstante lo cual, se ha incorporado sobre las mismas la categoría de SRPIE para el establecimiento de zonas de protección y de reserva que garanticen la funcionalidad de las infraestructuras viarias, de telecomunicaciones, energéticas, hidrológicas, de abastecimiento, saneamiento y análogas, así como para la implantación de los equipamientos y dotaciones en suelo rústico conforme al art.55.b.5 TRLOTIC. Esta categoría será compatible con cualquier otra de las previstas en dicho artículo, garantizando la compatibilidad con los usos propios de un campo de tiro y su viabilidad expresa en normativa.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el día 14 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
Fdo.: La Secretararía.
Maria Mercedes Contreras Fernandez

- Respecto de las Instalaciones de Telecomunicaciones de los Centros de RCT Temejereque y La Muda, se debe incluir, y así se ha realizado en la Memoria Informativa, la mención expresa de sus zonas de seguridad.

- Respecto del documento SUNCRE-GLORIETA CUARTEL, incide en una zona afectada por intereses de Defensa (“Fillod” y viviendas INVIED), por lo que se reconsidera dicha actuación, a fin de no afectar los terrenos demaniales afectados por Defensa ni los de vecinos particulares, limitando la actuación de forma aislada a la ejecución de la infraestructura viaria.

3.2.5 INFORME DE LA DIRECCIÓN GENERAL DEL MEDIO NATURAL, VICE-CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE.

El informe de 18/01/2005 indicaba que no se considera adecuada la clasificación de suelo prevista para la nueva propuesta de ZEPAs (Resolución nº 311, de 9 noviembre 2004 Viceconsejería Medio Ambiente), por no adecuarse a las necesidades de conservación de las especies que justifican la inclusión de estas áreas en la propuesta de ZEPAs. Se considera además necesario establecer limitaciones en cuanto a las condiciones en que deben desarrollarse los usos en los distintos hábitats de interés comunitario a fin de garantizar su mantenimiento en un estado de conservación favorable; limitaciones de uso igualmente respecto de la clasificación y calificación de suelo por la presencia de especies catalogadas; También en el régimen de usos de determinadas categorías de suelo rústico respecto de actividades extractivas, construcciones que puedan afectar a la vegetación arbustiva existente; etc.

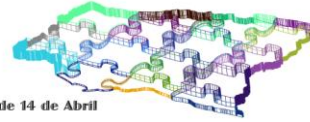
Recabado nuevo informe tras la fase de aprobación de correcciones sustanciales, no se ha emitido en plazo, por lo que se da por evacuado el trámite, habiendo procedido a corregir los defectos advertidos procediendo a una nueva categorización y régimen de usos del suelo rústico.

3.2.6 INFORMES DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO.

Los primeros informes emitidos, de fechas 2 diciembre 2004 y 11 febrero 2005, que consideran que se incumple entre otros preceptos los siguientes:

- Directriz 48, el modelo de ordenación territorial debe dirigirse al ahorro del consumo de suelo, a la reutilización del suelo consolidado y al aumento de la calidad del espacio urbano. El desarrollo de núcleos urbanos debe ser más compacto, mediante la reutilización y densificación del suelo evitando la práctica extensiva de la zonificación urbana.
- Directriz 55, la condición de capital del municipio de Puerto del Rosario y su importancia para la Isla toda vez que coinciden en él importantes infraestructuras a nivel insular como son el Aeropuerto, Puerto, grandes polígonos industriales, etc, conlleva que el modelo de ordenación debe evitar crecimientos irregulares y dirigirse hacia la contención en el consumo de suelo mediante la implantación de tipologías edificatorias con crecimientos en altura y hacia la renovación urbana.
- Clasificación de suelo urbano, urbanizable y rústico no ajustado al marco normativo vigente. Así en suelo urbano además de no cumplir en algunos casos con los requisitos del art. 50 TRLOT, no se utiliza ni la renovación edificatoria, ni la rehabilitación, ni el crecimiento en altura mientras que por el contrario se plantean crecimientos expansivos de suelos

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el día 27 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre 2014.
Fdo.: La Secretaría.
Maria Mercedes Contreras Fernandez
SECRETARÍA



urbanizables, distando los mismos de atender a los crecimientos previsibles de la demanda de carácter residencial, industrial, terciaria y turística.

- No se categoriza el suelo rústico conforme al TRLOTC y Directrices. En concreto no se delimitan los asentamientos conforme a los criterios de éstas sino que la totalidad del suelo rústico se traspone del Plan Insular, por tanto se hace una categorización por zonas y no en función de los diferentes valores en presencia.

- De acuerdo con la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del consejo relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente y su trasposición a normativa interna, antes de la aprobación inicial el Plan debe someterse a la evaluación de su impacto ambiental.

- No se justifica el cumplimiento de los requisitos establecidos en las disposiciones transitorias de la Ley de Costas para edificaciones en zonas de servidumbre de protección del dominio público marítimo terrestre.

- Directriz 25 del Turismo, no se incorpora el documento sobre capacidad de carga turística.

- Directriz 50, se omite el estudio de riesgos así como medidas correctoras o minimizadoras.

- Conforme a la DT 4ª Ley 19/2003, deberá incorporarse la relación de terrenos reclasificados o recategorizados en aplicación de la DA 4ª de la Ley.

- Directriz 8, los costes ambientales asumidos por el PGO deberán incluirse en la evaluación económica.

- En la normativa se deberá incluir un apartado destinado al régimen jurídico de las zonas LIC; ZEPa, IBA, o cualquier otra protegida por las Directivas Europeas.

- Incumplimiento del Decreto 35/1995, sobre contenido ambiental del planeamiento.

- Incumplimiento del art. 43 Ley 4/1999 al no recoger el grado de protección de los bienes catalogados.

- No se podrán incluir determinaciones propias de las ordenanzas municipales de edificación y urbanización.

- No se incluye el estudio económico financiero ni la gestión de la ejecución pública del plan conforme al art. 32 TRLOTC.

- El suelo rústico establece un único régimen de usos genérico para todas las categorías, determinando usos y actividades incompatibles con los espacios naturales existentes.

- No pueden ordenarse los espacios naturales desde el propio PGO sino remitirse a su instrumento específico.

- No se regulan las condiciones que han de servir de base para la aprobación de Proyectos de actuación territorial.

- No se ordenan los sistemas generales, ni se incorporan medidas de protección de bienes de dominio público. No se adscribe suelo a vivienda protegida. No se incorporan las determinaciones del planeamiento anterior a mantener. Algunos sectores incumplen el criterio de la contigüidad. Tampoco se calcula el aprovechamiento urbanístico conforme al art. 60 ni se justifica la inexistencia de diferencias superiores al 15%; No puede justificarse el cumplimiento del art. 32 respecto de los estándares. Tampoco la capacidad de las infraestructuras existentes.

- No se adecúa al formato de ordenación estructural y pormenorizada separada.



- Continúa sin aportarse un estudio y valoración de alternativas.

Con fecha 28 abril 2014 la COTMAC emite el informe del art.11 TRLOTIC al Documento de correcciones sustanciales e ISA aprobados en noviembre de 2013, en sentido condicionado a las siguientes consideraciones, cuya subsanación o justificación se realiza en los correspondientes documentos, Memoria, Normativa, Estudios económicos o planimetría:

- De naturaleza Jurídica:

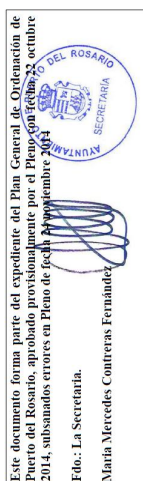
- Corregir los errores detectados en la remisión del expediente administrativo. Se da cumplimiento.
- Apdo.2.6 Memoria ordenación, hacer constar sucintamente donde o como se han llevado a cabo las correcciones. Así se realiza.
- Supresión de referencias a la Instrucción del Cabildo de 21 Diciembre de 2009 (se suprime) y aclaración de la opción elegida en las alternativas (se deja constancia expresa) recogiendo además las planteadas en el Documento Síntesis (aprobación inicial de 2005).
- Incorporar el cálculo de la superficie de espacios libre conforme al art.32.7.a) TRKITC, Incidir en la justificación de la capacidad de las infraestructuras y sistemas generales existentes, adscripción de viviendas y población.
- Inclusión en la Memoria de apartado relativo al acuerdo del Consejo de Gobierno de 21 diciembre de 2009 acerca de la imposición de nuevas limitaciones singulares que impidan o limiten posibles derechos adquiridos a edificar o urbanizar. Se realizan las previsiones correspondientes tanto en la presente Memoria como en el Estudio económico financiero.
- Inclusión de apartado que recoja el contenido de las sentencias recaídas en el municipio y la forma de cumplimiento, además de la localización en plano. Se recoge en el Tomo de Anexos. Asimismo, la inclusión en Convenio Urbanístico sobre Centro Comercial de una cláusula resolutoria que supedite su eficacia a la aprobación del órgano judicial.
- Nueva redacción o modificación de algunos artículos de la normativa estructural.

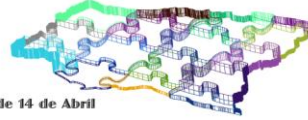
- De naturaleza técnica:

- Corrección de algunos errores de planimetría e incorporación de Plano de situaciones básicas del suelo.
- Inclusión de algunos cuadros referenciados y omitidos o corrección de errores.
- Incidir en la justificación del régimen de usos.
- Incidir en la justificación del modelo de núcleos de población en el medio rural, especialmente en lo referido a Guisgüey, Las Parcelas y la ordenación interior del conjunto, realizando un estudio pormenorizado de las “gavias” como estructuras agrarias tradicionales identitarias del modelo.

- De naturaleza ambiental

- Básicamente justificación o corrección de errores detectados en algunas unidades ambientales.





- Complementar el Estudio de Riesgos.
- Evaluación económica de las alternativas desde una óptica cuantitativa, así como inclusión de los efectos indirectos acumulativos y sinérgicos.
- Evaluación ambiental pormenorizada de cada uno de los asentamientos.
- Incorporación de algunos planos omitidos.
-

Junto al citado acuerdo, y fruto de sesiones de trabajo con los servicios técnicos y jurídicos de la Consejería se han llevado a cabo las correcciones y adaptaciones precisas, básicamente a nivel de reajustes en la redacción de la normativa pormenorizada y ficheros de las AOU, a fin de obtener un Documento plenamente integrado en el marco normativo objetivo de la Revisión. De igual forma se ha ampliado la justificación del modelo de asentamientos rurales incorporando un estudio más exhaustivo de las estructuras agrarias tradicionales y su reflejo en la ordenación pormenorizada de éstos, tanto a nivel de normativa como de planos de ordenación pormenorizada, tal y como requería el acuerdo de la COTMAC de abril de 2014.

7. Por su parte, los informes preceptivos recabados de **los servicios técnicos y jurídicos municipales**, concluían proponiendo la subsanación de una serie de reparos para posteriormente proceder a la aprobación inicial. Básicamente dichos reparos eran los siguientes:

➤ En lo que se refiere al contenido documental, el expediente carecía de la siguiente documentación:

- No presentaba de forma diferenciada, tal y como prevé el art. 32.2 TRLOTC la ordenación estructural y la Ordenación pormenorizada.
- No se aportaba el Plan Operativo previsto como preceptivo en virtud del art.33 TRLOTC.
- No se presentaba Estudio Económico- Financiero.
- Respecto a la documentación acreditativa del contenido ambiental previsto en el Decreto 35/1995, se aportaba la que acompañaba al Avance del PGOU, no justificándose que con este documento se entienda cumplido el requisito anterior.
- No se aportaban medidas protectoras para los bienes de dominio público situados en el término municipal, conforme a la legislación sectorial aplicable, tal y como prevé el art.32.5 TRLOTC.
- No se aportaban *Planos de Información*.

➤ *En cuanto a la Memoria*, en principio y de una forma global cumplía las determinaciones fijadas en el art. 38 RP, si bien dedicaba apenas unos párrafos a reseñar la información urbanística que condicionaba la ordenación propuesta, sin que podamos decir que esa información urbanística sea la que se prevé en el apdo.2º del citado precepto.

Respecto del *Modelo de ordenación*, opta por un modelo basado en la “...delimitación de los nuevos ensanches...”, de una forma expansiva pero en modo alguno se acompaña de un estudio y valoración exhaustivo de las alternativas presentadas, ni tan siquiera que justifique la opción elegida, a no ser en la mayor flexibilidad y adaptación a las necesidades que surjan.

No se contemplan los cambios que la DA 4ª de la Ley 19/2003 estableció respecto de la clasificación y categorización del suelo, debiendo recordarse que por Acuerdo del Consejo de

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno de dicho Ayuntamiento el día 27 de Octubre de 2014, subsanados errores en Plano de fecha 14 de Septiembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
María Mercedes Contreras Fernández

Gobierno de fecha 29 julio 2004 se informa al Parlamento sobre los cambios operados en la clasificación y categorización del suelo por aplicación de dicha DA 4ª de la Ley 19/2003, incluyéndose dentro de dicha relación los siguientes sectores: SUP R-T2, SUP R-T3, SUPT1, SUP T2, SUP T3, SUP T4, SUP T6 y SUP T7.

En cuanto al cumplimiento de la Directriz 67, y según especifica el Informe Técnico emitido por el Departamento de Planeamiento, no se cumple con el límite máximo de 250 m² de suelo urbano y urbanizable por habitante y plaza alojativa, sugiriendo el texto del PGOU que ello podría solucionarse con una modificación del PIOF, lo que se pretende justificar en razón al necesario tratamiento singular que debe tener Puerto del Rosario como capital de la Isla. Independientemente del éxito o no de esta propuesta, entendemos que el PGOU debe adaptarse a dicha directriz. No obstante, tampoco se justificaban los aprovechamientos asignados en función de los criterios del crecimiento poblacional y superficie edificada en los últimos diez años, extensión y capacidad de los suelos urbanizables clasificados por el Planeamiento anterior para los distintos usos, plazos y ritmo de edificación en dicho decenio, o la vinculación de la extensión del suelo a la programación de la ocupación de los suelos interiores previendo la colmatación de las zonas vacías.

Añade la Directriz 67.2 que para la clasificación de dicho suelo como urbanizable se deberá justificar por el PGOU la capacidad de las infraestructuras y de los sistemas generales existentes para satisfacer la demanda de recursos y servicios provenientes de las implantaciones residenciales, turísticas o mixtas a que diere lugar, limitándose el PGOU a señalar su cumplimiento pero sin justificarlo.

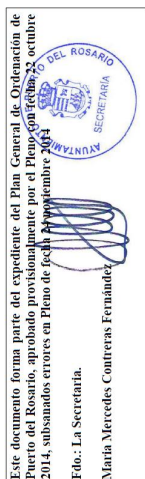
Debe, además, en cuanto a la clasificación del suelo urbanizable, tenerse en cuenta lo dispuesto en la Directriz 68.2, en cuanto utilización del instrumento de la reclasificación para viabilizar la gestión de aquellos suelos ya clasificados como suelo urbanizable sectorizado no ordenado o urbanizable no sectorizado o urbanizable con Plan Parcial aprobado en que se hayan incumplido los deberes urbanísticos.

La localización de los ámbitos clasificados como urbanizables debe realizarse como ensanches, en contigüidad y extensión de los suelos urbanos existentes, lo que según Informe técnico no se cumple en algunos sectores, detallándose de forma explícita dichos sectores en el Informe remitido por la Dirección General de Urbanismo.

Respecto de los criterios para la clasificación del suelo rústico, tampoco aquí se justificaban la reconsideración de esta clasificación ex lege). Comoquiera que el documento no incluye ningún estudio acerca del contenido ambiental ni tampoco evaluación del impacto, se hacía imposible analizar la justificación de la zonificación propuesta, tal y como señalaba el Informe Técnico.

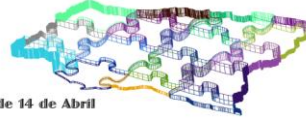
Respecto de la categoría de asentamientos rurales, el documento aprobado inicialmente incorporaba, respecto del Avance, una nueva categoría, que se correspondía con parcelas mayores de 5000 m², para las zonas de Rosa de la Monja y Las Parcelas, no contemplada en el PIOF, y que no cumplía con lo dispuesto en la Directriz 63.2.a) en cuanto a densidad. Si bien este requisito ha desaparecido a día de hoy, tampoco se observaba el cumplimiento de lo dispuesto en el apdo. e) de la citada Directriz en cuanto a reservas de suelo para espacios libres y dotaciones en dichos asentamientos.

No se incluía referencia alguna a la regulación de las condiciones complementarias que debían servir de base para la aprobación de los Proyectos de Actuación Territorial, y que



PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE PUERTO DEL ROSARIO

Revisión para la adaptación al DL 1/2000, de 8 de Mayo y Ley 19/2003, de 14 de Abril



garantizase su integración en el modelo de ordenación elegido, conforme al apdo. 6 del art.32.2 TRLOTC.

Si bien el Documento aprobado inicialmente se hace eco de la previsión de los sistemas generales, y su adaptación a lo previsto en el TRLOTC, distinguiendo incluso tres categorías en función de la titularidad del suelo (sistemas generales captados o existentes, adscritos y de gestión autónoma), no se establece un desglose de cada uno de ellos, así como su superficie y ordenación, además de su inclusión en una u otra categoría, remitiéndose al plano P-4 de Ordenación Estructural.

Por último, no se establece el porcentaje mínimo de viviendas protegidas.

➤ Respecto de la ordenación pormenorizada, no se acreditaba el cumplimiento de los estándares y reservas previstas en el art.36. Tampoco, a tenor de lo previsto en el Informe Técnico, se contemplaba en la Planimetría la ordenación detallada con el mismo grado de precisión exigible para un Plan Parcial. Sí se especificaba el cálculo del aprovechamiento medio, optando por una única área de reparto, de ahí la inexistencia de diferencias superiores al 15%, señalando el Plan que los sistemas generales servían para homogeneizar la totalidad de los sectores, En cualquier caso no se justificaba el cálculo conforme al art. 60 del TRLOTC.

Se establecían determinaciones contradictorias en cuanto a la programación pública del plan. La financiación se relegaba a la suscripción de Convenios Urbanísticos anexos al PGOU, aunque sin garantizar la asunción por el propietario del compromiso de costear la ejecución de las obras de urbanización conforme a lo dispuesto en el art.190 RGEP. En otros casos se remitía a la figura del Estudio de Detalle, rebasando la función prevista para estos instrumentos en el art. 38 TRLOTC.

En suelo urbano no consolidado, se contemplaban cinco unidades de actuación, no delimitándose como dijimos anteriormente cuáles estaban sujetas al desarrollo a través de Planes Parciales o Especiales. Se optaba por el sistema de compensación para todas las unidades contraviniendo así lo dispuesto en el art.96 TRLOTC, en cuanto que para cada ámbito o sector o, en su caso, unidad de actuación, el planeamiento de ordenación urbanística y en su caso, territorial, debía optar expresamente entre los sistemas de ejecución privada y pública, especificando además y solo cuando optara por los segundos, el concreto sistema elegido.

En suelo urbanizable sectorizado ordenado se incluían 22 sectores, aunque no se aportaba la ordenación completa de cada uno de ellos conforme a lo estipulado en el art. 32.2.B.1 TRLOTC, fijándose de antemano el sistema de ejecución privado, cuando ello sólo procede cuando se opte por un sistema público.

En cuanto al suelo urbanizable sectorizado algunos de los sectores delimitados no cumplían con lo dispuesto en la Directriz 71, relativa a su localización contigua a suelo urbano.

Respecto de las normas urbanísticas, a priori reseñar que más bien eran una mezcla de Ordenación pormenorizada, Plan Operativo y Ordenanzas incumpliendo en algunos casos determinaciones concretas del TRLOTC.

Realizados los oportunos cambios y correcciones, se informa favorablemente la nueva propuesta.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el día 14 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Plano de fecha 14 de Septiembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
María Mercedes Contreras Fernández
SECRETARÍA

3.2.7 DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON LA AFECCIÓN DEL AEROPUERTO DE FUERTEVENTURA.

Con fecha 27 marzo 2014 se emite Informe preceptivo de la Dirección General de Aviación Civil advirtiendo de la necesidad de acreditar las determinaciones incluidas en el Anexo I al escrito evacuado anteriormente por la Dirección General de 28 febrero 2013, a fin de informar favorablemente el documento de Correcciones sustanciales a la aprobación inicial, tanto en cuanto al Sistema General Aeroportuario, como a las afecciones acústicas y servidumbres aeronáuticas. Se incorpora el presente apartado a fin de justificar la pertinente acreditación:

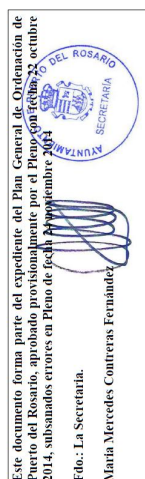
8.1.- *Normativa Sectorial*: Se corrige el art.72 de la normativa de ordenación estructural incorporando la mención de la normativa aplicable en la actualidad así como la corrección de la mención del RD 1367/2007.

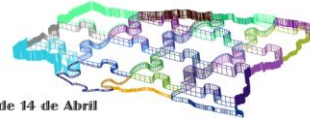
8.2.- *Sistema General Aeroportuario*: Existe un tramo de la carretera FV2 ubicada al oeste del SG que no se recoge ni en el Plan Director ni en el Plan Especial. La inclusión de este elemento obedece al reflejo de la realidad física existente, si bien la competencia para su ordenación, en cuanto carretera de interés regional inserta en la estructura viaria insular corresponde al Cabildo de Fuerteventura a través del Plan Insular de Ordenación, siendo la misma de titularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias, quedando en todo caso supeditado el presente documento al informe que al respecto emita el organismo AENA, respecto de que la misma no suponga interferencia o perturbación en el desarrollo y explotación de las actividades aeroportuarias y de transporte aéreo, y no compromete la seguridad operacional del Aeropuerto.

Respecto de la categorización de los terrenos en los que se encuentra el SG Aeroportuario como SRPT, SRPN, SRPPN: Requiere el informe su modificación por no ser compatibles con lo establecido en la normativa estatal. A este respecto se indica que los suelos afectados por el Sistema General Aeroportuario se han clasificado y categorizado como suelo urbano consolidado en parte, y como suelo rústico de protección natural, de protección paisajística natural y de protección territorial en cumplimiento de lo dispuesto en los arts. 50, 51, 54 y 55 del DL1/2000 y acorde a la evaluación ambiental llevada a cabo, en función de los valores en presencia. Así resulta de las fichas de las unidades ambientales números 76 (Barranco de Rio Cabras), 84 (Playa del Matorral), 85 (Matorral), 86 (Aeropuerto) y 87 (Parador) incluidas en el Tomo I de Información y diagnóstico del Plan General.

No obstante, todo el ámbito del Sistema General, así como el área de cautela aeroportuaria prevista en el Plan Director del Aeropuerto de Fuerteventura, se categorizan igualmente, en el ámbito del suelo rústico, como suelo SR de protección de infraestructuras y equipamientos, esto es, aquel “... para el establecimiento de zonas de protección y de reserva que garanticen la funcionalidad de las infraestructuras viarias, de telecomunicaciones, energéticas, hidrológicas, de abastecimiento, saneamiento y análogas, así como para la implantación de los equipamientos y dotaciones en suelo rústico. Esta categoría será compatible con cualquier otra de las previstas...”. Así pues, la categorización como tal SRPIE compatibiliza las determinaciones y limitaciones de la legislación sectorial en materia aeroportuaria, con cualquier otra establecida en función de las afecciones impuestas por la Legislación sectorial en materia de Costas, aguas, carreteras o medio ambiente.

8.3.- *Afecciones acústicas*:

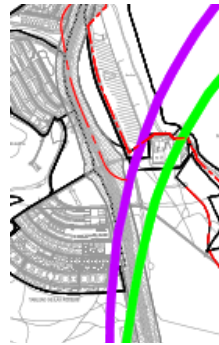




- Disposiciones en materia de afecciones acústicas incluidas en la normativa del planeamiento: Acreditaciones: En relación con los suelos afectados se acredita lo siguiente:

Respecto de la servidumbre acústica diurna, la huella sólo afecta al ámbito SUNCU-P ALTO DEL JABLE. El citado ámbito ya figuraba en los arts. 109.2 y 114.9 del PGO-TR 96 como suelo urbano sujeto a una unidad de actuación “SECTOR 20 PLAYA BLANCA-2”, a desarrollar mediante PERI y su ejecución por el sistema de compensación, comprendiendo las zonas semiconsolidadas de viviendas, y por tanto el uso residencial, con un coeficiente de edificabilidad bruta de 0,42 m²c/m²s. La propuesta incluida en el Documento de Correcciones Sustanciales a la Revisión del PGO aprobado en noviembre de 2013 mantiene el ámbito de suelo urbano ALTO DEL JABLE con un coeficiente de edificabilidad bruta de 0,3976 m²c/m²s. No figuran pues nuevos usos residenciales ni la edificabilidad resultante se ve incrementada y por consiguiente tampoco el número de personas afectadas.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el día 27 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.
Fdo.: La Secretararía.
María Mercedes Contreras Fernández



SERVIDUMBRE ACUSTICA DIURNA

Servidumbres Aeroportuarias

Sistema General Aeroportuario

Área de cautela

Afección acústica diurna actual

Afección acústica diurna prevista

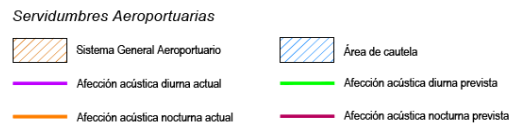
Afección acústica nocturna actual

Afección acústica nocturna prevista

En cuanto a la servidumbre acústica nocturna afecta además del ámbito ALTO DEL JABLE (SUNCU-P 2.5.4), a los ámbitos SUNCU-d(P) 2.5.1 MONTAÑA PLAYA BLANCA , SUNCU-P 2.5.3. MARLAPE, SUNCU-P 2.5.2 RESIPLAYA, y la zona del Matorral, siendo todos ellos ámbitos de suelo urbano en el PGO-TR 96 (sectores 19 y 20 Playa Blanca 1, Playa Blanca 2 y Playa Blanca Bis), de uso residencial , con un coeficiente de edificabilidad de 0,42 m²c/m²s, salvo parte del ámbito SUNCU-d (P) 2.5.1 MONTAÑA PLAYA BLANCA (la situada más al sur) que tenía un coeficiente de 0,6 m²c/m²s, según ORDEN de 10 de mayo de 1991 de la Consejería de Política Territorial del Gobierno de Canarias (BOC nº 75, de 5 junio 1991), por la que se resuelve recurso de reposición, promovido por D. Antonio Soto Cabrera, contra Orden de aprobación definitiva del Plan General de Ordenación Urbana de Puerto del Rosario. Dichos ámbitos se mantienen como tales con coeficientes de edificabilidad por debajo de los permitidos hasta la fecha. No figuran pues nuevos usos residenciales ni la edificabilidad resultante se ve incrementada y por consiguiente tampoco el número de personas afectadas.



SERVIDUMBRE ACUSTICA NOCTURNA



Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de
 Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de
 2014, subsanados errores en el Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.
 Fdo.: La Secretaría.
 María Mercedes Contreras Fernández
 SECRETARÍA

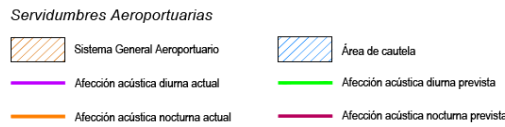
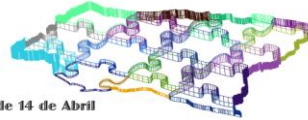
En el caso del Matorral, el PGO-TR 96 clasificaba parte de los terrenos como suelo urbanizable programado (SUP R-6) con uso residencial, contando con Plan Parcial aprobado definitivamente por acuerdo de la CUMAC de 4 de febrero de 1992 (BOC 34, de 13 marzo 92); BOP 25, de 24 febrero 2006). Redactado el Proyecto de Reparcelación, éste no llegó a aprobarse definitivamente, aunque a día de hoy se encuentra colmatado por la edificación, planteando el Documento en tramitación su clasificación como suelo urbano conforme a los arts. 50 y 51 DL 1/2000, con uso residencial. También resulta afectado parcialmente el ámbito de suelo urbanizable sectorizado ordenado SUSO-TE/I-2 PARQUE EMPRESARIAL, de uso terciario/industrial y clasificado como rústico en el PGO-TR 96. No figuran pues nuevos usos residenciales ni la edificabilidad resultante se ve incrementada y por consiguiente tampoco el número de personas afectadas.



SERVIDUMBRE ACUSTICA NOCTURNA

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE PUERTO DEL ROSARIO

Revisión para la adaptación al DL 1/2000, de 8 de Mayo y Ley 19/2003, de 14 de Abril



- *Disposiciones en materia de afecciones acústicas a incluir en las fichas urbanísticas de los ámbitos situados bajo las huellas de ruido del Aeropuerto de Fuerteventura:* Se indica la necesidad de incluir en las fichas urbanísticas de los ámbitos afectados por las huellas sonoras del Aeropuerto de Fuerteventura la siguiente disposición: “*En el ámbito del suelo urbano no consolidado por la urbanización afectado por la huella sonora del Aeropuerto del Fuerteventura no son compatibles los usos residenciales ni los dotacionales educativos o sanitarios*”. Para ello cita las fichas de ámbitos clasificados como suelo SUNCU siguientes: SUNCU-d 2.5.1. MONTAÑA DE PLAYA BLANCA, SUNCU-P 2.5.2 RESIPLAYA, SUNCU-P 2.5.3. MARLAPE, SUNCU-P 2.5.4 ALTO DEL JABLE, Y SUNCU-P 2.7.1 MATORRAL. Comoquiera que tras el periodo de información pública y resolución de alegaciones se ha considerado justificada la recategorización como suelo urbano consolidado de los ámbitos SUNCU-P 2.5.4. ALTO DEL JABLE, y SUNCU-P 2.7.1. MATORRAL, los suelos quedan sujetos a las determinaciones del art.74 de la normativa de ordenación estructural. En cuanto al resto de ámbitos de suelo urbano no consolidados, se mantienen aunque incorporando la ordenación pormenorizada directamente desde el Plan General, acreditándose la vinculación de las afecciones incorporando el texto indicado en la norma técnica en la ficha correspondiente.

Se incorpora igualmente a la ficha del suelo urbanizable sectorizado no ordenado (SUSNO TE/I-6 MATORRAL INDUSTRIAL) el siguiente texto: “*En el ámbito del suelo urbanizable no ordenado afectado por la huella sonora del Aeropuerto de Fuerteventura no son compatibles los usos residenciales ni los dotacionales educativos o sanitarios*”.

-*Ordenación pormenorizada del sector SUSO-TE/I-2 PRQUE EMPRESARIAL EL MATORRAL (LLANO ESTE INDUSTRIAL EL MATORRAL):* Se indica la obligación de recoger tanto en la documentación normativa como en las ficha urbanística la siguiente disposición:” *En el ámbito de SUSO-TE/I-2 afectado por la huella sonora del Aeropuerto de Fuerteventura no son compatibles los usos residenciales ni los dotacionales educativos o sanitarios*”. No figuran pues nuevos usos residenciales y por consiguiente tampoco el número de personas afectadas.

8.4.- Servidumbres Aeronáuticas.-

Se incorporan al plano de ordenación estructural SA02 las vulneraciones del propio terreno de las servidumbres aeronáuticas tal como se requiere.

-*Superficie horizontal interna y cónica:* En las siguientes zonas el propio terreno vulnera dicha superficie horizontal interna o la cónica, acreditándose, no obstante, lo siguiente:

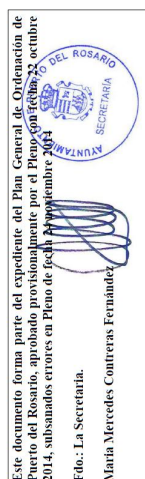
- SUCU en el entorno del ámbito RISCO PRIETO: clasificado como suelo urbano en PGO-TR 96(art.115.6) como UA 22 con uso industrial, encontrándose a día de hoy urbanizado y colmatado la edificación. Se mantiene la clasificación como SUCU.
- SUNCU-P 2.10.1. ZURITA (en Nota Técnica se alude por error a BARRIO NUEVO) clasificado como suelo urbanizable en el PGO-TR 96 tras modificación

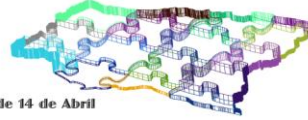
Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el día 20 de Septiembre de 2014, subsanados errores en el Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
María Mercedes Contreras Fernández
SECRETARÍA

aprobada por acuerdo de la COTMAC de 5 noviembre 2001. Se reclasifica como urbano al haberse ejecutado la urbanización, estando prácticamente colmatada la edificación, conforme a los arts. 50 y 51 DL 1/2000.

- EQE-SP-2.10.037. COCHERAS: Clasificado en el PGO-TR 96 parte como SG 19 “Ampliación matadero y SG institucional y parte como D-19 “Sistema de equipamiento comunitario y espacios libres-matadero adscritos al sector de suelo urbanizable SUP R-4 Tamogán, que no llegó a desarrollarse, aunque sí las instalaciones citadas, propiedad del Cabildo Insular de Fuerteventura. Conforme al art.50 y 51 DL 1/2000 se clasifican como SUNCU-EQE-SP (equipamiento estructurante, infraestructuras).
- EQE-SP-2.10.038. MATADERO: se formulan idénticas consideraciones que en el punto anterior.
- SUSNO-TE/I-4 TABLERO DE LAS CRISTINAS: Clasificado en el PGO-TR 96 como suelo urbanizable programado, tras modificación del Plan General que programó y redelimitó en la zona del Tablero de las Cristinas aprobada definitivamente por acuerdo de la COTMAC de 5 noviembre 2001. No se ha desarrollado aunque cuenta con edificaciones preexistentes de uso industrial y almacenes. Se mantiene la clasificación.
- SG-SP 2.10.036 BOMBEROS, ubicado sobre terrenos clasificados en el PGO-TR 96 como suelo urbanizable programado, tras modificación del Plan General que programó y redelimitó en la zona del Tablero de las Cristinas aprobada definitivamente por acuerdo de la COTMAC de 5 noviembre 2001. Con uso industrial, el art.71.3 PGO-TR 96 permitía hasta una altura de 10 m. (ordenanza tipo G Industrias y almacenes) Hoy se mantiene la clasificación de suelo urbanizable sectorizado no ordenado incluyéndolo en el SUSNO TE/I 4 LAS CRISTINAS.
- SRAR 3.1.6. LA ASOMADA, se mantiene la clasificación como suelo rústico.
- SRPN al sur de ZURITA y varias zonas en el entorno del Aeropuerto, se mantiene la clasificación como suelo rústico.
- SRPPN en el entorno del SRAR 3.1.6. LA ASOMADA y oeste del entorno del Aeropuerto se mantiene la clasificación como suelo rústico.
- SRPA en el entorno del SRAR 3.1.6. LA ASOMADA y en el entorno del Aeropuerto se mantiene la clasificación como suelo rústico.
- SRPH al sur de Zurita se mantiene la clasificación como suelo rústico.
- SRPT en el entorno de Zurita y en el entorno del Aeropuerto se mantiene la clasificación como suelo rústico.

Por otro lado, se justifica el cumplimiento de las siguientes zonas, y por tanto que las determinaciones de planeamiento no aumentan ni la altura ni la planta respecto al planeamiento vigente o que en caso de hacerlo se incorporará el correspondiente estudio aeronáutico de seguridad ante AESA, teniendo en cuenta las cotas del terreno sobre el nivel del mar, la cota de las servidumbres aeronáuticas y las alturas permitidas en las construcciones e instalaciones previstas, tal y como se acredita en el plano de ordenación estructural SA 03:





- SUCU en el entorno de los ámbitos FABELO ALTO, LA CHARCA, ROSA VILA, LAS GRANADAS y BUENAVISTA
- SUNCU 1.4.1 SABANDEÑOS.
- SUNCU 1.8.1. GOYA.
- SUNCU 1.10.1. RISCO PRIETO
- SUSO-PR TE/I-1 BARRANCO NEGRIN.
- SUSNO R8 ROSA DE DON VITORIANO.
- SUSNO R10 ROSA VILA.
- SUSNO R5 LA CAÑADA.
- SG-DP 1.11.018 CIUDAD DEPORTIVA LA CAÑADA.
- SUSNO R7 LLANO DE LOS POZOS.
- SUSNO R11 GAVIAS DEL TABLERO.
- SUNS TE/I LLANO DE LA CASITA.
- SRPN, SRPPN, SRPA, SRPH y SRPT.

Se incorpora cuadro justificativo del cumplimiento en altura y planta de las edificaciones previstas, su comparación respecto del planteamiento anteriormente vigente y, en su caso, la necesidad de autorización mediante Estudio de seguridad aeronáutica suscrito por el promotor de la actuación que acredite ante AESA que no se compromete la seguridad ni la regularidad de las operaciones de las aeronaves del aeródromo.

-Superficie de aproximación, transición, subida en el despegue y aproximación frustrada de la maniobra ILS.

Se ha verificado el cumplimiento de las determinaciones de planeamiento con la citada servidumbre no aumentando ni la altura, ni la planta respecto del planeamiento vigente, y que en caso de hacerlo por el promotor de la actuación se acompañará un estudio aeronáutico de seguridad, teniendo en cuenta las cotas del terreno sobre el nivel del mar, la cota de las servidumbres aeronáuticas y las alturas permitidas en las construcciones e instalaciones previstas, tal y como se acredita en el plano de ordenación estructural SA 03:

- ALTO DEL JABLE,
- SUNCU 2.5.3 MARLAPE,
- SUNCU-d (P) 2.5.1. MONTAÑA DE PLAYA BLANCA
- SUSO-TE/I-2 PARQUE EMPRESARIAL EL MATORRAL
- SUSNO R8 ROSA DE DON VITORIANO
- SRPN en el entorno de GAMON, PLAYA BLANCA y Aeropuerto,
- SRPA en el entorno del Aeropuerto,
- SRPT en el entorno de PLAYA BLANCA, SUSNO R8 y Aeropuerto,
- SRPC en el entorno sur del Aeropuerto. No obstante se hace mención de las afecciones en las fichas correspondientes, acompañándose el siguiente cuadro justificativo.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el día 14 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Plano de fecha 14 de Septiembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
María Mercedes Contreras Fernández
SECRETARÍA

Respecto de la sugerencia de realizar anotación en el Registro de la Propiedad conforme al art.51 RDL 2/2008 de la afección por servidumbre aeronáutica, resulta prácticamente imposible conocer la relación de fincas registrales afectadas total o parcialmente por las citadas servidumbres, sin perjuicio de dar cumplimiento a ello y por tanto proceder a la anotación de las citadas limitaciones, una vez detectada la aplicación al caso concreto en el momento de adoptar los actos administrativos que autoricen la realización de edificaciones, instalaciones o plantaciones en la misma, indicándose en la normativa correspondiente.

-*Superficies de limitación de alturas de las instalaciones radioeléctricas.* Las siguientes zonas vulneran la superficie de limitación de alturas del localizador del Sistema de aterrizaje instrumental (LLZ IFV), acreditándose lo siguiente:


- SUNCU-d(P) 2.5.1 Playa Blanca: Clasificado como urbano por el PGO-TR 96 (UA 20 y 21)
- SUNCU-P 2.5.4 Alto del Jable. Clasificado como urbano por el PGO-TR 96 (UA 20 y 21). Se categoriza como SUCU conforme al art. 50 y 51 DL 1/2000.
- SRPN, SRPT y SRPC en el norte del Aeropuerto. Se mantienen las clasificaciones del PGO-TR 96 como suelo rústico, asignándose las categorías correspondientes.

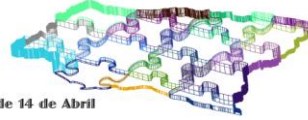
Por otra parte, se justifica el cumplimiento de la citada servidumbre en los siguientes ámbitos de acuerdo con las limitaciones de alturas, dejando constancia que las determinaciones de planeamiento no aumentan ni la altura ni la planta en las zonas vulneradas por las edificaciones o instalaciones propuestas, respecto del planeamiento vigente o que, de hacerlo por el promotor deberá acreditarse ante AESA , previo informe técnico del gestor aeroportuario, mediante un Estudio de Seguridad aeronáutica que no se compromete ni la seguridad ni la regularidad de las operaciones de las aeronaves en el aeródromo :

- SUCU FABELO ALTO y PLAYA BLANCA
- SUNCU 1.4.1 SABANDEÑOS.
- SUNCU-P 1.4.2 BEETHOVEN.
- SUCU-d(P) 2.5.1.MONTAÑA PLAYA
- SUNCU-P 2.5.2 RESIPLAYA.
- SUNCU-P 2.5.3 MARLAPE..
- SUNCRE-P 1.4.1 ROSA DE MARCIAL..
- SG-CU-1.6.044 MUSEO DEL AGUA.
- SUSNO R 10 ROSA VILA. SRPN.
- SRPPN en el entorno del Aeropuerto.
- SRPA en el este del Aeropuerto.
- SRPT en el entorno de Fabelo alto, Rosa Vila, SUNCU-P 2.5.4 Alto del Jable y Aeropuerto.
- Las zonas de suelo SRPN y SRPT en el entorno de Playa Blanca y Aeropuerto en las que el propio terreno vulnera la superficie de limitación de alturas del equipo radar (RADAR FUT) mantienen la clasificación como suelo rústico del PGO-96, incorporándose la afección en la normativa y régimen de usos.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno de Gobierno Local de octubre 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre 2014

Fdo.: La Secretaría.
Maria Mercedes Contreras Fernandez





A continuación acredita la clasificación del terreno en el planeamiento anterior respecto de la servidumbre de RADAR FUT :

- SRPN en el entorno del Aeropuerto y Playa Blanca. Se mantiene la clasificación como suelo rústico.
- SRPT en el entorno del Aeropuerto y Playa Blanca. Se mantiene la clasificación como suelo rústico.

Así mismo se justifica el cumplimiento de dicha servidumbre de RADAR FUT en los ámbitos señalados:

- SUCU en el entorno del Matorral.
- SUNCU-P 2.6.1 LA MARETA.
- SUNCU-P 2.7.2 BARRIO NUEVO.
- SUNS TE/I LLANO DE LA CASITA.
- SRPN en el entorno del Llano de la Casita.
- SUPPN y SRPT en el entorno de los ámbitos anteriores y en el entorno del SUNCU-P 2.7.2. BARRIO NUEVO y Aeropuerto
- SRPA y SRPC en el entorno del Aeropuerto.

Verificados los ámbitos anteriores no se detecta ninguna vulneración existente o prevista en el Documento objeto de análisis.

Respecto de la servidumbre “superficie de limitación de alturas del localizador del sistema de aterrizaje instrumental (LLZ IFA), se acredita lo siguiente:

- SUCU en el entorno de Matorral.
- SUNCU-P 2.7.1MATORRAL.
- SUSNO-TE/I-6 MATORRAL INDUSTRIAL.
- SRPPN, SRPA, SRPT, SRPC en el entorno del Aeropuerto.

Verificados los ámbitos anteriores no se detecta ninguna vulneración existente o prevista en el Documento objeto de análisis.

Respecto de la servidumbre de limitación de alturas del equipo medidor de distancias y radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia (VOR/DME FTV), se indica lo siguiente:

- SUCU en el entorno de MATORRAL INDUSTRIAL.
- SUSNO-TE/I-6 MATORRAL INDUSTRIAL.
- SUNS TE/I LLANO DE LA CASITA.

Servidumbre de superficie de limitación de alturas del equipo medidor de distancias y equipo de trayectoria de plano del sistema de aterrizaje instrumental (GP/DME IFA):

- SUNCU-d(P) 2.5.1 MONTAÑA DE PLAYA BLANCA.
- SUNCU-P 2.5.4. ALTO DEL JABLE

Servidumbre de limitación de alturas de los enlaces hertzianos (HERTZ TEJEMERE-PICO LA GORRA, HERTZ TEJEMERE-MORRO JANANA, HERTZ TEJEMERE-FEMES): SRPPN, en varias zonas al oeste del Time.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno de la Corporación Insular de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 14 de noviembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
Maria Mercedes Contreras Fernandez
SECRETARÍA

Se incluye a continuación cuadro justificativo de todas las afecciones, así como gráficos justificativos del cumplimiento de las mismas.

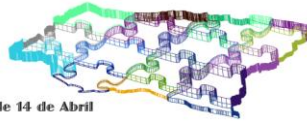
Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, en su sesión de fecha 17 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.

Fdo.: La Secretaría.

Maria Mercedes Contreras Fernandez



**PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN
DE PUERTO DEL ROSARIO**



Revisión para la adaptación al DL 1/2000, de 8 de Mayo y Ley 19/2003, de 14 de Abril


CLASE DE SUELO	AMBITO	NORMA ZONAL	ALTURA MAXIMA	SEVIDUMBRE AERONAUTICA A	ACREDITACIÓN	AFECCION ACUSTICA	ACREDITACIÓN
SUCU	CHARCA	A3	11.20 m/15.50 m	45 m	CUMPLE		
SUCU	FABELO	A3 A4 B6	11.20/15.50 14.40/10.90 21.00	25 m	CUMPLE		
SUCU	BUE	A3 A4 A5	11.20/15.50 16.90/17.60 20.10	15 m	INCUMPLE (Ver 1.)		
SUCU	ROS.	P.P. ROSA VILA (A)	10.50 m	15 m	Subsanado error (Ver 2)		
SUCU	LAS	A2 A3 A4 Ca	7.90/10.50 11.20/15.50 14.40/16.90 7.90	20 m	CUMPLE		
SUCU	MAT	Residencial. PP R-6	7.90 m	10.00 m	CUMPLE. (Ver 3)	INCUMPLE (Ver 12).	Ver 14
SUCU	MAT INDU						
SUCU	PLA	PP SUP R-9 Tipo B Tipo E Tipo F	7.50 m 9,00 m 9,00 m	50 m	CUMPLE.(Ver 4)		
SUCU	RISCO PRIETO	Gb	11.00	5 m	INCUMPLE (Ver 5)		

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno con fecha 22 octubre 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 Septiembre 2014
Fdo.: La Secretaria.
María Mercedes Contreras Fernández

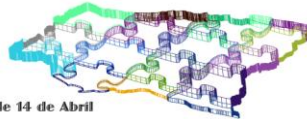
CLASE DE SUELO	AMBITO	NORMA ZONAL	ALTURA MAXIMA	SEVIDUMBRE AERONAUTICA	ACREDITACIÓN	AFECCION ACUSTICA	ACREDITACIÓN
SUNCU	RISCO PRIETO	E2	10.50m	15 m	CUMPLE		
SUNCU	SABANDEÑOS	A4 B6	16.90 m 21,00 m	27 m	CUMPLE		
SUNCU	GOYA	A4	16.90 m	20 m	CUMPLE		
SUNCU	BEETHOVEN	A3	15.50 m	30 m	CUMPLE		
SUNCU	MONTEANA BLANCA	Ca1 Ca2 Cp Ch	5.00 m 7.90 m 7.90 m 7.90 m	5 m	INCUMPLE (Ver 6)	INCUMPLE (Ver 12)...	Ver 15
SUNCU	RESERVA	Ca Cp Ch	7.90 m	20 m	CUMPLE	INCUMPLE (Ver 12)...	Ver 16.
SUNCU	MARINEROS	Ca1 Ca Cp Ch	7.90 m 7.90 m 7.90 m	5 m	INCUMPLE (Ver 6).	INCUMPLE (Ver 12)...	Ver 16.
SUNCU	ROSARIO	A3	15.50 m	25 m	CUMPLE		
SUNCU	LA MESA	G E1	5 m 5 m	5 m	CUMPLE (VER 7)		
SUNCU	BARCELONA	Res.6	7.90 m	25 m	CUMPLE. (Ver 8)		
SUNCU	ALTO	Ca2 Cp2 Ch2	7.90 m 7.90 m 7.90 m	5 m	INCUMPLE (Ver 6).	INCUMPLE (Ver 13)	Ver 16
SUNCU-P 2.10.1 ZURITA	ZURITA	Gb Ga	10 m	0 M.	INCUMPLE (Ver 6). (Ver 11)		
SUNCU	EQE-COCHERAS	E	8 m	0 m	CUMPLE		
SUNCU	EQE.-SP MATADERO	E	8m	0 m	INCUMPLE (Ver 6)..		
SUSO	SUSO-PR TE/I-1 BCO. NEGRIN	Gb	11 m	15 m	CUMPLE		
SUSO	SUSO- TE/I-2 PARQ. EMP.EL MATORRAL	Varias Ver perfiles	14 m	13 m	CUMPLE (Ver 10)	INCUMPLE (Ver 12)...	

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno con fecha 22 octubre 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 septiembre 2014

Fdo.: La Secretaria.
María Mercedes Contreras Fernández



**PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN
DE PUERTO DEL ROSARIO**



Revisión para la adaptación al DL 1/2000, de 8 de Mayo y Ley 19/2003, de 14 de Abril

CLASE DE SUELO	AMBITO	NORMA ZONAL	ALTURA MAXIMA	SEVIDUMBRE AERONAUTICA	ACREDITACIÓN	AFECCION ACUSTICA	ACREDITACIÓN
SUSNO	TE-I4 TABLERO SE LAS CRISTINAS	G	11 m	5 m	INCUMPLE (Ver 6)..		
SUSNO	SG-SP BOMBEROS	D2	10.50 m	0 m	INCUMPLE (Ver 6)..		
SUSNO	R8 ROSA DE DON VITORIANO	B5	17.80 m	45 m	CUMPLE		
SUSNO	SG-CU MUSEO DEL AGUA	D2	10,50M		CUMPLE		
SUSNO	R10 I	B5	17.80 m	25 m	CUMPLE		
SUSNO	R5 L	B6	21.00 m	25.00 m	CUMPLE		
SUSNO	SG-D	D2	10.50 m	25.00 m	CUMPLE		
SUSNO	R7 L	B7	24.20 m	25.00 m	CUMPLE		
SUSNO	R11 C	B7	24.20 m	30.00 m	CUMPLE		
SUSNO	TE/I	G	11.00 m	25.00 m	CUMPLE		
SUNS	TE/I	G	11.00 m	25.00 m	CUMPLE		
SRAR	LA A	AR1000/AR2500			CUMPLE		

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno con fecha 22 octubre 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 septiembre 2014.
 Fdo.: La Secretaria.
 María Mercedes Contreras Fernández

1. Advertido cumplimiento
2. Subsana
3. Plan Parcial
4. Plan Parcial aprobado definitivamente por Pleno con fecha 8 septiembre 2003
5. Sector 22 de suelo urbano en PGO-TR 96, colmatado por la edificación. Se somete a estudio Aeronáutico la edificación de las parcelas sin edificar
6. Verificado el ámbito se constatan zonas puntuales del terreno que vulneran S.A. con edificaciones consolidadas. La alteración o nueva construcción se sujeta a autorización de AESA mediante estudio aeronáutico por parte del promotor.
7. Verificada la norma zonal de aplicación E1 se reduce la altura a 5.00 m máximo
8. Plan Parcial aprobado definitivamente por OD de 4 febrero 1992 (BOP 24/02/06)

amiento en manzana con norma zonal A5 (AD 1.8.1 Tenesor) se corrigen las alturas máximas permitidas a efectos de

norma zonal de aplicación al contar con Plan Parcial remitido aprobado definitivamente por Pleno 26 noviembre 2001.

o definitivamente por OD de 4 febrero 1992 (BOP 24/02/06)

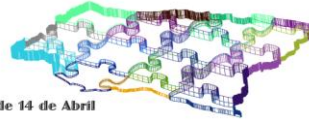
9. La ordenación del ámbito está sujeta a autorización de AESA mediante la presentación por el promotor de estudio aeronáutico con las limitaciones señaladas en ficha.
10. La modificación o revisión del PGO que afecte al ámbito, el desarrollo del mismo así como la ejecución de construcciones o instalaciones estará sujeta a autorización de AESA previo estudio aeronáutico que acredite el cumplimiento de S.A. o en caso contrario, que no se compromete la seguridad ni la regularidad de las operaciones de las aeronaves o que se trata de supuesto de apantallamiento.
11. Por razones de gestión se ha dividido en dos ámbitos, SUNCU 2.10.2 ZURITA ESTE y SUNCU 2.10.1 ZURITA OESTE.
12. Nocturna. Incompatibilidad de nuevos usos residenciales, educativos y sanitarios
13. Diurna y nocturna. Incompatibilidad de nuevos usos residenciales y dotacionales educativos y sanitarios, en las zonas del ámbito afectadas.
14. Plan Parcial. Prohibición de nuevos usos residenciales, educativos y sanitarios, o por O. Departamental de 4 febrero 1992. Existen usos residenciales preexistentes. Prohibición en normativa PGO.
15. Sector 19. Prohibición de nuevos usos residenciales, educativos y sanitarios, o por O. Departamental de 4 febrero 1992. Existen usos residenciales preexistentes. El nuevo PGO impide los citados usos en zonas afectadas y así consta en ficha.
16. Existen usos residenciales, educativos y sanitarios, o por O. Departamental de 4 febrero 1992. Existen usos residenciales preexistentes. El nuevo PGO impide los citados usos en zonas afectadas y así consta en ficha.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno con fecha 22 octubre 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 noviembre 2014

Fdo.: La Secretaria.
 María Mercedes Contreras Fernández



PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE PUERTO DEL ROSARIO



Revisión para la adaptación al DL 1/2000, de 8 de Mayo y Ley 19/2003, de 14 de Abril

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el día 14 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
 Fdo.: La Secretaría.
 María Mercedes Contreras Fernández




CLASE DE SUELO	AMBITO	PERFIL GRAFICO JUSTIFICACION ALTURAS
SUCU	CHARCA	<p>PERFIL MEDIO DE LA ORDENACION</p> <p>SECCIÓN SUCU LA CHARCA</p> <p>COTA DE TERRENO REFERIDA AL NIVEL DEL MAR</p>
SUCU	FABELO	<p>PERFIL MEDIO DE LA ORDENACION</p> <p>SECCIÓN SUCU FABELO ALTO</p> <p>COTA DE TERRENO REFERIDA AL NIVEL DEL MAR</p>

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno de la Corporación Insular de Ceuta el 20 de octubre de 2014, subsanados errores en el Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.

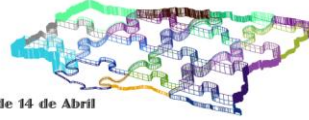
Fdo.: La Secretaría.

Maria Mercedes Contreras Fernandez



<p>SUCU</p>	<p>BUENA VISTA</p>	
<p>SUCU</p>	<p>ROSA VILA</p>	
<p>SUCU</p>	<p>GRANADAS</p>	

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE PUERTO DEL ROSARIO



Revisión para la adaptación al DL 1/2000, de 8 de Mayo y Ley 19/2003, de 14 de Abril

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el 27 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
 Fdo.: La Secretaría.
 María Mercedes Contreras Fernández


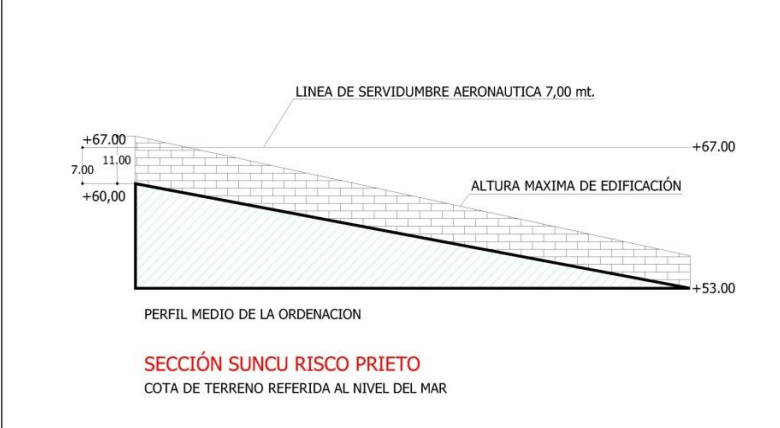
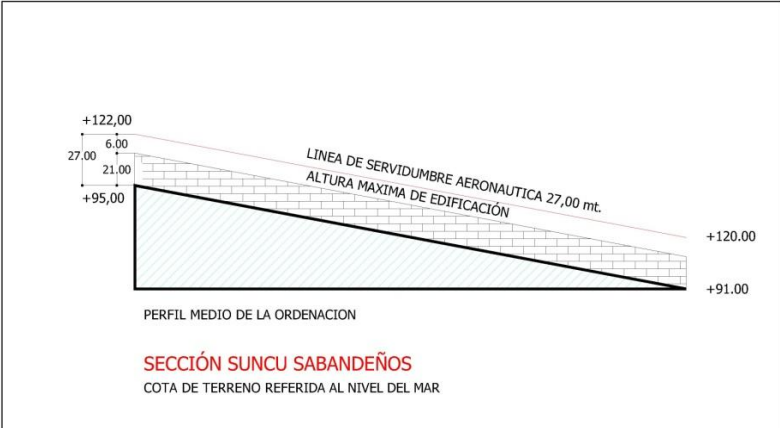
<p>SUCU</p>	<p>MATORRAL</p>	<p>PERFIL MEDIO DE LA ORDENACION</p> <p>SECCIÓN SUCU MATORRAL COTA DE TERRENO REFERIDA AL NIVEL DEL MAR</p>
<p>SUCU</p>	<p>MATORRAL INDUSTRIAL</p>	<p>PERFIL MEDIO DE LA ORDENACION</p> <p>SECCIÓN SUCU INDUSTRIAL MATORRAL-I2 COTA DE TERRENO REFERIDA AL NIVEL DEL MAR</p>
<p>SUCU</p>	<p>PLAYA BLANCA</p>	<p>PERFIL MEDIO DE LA ORDENACION</p> <p>SECCIÓN PAYA BLANCA (PP-R9) COTA DE TERRENO REFERIDA AL NIVEL DEL MAR</p>

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Corcubre 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 11 de noviembre de 2014.

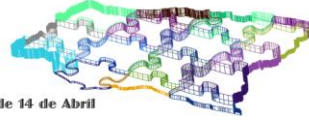
Fdo.: La Secretararía.

Maria Mercedes Contreras Fernandez



SUCU	RISCO PRIETO	
SUNCU	RISCO PRIETO	
SUNCU	SABANDEÑOS	

**PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN
DE PUERTO DEL ROSARIO**



Revisión para la adaptación al DL 1/2000, de 8 de Mayo y Ley 19/2003, de 14 de Abril

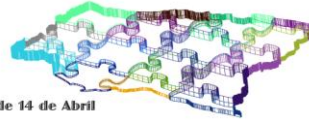
<p>SUNCU</p>	<p>GOYA</p>	<p>PERFIL MEDIO DE LA ORDENACION</p> <p>SECCIÓN SUNCU GOYA</p> <p>COTA DE TERRENO REFERIDA AL NIVEL DEL MAR</p>
<p>SUNCU</p>	<p>BETHOVEN</p>	<p>PERFIL MEDIO DE LA ORDENACION</p> <p>SECCIÓN SUNCU BEETHOVEN</p> <p>COTA DE TERRENO REFERIDA AL NIVEL DEL MAR</p>
<p>SUNCU</p>	<p>MONTAÑA PLAYA BLANCA</p>	<p>PERFIL MEDIO DE LA ORDENACION</p> <p>SECCIÓN SUNCU MONTAÑA DE PLAYA BLANCA</p> <p>COTA DE TERRENO REFERIDA AL NIVEL DEL MAR</p>

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario el día 20 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.
 Fdo.: La Secretaría.
 María Mercedes Contreras Fernández

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario el día 20 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.

Fdo.: La Secretaría.
 María Mercedes Contreras Fernández
 SECRETARÍA

<p>SUNCU</p>	<p>RESIPLAYA</p>	<p>PERFIL MEDIO DE LA ORDENACION</p> <p>SECCIÓN SUNCU RESIPLAYA COTA DE TERRENO REFERIDA AL NIVEL DEL MAR</p>
<p>SUNCU</p>	<p>MARLAPE</p>	<p>PERFIL MEDIO DE LA ORDENACION</p> <p>SECCIÓN SUNCU MARLAPE COTA DE TERRENO REFERIDA AL NIVEL DEL MAR</p>
<p>SUNCU</p>	<p>ROSA DE MARCIAL</p>	<p>PERFIL MEDIO DE LA ORDENACION</p> <p>SECCIÓN SUNCU ROSA DE MARCIAL COTA DE TERRENO REFERIDA AL NIVEL DEL MAR</p>



<p>SUNCU</p>	<p>LA MARETA</p>	<p>PERFIL MEDIO DE LA ORDENACION</p> <p>SECCIÓN SUNCU LA MARETA COTA DE TERRENO REFERIDA AL NIVEL DEL MAR</p>
<p>SUNCU</p>	<p>BARRIO NUEVO</p>	<p>PERFIL MEDIO DE LA ORDENACION</p> <p>SECCIÓN SUNCU MATORRAL (BARRIO NUEVO) COTA DE TERRENO REFERIDA AL NIVEL DEL MAR</p>
<p>SUNCU</p>	<p>ALTO DEL JABLE</p>	<p>PERFIL MEDIO DE LA ORDENACION</p> <p>SECCIÓN SUNCU ALTO DEL JABLE COTA DE TERRENO REFERIDA AL NIVEL DEL MAR</p>

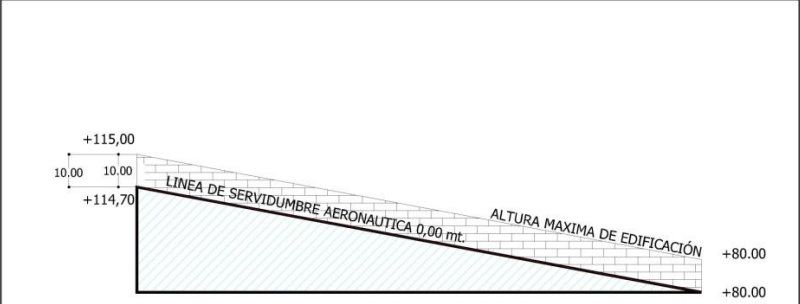
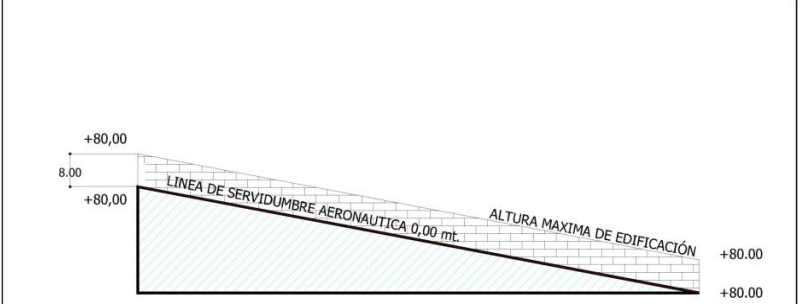
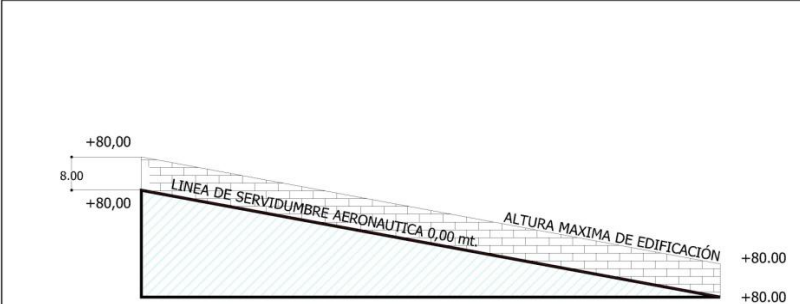
Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, en su sesión de 14 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
 Fdo.: La Secretaría.
 María Mercedes Contreras Fernández

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno de la Corporación Insular de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.

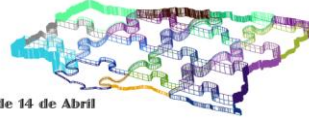
Fdo.: La Secretaria.

Maria Mercedes Contreras Fernandez



SUNCU	ZURITA	 <p>PERFIL MEDIO DE LA ORDENACION</p> <p>SECCIÓN SUNCU-P ZURITA</p> <p>COTA DE TERRENO REFERIDA AL NIVEL DEL MAR</p>
SUNCU	COCHERAS	 <p>PERFIL MEDIO DE LA ORDENACION</p> <p>SECCIÓN SUNCU EQE-COCHERAS</p> <p>COTA DE TERRENO REFERIDA AL NIVEL DEL MAR</p>
SUNCU	MATADERO	 <p>PERFIL MEDIO DE LA ORDENACION</p> <p>SECCIÓN SUNCU EQE-SP MATADERO</p> <p>COTA DE TERRENO REFERIDA AL NIVEL DEL MAR</p>

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE PUERTO DEL ROSARIO



Revisión para la adaptación al DL 1/2000, de 8 de Mayo y Ley 19/2003, de 14 de Abril

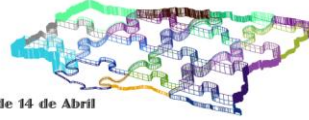
<p>SUSNO</p>	<p>LA CAÑADA</p>	
<p>SUSNO</p>	<p>LLANO DE LOS POZOS</p>	

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, en su sesión de 14 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
 Fdo.: La Secretaría.
 María Mercedes Contreras Fernández

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de
 Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario,
 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.
 Fdo.: La Secretararía.
 María Mercedes Contreras Fernández
 SECRETARÍA

<p>SUSNO</p>	<p>ROSA D. VITORIANO</p>	<p>LINEA DE SERVIDUMBRE AERONAUTICA 45,00 mt.</p> <p>ALTURA MAXIMA DE EDIFICACIÓN</p> <p>PERFIL MEDIO DE LA ORDENACION</p> <p>SECCIÓN SUSNO R8 ROSA DON VICTORIANO COTA DE TERRENO REFERIDA AL NIVEL DEL MAR</p>
<p>SUSNO</p>	<p>SG-CU MUSEO DEL AGUA</p>	<p>LINEA DE SERVIDUMBRE AERONAUTICA 33,00 mt.</p> <p>ALTURA MAXIMA DE EDIFICACIÓN</p> <p>PERFIL MEDIO DE LA ORDENACION</p> <p>SECCIÓN SG-CU MUSEO DEL AGUA COTA DE TERRENO REFERIDA AL NIVEL DEL MAR</p>
<p>SUSNO</p>	<p>ROSA VILA</p>	<p>LINEA DE SERVIDUMBRE AERONAUTICA 25,00 mt.</p> <p>ALTURA MAXIMA DE EDIFICACIÓN</p> <p>PERFIL MEDIO DE LA ORDENACION</p> <p>SECCIÓN SUSNO R10 ROSA VILA COTA DE TERRENO REFERIDA AL NIVEL DEL MAR</p>

**PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN
DE PUERTO DEL ROSARIO**



Revisión para la adaptación al DL 1/2000, de 8 de Mayo y Ley 19/2003, de 14 de Abril

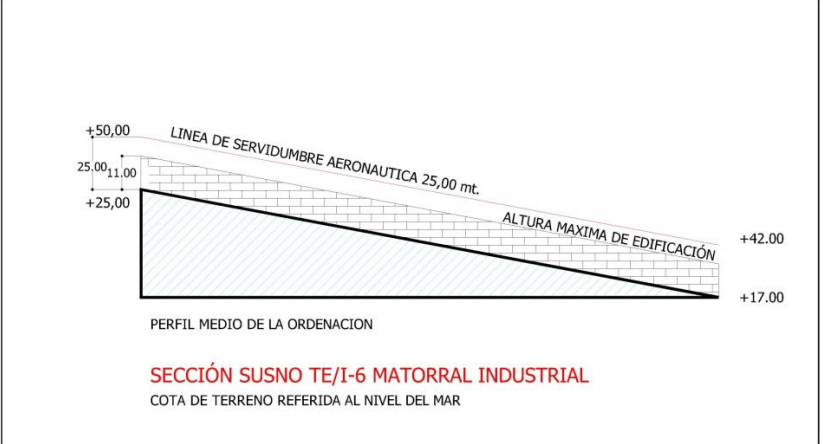
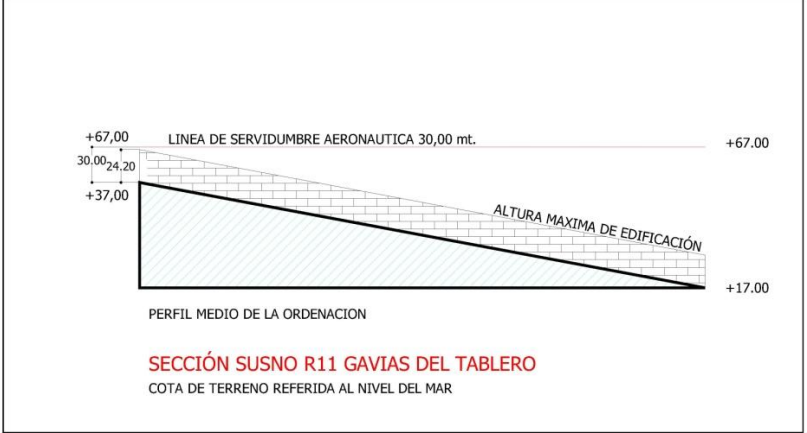
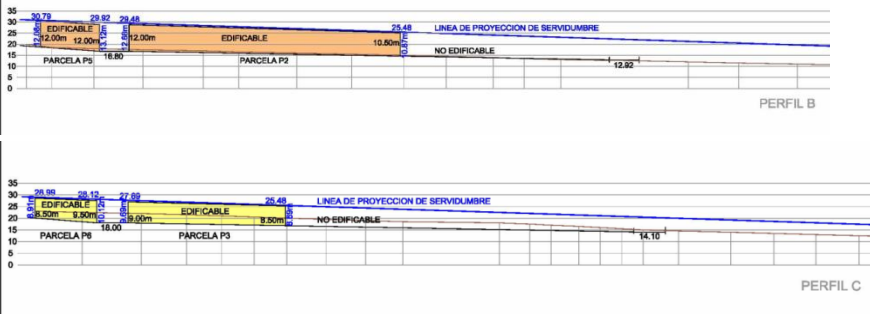
<p>SUSNO</p>	<p>LAS CRISTINAS</p>	<p>PERFIL MEDIO DE LA ORDENACION</p> <p>SECCIÓN SUSNO TE-14 TABLERO DE LAS CRISTINA COTA DE TERRENO REFERIDA AL NIVEL DEL MAR</p>
<p>SUSNO</p>	<p>SG-SP 2.10.036 BOMBEROS</p>	<p>PERFIL MEDIO DE LA ORDENACION</p> <p>SECCIÓN SG-SP BOMBEROS COTA DE TERRENO REFERIDA AL NIVEL DEL MAR</p>

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, en sesión de 14 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
 Fdo.: La Secretaria.
 Maria Mercedes Contreras Fernandez

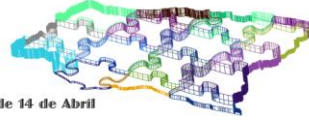
Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, en su sesión de 11 de octubre de 2014, subsanados errores en el Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.

Fdo.: La Secretaría.
 María Mercedes Contreras Fernández



<p>SUSNO</p>	<p>MATORRAL INDUSTRIAL</p>	 <p>SECCIÓN SUSNO TE/I-6 MATORRAL INDUSTRIAL COTA DE TERRENO REFERIDA AL NIVEL DEL MAR</p>
<p>SUSNO</p>	<p>GAVIAS DEL TABLERO</p>	 <p>SECCIÓN SUSNO R11 GAVIAS DEL TABLERO COTA DE TERRENO REFERIDA AL NIVEL DEL MAR</p>
<p>SUSO TE/I-2</p>	<p>PARQUE EMPRESARIAL MATORRAL</p>	 <p>PERFIL B</p> <p>PERFIL C</p>

**PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN
DE PUERTO DEL ROSARIO**



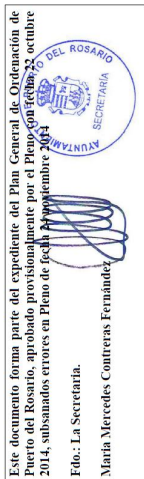
Revisión para la adaptación al DL 1/2000, de 8 de Mayo y Ley 19/2003, de 14 de Abril

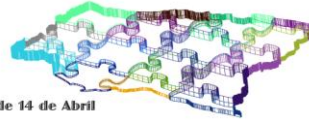
<p>SUNS</p>	<p>LLANO DE LA CASITA</p>	
<p>SRAR</p>	<p>LA ASOMADA</p>	

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario el día 20 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
 Fdo.: La Secretaría.
 María Mercedes Contreras Fernández

-Superficies de limitación de alturas de las Servidumbres de Operación de las Aeronaves.

- Dentro de ésta, y respecto de la afección de la superficie de aproximación intermedia de la maniobra VOR RWY 19 L, verificada la zona de SRPN en el entorno de PICO DEL SABIO y la zona sur en el entorno de MORRO DE LA COCHINA, no se detecta ninguna vulneración existente o prevista en el Documento objeto de análisis.
- *Zona de seguridad radioeléctrica.* En estas zonas se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente del terreno, de su superficie o elementos que sobre ella se encuentren sin autorización de AESA conforme al art.15.b) Decreto 584/72 de servidumbres aeronáuticas:
- Zona de seguridad del localizador del sistema de aterrizaje instrumental (LLZ IFA): Verificadas las zonas SUCU MATORRAL, SUNCU-P 2.7.1. MATORRAL, SUSO-TE/I 2 PARQUE EMPRESARIAL EL MATORRAL, SG-SP 2.08.034 EDAR EL MATORRAL, SUSNO-TE/I-6 MATORRAL INDUSTRIAL, y varias zonas de SRPPN, SRPA, SRPT Y SRPC en el entorno del Aeropuerto, deben en todo caso someterse a la autorización de AESA cualquier construcción o modificación del terreno conforme al art. 15.b del Decreto 584/1972 y así se hace constar en normativa y fichas respectivas.
 - Zona de seguridad del Radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia (VOR FTV): verificada la zona de SRPPN, SRPA, SRPC en varias zonas del Aeropuerto, deben en todo caso someterse a la autorización de AESA cualquier construcción o modificación del terreno conforme al art. 15.b del Decreto 584/1972 y así se hace constar en normativa y fichas respectivas.
 - Zona de seguridad del equipo medidor de distancias y radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia (VOR/DME AEROP): verificada las zonas de SRPPN, SRPA y SRPC en el este del Aeropuerto, deben en todo caso someterse a la autorización de AESA cualquier construcción o modificación del terreno conforme al art. 15.b del Decreto 584/1972 y así se hace constar en normativa y fichas respectivas.
 - Zona de seguridad del equipo radar (RADAR FUT): SRPPN, SRPA Y SRPC en zonas próximas al Aeropuerto. Deben en todo caso someterse a la autorización de AESA cualquier construcción o modificación del terreno conforme al art. 15.b del Decreto 584/1972 y así se hace constar en normativa y fichas respectivas.
 - Zona de seguridad del equipo radar (RADAR PROV): SRPPN, SRPA, SRPC, en varias zonas ubicadas al este del Aeropuerto. Deben en todo caso someterse a la autorización de AESA cualquier construcción o modificación del terreno conforme al art. 15.b del Decreto 584/1972 y así se hace constar en normativa y fichas respectivas.
 - Zona de seguridad del Equipo medidor de distancias y equipo de trayectoria de planeo del sistema de aterrizaje instrumental (GP/DME/IFA): SRPA en una zona ubicada al este del Aeropuerto. Deben en todo caso someterse a la autorización de AESA cualquier construcción o modificación del terreno





conforme al art. 15.b del Decreto 584/1972 y así se hace constar en normativa y fichas respectivas.

- Zona de seguridad del Equipo medidor de distancias y equipo de trayectoria de planeo del sistema de aterrizaje instrumental (GP/DME/IFV): SRPA en una zona ubicada al este del Aeropuerto. Deben en todo caso someterse a la autorización de AESA cualquier construcción o modificación del terreno conforme al art. 15.b del Decreto 584/1972 y así se hace constar en normativa y fichas respectivas.
- Zona de seguridad de los enlaces Hertzianos (HERTZ TEJEMERE): SRPPN al oeste del Time. Deben en todo caso someterse a la autorización de AESA cualquier construcción o modificación del terreno conforme al art. 15.b del Decreto 584/1972 y así se hace constar en normativa y fichas respectivas.
- Zona de seguridad del centro de emisores (C.EMISORES): SRPT, al norte del Aeropuerto. . Deben en todo caso someterse a la autorización de AESA cualquier construcción o modificación del terreno conforme al art. 15.b del Decreto 584/1972 y así se hace constar en normativa y fichas respectivas.

- *Area de aproximación frustrada de la maniobra ILS*

Verificados los ámbitos de suelo afectados de SRPPN, SRPA, SRPC en varias zonas al este del Aeropuerto. Dentro de éstas áreas y desde su comienzo hasta una distancia de mil ochocientos metros del umbral, no se permitirá construcción alguna que no sean las ayudas previstas para la navegación conforme al art. 18 Decreto 584/1972, y así se hará constar en normativa.

- *Disposiciones en materia de servidumbres aeronáuticas incluidas en la normativa de planeamiento.*

Se han corregido los errores advertidos en el art.75.5 de la normativa estructural, a propósito de la nota marginal en el Registro Mercantil, donde dice "...la *afección sonora*", debe decir "...la *afección por servidumbres aeronáuticas*".

Igualmente se ha corregido el art.75.9 normativa estructural, en la cita de la disposición normativa, y donde dice "...*modificado por RD 1189/2011*", debe decir "...*modificado por RD 297/2013*".

En el art. 75.13, se sustituye por el siguiente texto "... *Según el art. 10 del Decreto 584/72 de servidumbres aeronáuticas modificado por Real Decreto 297/2013, la superficie comprendida dentro de la proyección ortogonal sobre el terreno del área de servidumbres de aeródromo y de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas del Aeropuerto de Fuerteventura queda sujeta a una servidumbre de limitación de actividades, en cuya virtud la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) podrá prohibir, limitar o condicionar actividades que se ubiquen dentro de la misma y puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de la instalaciones radioeléctricas. Dicha posibilidad se extenderá a los usos del suelo que faculden para la implantación o ejercicio de dichas actividades y abarcará, entre otras:*

- a) *Las actividades que supongan o lleven aparejada la construcción de obstáculos de t6al índole que puedan inducir turbulencias.*

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno Municipal el día 27 de Octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Noviembre de 2014.
Fdo.: La Secretararía.
Maria Mercedes Contreras Fernandez
SECRETARÍA

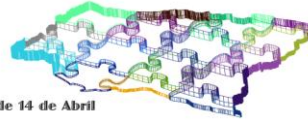
- b) *El uso de luces, incluidos proyectores o emisores láser que puedan crear peligros o inducir a confusión o error.*
- c) *Las actividades que impliquen el uso de superficies grandes y muy reflectantes que puedan dar lugar a deslumbramientos.*
- d) *Las actuaciones que puedan estimular la actividad de la fauna en el entorno de la zona de movimientos del aeródromo.*
- e) *Las actividades que den lugar a la implantación o funcionamiento de fuentes de radiación no visible o la presencia de objetos fijos o móviles que puedan interferir el funcionamiento de los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia aeronáuticas o afectarlos negativamente.*
- f) *Las actividades que faciliten o lleven aparejada la implantación o funcionamiento de instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves.*
- g) *El uso de medios de propulsión o sustentación aéreos para la realización de actividades deportivas o de cualquier otra índole”.*

- Disposiciones en materia de servidumbres aeronáuticas a incluir en las fichas urbanísticas de los ámbitos situados bajo las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Fuerteventura.

En la ficha de los siguientes ámbitos SUSO-PR TE/I-1 BARRANCO NEGRIN, SG-CU-1.06.044 MUSEO DEL AGUA, SUSNO R8 ROSA DE DON VITORIANO, SUSNO R10 ROSA VILA, SUSNO R5 LA CAÑADA, SG-DP 1.11.018 CIUDAD DEPORTIVA LA CAÑADA, SUSNO R7 LLANO DE LOS POZOS, SUSNO R11 GAVIAS DDEL TABLERO, SUSNO-TE/I-4 TABLERO DE LAS CRISTINAS, SG-SP 2.10.036 BOMBEROS y SUNS TE/I LLANO DE LA CASITA, se incluye disposición específica relativa a las servidumbres con el siguiente texto” *Este ámbito se encuentra incluido en las zonas de servidumbres aeronáuticas legales correspondientes al Aeropuerto de Fuerteventura. Las construcciones e instalaciones, así como cualquier otra actuación que se contemple en este ámbito, incluidos todos sus elementos (como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, así como cualquier otro añadido sobre tales construcciones, así como los medios mecánicos necesarios para su construcción (gruas, etc) modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc) así como el gálibo de viario o vía férrea no pueden vulnerar las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Fuerteventura, que vienen representadas en los planos de servidumbre aeronáuticas de la Ordenación Estructural del presente Plan General de Ordenación, salvo que quede acreditado, a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en Decreto 584/72, en su actual redacción”.*

“El planeamiento urbanístico que desarrolle el presente ámbito, así como su revisión o modificación, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su aprobación inicial, según lo estipulado en la DA 2ª del Real Decreto 2591/1998 modificado por RD 297/2013, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable previo del Ministerio de Fomento. En caso de que se vulneren o pudieran vulnerarse las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Fuerteventura por las construcciones e instalaciones propuestas, se deberá present6ar pro parte del promotor un estudio de seguridad aeronáutico que acredite, a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) y tras informe técnico de AENA, el





cumplimiento de los requisitos exigidos en el Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas, en su actual redacción, para regular excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de las servidumbres aeronáuticas”.

“El aprovechamiento susceptible de materialización será el definido por el planeamiento general de acuerdo con la legislación urbanística, una vez que se apliquen al mismo las condiciones que, en su caso, establezca el informe del Ministerio de Fomento, no generando, en el caso de disminución, ningún tipo de derecho a indemnización por parte del Ministerio de Fomento, ni del gestor aeroportuario ni del prestador de los servicios de navegación aérea.”

“Al encontrarse el ámbito incluido en las zonas y espacios afectados por Servidumbres Aeronáuticas Legales, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores-incluidas las palas-, medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares) o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los arts. 30 y 31 del Decreto 584/72 modificado por Real Decreto 297/2013”.

En la ficha del SUSNO-TE/I-6 MATORRAL INDUSTRIAL además se recoge el siguiente texto: *“...En las zonas de seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la navegación Aérea se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) de acuerdo con el artículo 15, apartado b) del Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas en su actual redacción”.*

En las fichas de los ámbitos SUNCU 1.4.1 SABANDEÑOS, SUNCU-P 1.4.2. BEETHOVEN, SUNCU 1.8.1 GOYA, SUNCU 1.10.1 RISCO PRIETO, SUNCU-d(P)2.5.1 MONTAÑA PLAYA BLANCA, SUNCU-P 2.5.2.RESIPAYA, SUNCU-P 2.5.3 MARLAPE, SUNCU-P 2.5.4 ALTO DEL JABLE, SUNCU-P 2.6.1 LA MARETA, SUNCU-P 2.7.2 BARRIO NUEVO, SUNCU-P 2.10.1 RISCO PRIETO, EQE-SP 2.10.037 COCHERAS, SUNCRE-P 1.4.1 ROSA DE MARCIAL, y SRAR 3.1.6 LA ASOMADA, se incluye el siguiente texto: *“...Este ámbito se encuentra incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Fuerteventura. Las construcciones e instalaciones, así como cualquier otra actuación que se contemple en este ámbito, incluidos todos sus elementos (como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, así como cualquier otro añadido sobre tales construcciones, así como los medios mecánicos necesarios para su construcción (grúas, etc) modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc) así como el gálibo de viario o vía férrea no pueden vulnerar las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Fuerteventura que vienen representadas en los planos de servidumbres aeronáuticas de la Ordenación Estructural del presente Plan General de Ordenación, salvo que quede acreditado, a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves, de acuerdo con las excepciones contemplada en el Decreto 584/72 , en su actual redacción”.*

“El planeamiento urbanístico que desarrolle el presente ámbito, así como su revisión o modificación, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su aprobación inicial, según lo estipulado en la DA 2ª del Real Decreto 2591/1998 modificado por RD 297/2013, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable previo del

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, en su sesión de 14 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
María Mercedes Contreras Fernández

Ministerio de Fomento. En caso de que se vulneren o pudieran vulnerarse las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Fuerteventura por las construcciones e instalaciones propuestas, se deberá presentar pro parte del promotor un estudio de seguridad aeronáutico que acredite, a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) y tras informe técnico de AENA, el cumplimiento de los requisitos exigidos en el Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas, en su actual redacción, para regular excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de las servidumbres aeronáuticas”.

“El aprovechamiento susceptible de materialización será el definido por el planeamiento general de acuerdo con la legislación urbanística, una vez que se apliquen al mismo las condiciones que, en su caso, establezca el informe del Ministerio de Fomento, no generando, en el caso de disminución, ningún tipo de derecho a indemnización por parte del Ministerio de Fomento, ni del gestor aeroportuario ni del prestador de los servicios de navegación aérea.”

“Al encontrarse el ámbito incluido en las zonas y espacios afectados por Servidumbres Aeronáuticas Legales, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores-incluidas las palas-, medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares) o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los arts. 30 y 31 del Decreto 584/72 modificado por Real Decreto 297/2013. Excepcionalmente, conforme al art.33 del Decreto 584/72 modificado por Real Decreto 297/2013, podrán ser autorizadas las construcciones de edificaciones o instalaciones cuando aún superándose los límites establecidos por las servidumbres aeronáuticas, quede acreditado, a juicio de la AESA, que no se compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves o que se trata de un supuesto de apantallamiento”.

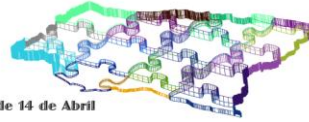
En la ficha del SUNCU-P 2.7.1. MATORRAL, además se hará referencia expresa a “...En las zonas de seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación aérea se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) de acuerdo con el artículo 15 apartado b) del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas en su actual redacción.-“

-Ordenación pormenorizada del SECTOR SUSO-TE/I-2 PARQUE EMPRESARIAL EL MATORRAL. Tanto en normativa pormenorizada como en ficha se recoge el siguiente texto:

“Las construcciones e instalaciones, así como cualquier actuación que se contemple en el SUSO-TE/I-2 PARQUE EMPRESARIAL EL MATORRAL, incluidos todos sus elementos (como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, así como cualquier otro añadido sobre tales construcciones, así como los medios mecánicos necesarios para su construcción, (grúas, etc) modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc) así como el gálibo de viario o vía férrea no pueden vulnerar las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Fuerteventura que vienen representadas en los planos de servidumbres aeronáuticos de la Ordenación Estructural del presente Plan General de Ordenación.

Dentro de la zona de seguridad del Localizador del Sistema de Aterrizaje instrumental (LLZ IFA) en particular en los siguientes ámbitos recogidos en el Plano nº 3 NORMAS URBANISTICAS: “**reserva de equipamiento**”, “**sistema general de espacio libre**”, “**zona verde**”, ámbitos identificados como “**no edificable**” y parte del ámbito “**zona verde 1**” se prohíbe





cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) de acuerdo con el Art.15, apartado b) del Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas en su actual redacción. En caso de que las limitaciones y requisitos impuestos por la Zona de Seguridad del Localizador del Sistema de Aterrizaje Instrumental (LLZ IFA) no permitan, a juicio de la AESA que se lleven a cabo construcciones o instalaciones en los ámbitos mencionados previamente, no se generará ningún tipo de derecho a indemnización por parte del Ministerio de Fomento, ni del gestor aeroportuario ni del prestador de los Servicios de Navegación Aérea.

Dentro de la zona de Seguridad del Localizador del Sistema de Aterrizaje Instrumental (LLZ IFA), en particular en el **Sistema General SG-SP 2.8.034 E.D.A.R. EL MATORRAL** adscrito al SUSO-TE/I-2 PARQUE EMPRESARIAL EL MATORRAL, se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) de acuerdo con el Artículo 15, apartado b) del Decreto 584/72 de servidumbres aeronáuticas en su actual redacción. En caso de que las limitaciones y requisitos impuestos por la zona de seguridad del localizador del sistema de aterrizaje instrumental (LLZ IFA) no permitan, a juicio de la AESA la ejecución del Sistema General SG-SP 2.8.034 E.D.A.R. EL MATORRRAL no se generará ningún tipo de indemnización por parte del Ministerio de Fomento, ni del gestor aeroportuario ni del prstador de los Servicios de Navegación Aérea.

Según el art.10 del Decreto 584/72 de servidumbres aeronáuticas modificado por Real Decreto 297/2013, la superficie comprendida dentro de la proyección ortogonal sobre el terreno del área de servidumbres de aeródromo y de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas del Aeropuerto de Fuerteventura queda sujeta a una servidumbre de limitación de actividades, en cuya virtud la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) podrá prohibir, limitar o condicionar actividades que se ubiquen dentro de la misma y puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas. Dicha posibilidad se extenderá a los usos del suelo que faculden para la implantación o ejercicio de dichas actividades, y abarcará, entre otras:

- a) Las actividades que supongan o lleven aparejada la construcción de obstáculos de t6al índole que puedan inducir turbulencias.
- b) El uso de luces, incluidos proyectores o emisores láser que puedan crear peligros o inducir a confusión o error.
- c) Las actividades que impliquen el uso de superficies grandes y muy reflectantes que puedan dar lugar a deslumbramientos.
- d) Las actuaciones que puedan estimular la actividad de la fauna en el entorno de la zona de movimientos del aeródromo.
- e) Las actividades que den lugar a la implantación o funcionamiento de fuentes de radiación no visible o la presencia de objetos fijos o móviles que puedan interferir el funcionamiento de los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia aeronáuticas o afectarlos negativamente.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el 20 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.
Fdo.: La Secretararía.
María Mercedes Contreras Fernández

- f) *Las actividades que faciliten o lleven aparejada la implantación o funcionamiento de instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves.*
- g) *El uso de medios de propulsión o sustentación aéreos para la realización de actividades deportivas o de cualquier otra índole”.*

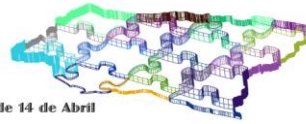
Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aún no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme a lo previsto en el art.16 del Decreto 584/72 de servidumbres aeronáuticas. Igualmente deberá indicarse que , dado que las servidumbres aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos se evacua se no generará ningún tipo de derecho a indemnización.

Cualquier revisión o modificación del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario que afecte al SUSO-TE/I-2 PARQUE EMPRESARIAL EL MATORRAL, o cualquier planeamiento urbanístico que desarrolle el presente ámbito deberá ser informado por la Dirección General de Aviación civil antes de su aprobación inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional 2ª del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 297/2013, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable previo del Ministerio de Fomento. En caso de que se vulneren o pudieran vulnerarse las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Fuerteventura por las construcciones e instalaciones propuestas, se deberá presentar por parte del promotor un estudio aeronáutico que acredite, a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), y tras informe técnico de Aena, el cumplimiento de los requisitos exigidos en el Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas, en su actual redacción, para regular excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de las servidumbres aeronáuticas.

Al encontrarse el ámbito incluido en las zonas y espacios afectados por Servidumbres Aeronáuticas Legales, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores-incluidas las palas-, medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares) o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/72 modificado por Real Decreto 297/2013, podrán ser autorizadas las construcciones de edificaciones o instalaciones cuando, aún superándose los límites establecidos por las servidumbres aeronáuticas, quede acreditado, a juicio de la AESA, que no se compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativos la regularidad de las operaciones de las aeronaves o que se trata de un supuesto de apantallamiento.”

La totalidad de las cuestiones y reparos planteados por la Dirección General de Aviación Civil han sido atendidas, produciendo la documentación y correcciones, tanto en los textos como en la planimetría del Plan, así como un conjunto de fichas individualizadas respecto de las afecciones en las áreas de transformación, que pasan a formar parte del cuerpo normativo del Plan General.





3.2.8 CABILDO INSULAR DE FUERTEVENTURA.

Recibido con fecha 26 febrero 2014(R.E. núm 3906), incorpora los respectivos informes de la Unidad de Medio Ambiente, de la Unidad de Patrimonio Cultural, además del propio de Ordenación del Territorio.

9.1.- El Informe de Ordenación del Territorio indica, respecto de la conformidad del PGO con el PIOF y su Revisión en trámite la necesidad de justificación de la categorización asignada a la zona de Montaña Veredas así como aclaración respecto de la inclusión del suelo de protección paisajístico agrario dentro de una categoría ambiental. La justificación obedece en el primer caso a la escala utilizada en la planimetría del documento del PGO, mucho más reducida que a veces presenta distorsiones respecto de la utilizada por el instrumento de ordenación territorial, analizado a una mayor escala; respecto del segundo supuesto obedece al cumplimiento de lo dispuesto en el art.55 TRLOT en tanto el Suelo rústico de protección paisajística “agraria” va referido a la categoría comprensiva de valores paisajísticos de naturaleza antropizada pero en todo caso incluido dentro de valores ambientales precisos de protección ambiental, sin que deba confundirse con el suelo rústico de protección agraria, incluido dentro de los suelos con valor económico. Por ello, de cara a evitar la confusión se ha optado por unificar el nombre de la categoría como Suelo rústico de protección paisajística 1 y 2 en función del régimen de usos.

Respecto de los suelos urbanos y urbanizables indica que el PGO si se corresponde con ésta última, recogiendo además los suelos estratégicos previstos por aquél en La Hondura, Los Estancos y Matorral Sur.

Igualmente muestra la conformidad con los suelos rústicos de asentamiento rural, delimitados dentro de los límites previstos por el PIOF. Hace referencia a las Parcelas, aunque éste último se considera conforme de acuerdo a la alegación formulada por el Ayuntamiento a la Revisión del PIOF tomada en consideración por acuerdo del Pleno del Cabildo de 16 diciembre de 2013, ya que si bien no fue incorporado en el PIOF de 2001, sí se considera que cumple con los criterios y requisitos exigidos por el TRLOT.

Respecto de la conformidad con los sistemas generales e infraestructuras previstos en el PIOF y la Revisión en trámite, plantea la necesidad de justificar el ámbito insular o municipal de algunos de los previstos de cara a la coherencia de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística y la necesaria ordenación remitida a instrumento de desarrollo (plan territorial especial) de algunos conforme a la Directriz 79. A tal efecto se realizan los oportunos ajustes.

Analiza igualmente la capacidad máxima de suelo clasificado, que encuentra conforme, y el suelo turístico.

9.2.- El informe de Patrimonio Histórico hace alusión a la disconformidad con el contenido del art.61 “alcance de la catalogación”, a considerar que deja vacío de contenido los criterios de conservación de los bienes catalogados. Dichos criterios quedan salvaguardados en tanto los límites de aquella son sopesados en el estudio de incidencia ambiental preceptivo que ha de acompañarse en dicho supuesto y una vez analizadas las distintas alternativas. Art.63, para su adecuación al contenido de la Ley de Patrimonio Histórico de Canarias (art.46) y así se realiza en la normativa estructural recogiendo además garantías adicionales para las obras de reconstrucción; art.64, en el mismo sentido anterior; art.65, garantizando el tratamiento diferenciado tal y como plantea el organismo insular; toma en consideración, mediante la inclusión de un nuevo art.67, del régimen especial de los elementos de valor patrimonial declarados BIC y las intervenciones en

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Cabildo de Fuerteventura, el 27 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de diciembre de 2014.

Fdo.: La Secretaría.

Maria Mercedes Contreras Fernández

yacimientos arqueológicos, competencia del Gobierno de Canarias y regulados mediante el Reglamento sobre Intervenciones Arqueológicas en la Comunidad Autónoma de Canarias aprobado mediante Decreto del Consejero de Educación, cultura y deportes número 262/2003, de 23 septiembre; por último, urge la redacción de un inventario de bienes culturales que como norma transitoria hasta la redacción del Catálogo, aplique con carácter preferente la normativa autonómica o estatal en materia de Patrimonio Histórico.

9.3.- Por último, el Servicio de Medio Ambiente advierte la existencia de algunos errores en la catalogación de especies protegidas, propone la inclusión en el mapa de sitios de interés florístico de la montaña de El Aceitunal y en el mapa de sitios de interés faunístico la Montaña del Taro; la zona del Sordo; la Rosa del Taro y el ámbito de las zonas de especial protección para las aves ZEPA ES0000349 Vallebrón y Valles de Fimapaire y Fenimoy y la ZEPA de Betancuria. Se procede a su corrección.

3.2.9 PUERTOS DEL ESTADO

Con fecha 3 marzo 2014 (RE núm 5447 de 11 marzo) se recibe Informe emitido por el organismo Puertos del Estado perteneciente al Ministerio de Fomento, por el que se informe favorablemente el Documento al ser acorde con lo establecido por el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por RDL 2/2011, de 5 septiembre. Sin perjuicio de lo anterior indica que igualmente deberá calificarse como Sistema General el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, esto es, el faro de Puerto del Rosario situado en Punta del Gavioto, junto a la central de UNELCO, tomando nota de ello tanto en el Fichero de Sistemas Generales como en la planimetría.

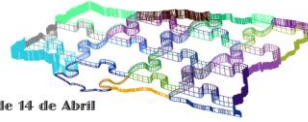
3.2.10 MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO

Recibido con fecha 29 enero 2014 (R.E. 1772), informa de la necesidad de incorporar la legislación vigente al articulado de la Normativa pormenorizada(art.126.2) , en concreto lo señalado en el RD-Ley 1/1998, de 27 de febrero de infraestructuras comunes en edificios para el acceso a los servicios de telecomunicación.

3.2.11 AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

Recibido el 17 enero 2014 (R.E. 936), informa condicionado indicando la necesidad de prever las condiciones peculiares de las infraestructuras portuarias en la norma zonal correspondiente; corrección de los límites del sistema general portuario conforme al PUEP aprobado y modificado por Orden FOM/2248/2012; así como corrección de línea en plano OU 2.1 y plano OP CC.05, que quedan subsanados.





3.2.12 MINISTERIO DE HACIENDA Y ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

Recibido con fecha 27 diciembre 2013 (R.E 124, de 3 enero) se limita a informar de los bienes de propiedad de la Administración del Estado, y la clase y categoría de los suelos donde se ubican, no teniendo incidencia ni afectando a sus condiciones urbanísticas la adaptación del PGO.

3.2.13 MINISTERIO DE AGRICULTURA.

Se limita a comunicar su traslado al Ministerio de Medio Ambiente, no habiéndose recibido reparo alguno.

3.3 LA INFORMACIÓN PÚBLICA.

No obstante todos los reparos anteriores, por Acuerdo plenario de fecha 5 de septiembre de 2005, se aprobó inicialmente el Documento de Revisión del Plan General, sometándose al trámite de información pública mediante anuncio inserto en el BOP de 21 de septiembre de 2005. Durante ésta se presentaron 327 alegaciones.

Las 327 alegaciones formuladas fueron dictaminadas en sesión extraordinaria de la Comisión Informativa de Asuntos Plenarios de fecha 10 de mayo de 2007. La contestación de las mismas figura como Anexo del presente Plan General, mostrando la mayoría de ellas el descontento con la propuesta planteada, sobre todo en el ámbito de los asentamientos rurales.

3.3.1 LA NECESARIA CORRECCIÓN SUSTANCIAL.


Las serias dificultades técnicas advertidas por los informes de las distintas Administraciones involucradas cuya subsanación y corrección revestía carácter sustancial, en tanto afectaban notablemente a la definición del modelo de ocupación, a la clasificación y categorización de los suelos e incluso a los usos globales asignados a éstos, y las opiniones manifestadas durante la participación vecinal, aconsejaron una revisión profunda de este primer documento. Este trabajo se encargó a la empresa pública GESPLAN, S.A.U

Por otra parte, la entrada en vigor de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas sobre el medio ambiente así como del Decreto 55/2006, por el que se regula el Reglamento de procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias y el establecimiento de un régimen transitorio para los iniciados con anterioridad van a introducir en el procedimiento de tramitación y aprobación de la Revisión del Plan General de Puerto del Rosario una serie de peculiaridades, como se justificará más adelante, entre ellas, la posibilidad de insertar la tramitación ambiental antes de la aprobación definitiva o la posibilidad de aprobar las correcciones sustanciales que fuesen necesarias como consecuencia de las prescripciones marcadas por los informes sectoriales y alegaciones presentadas, sin necesidad de retrotraer las actuaciones, aprobando nuevamente el documento aunque, eso sí, repitiendo los trámites de consulta e información pública, no siendo el citado acuerdo, por su naturaleza de trámite, susceptible de recurso.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno de dicho Ayuntamiento, el día 27 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
María Mercedes Contreras Fernández

El primer documento elaborado por GESPLAN (2007), cumplía desde el punto de vista formal con el contenido y determinaciones señaladas en el art. 32 del TRLOTC y 37 y ss del RD 2159/1978, no sólo en cuanto a la documentación aportada sino en cuanto a su estructura formal. Desde el punto de vista sustancial, se trataba de una propuesta mucho más acorde al contenido del TRLOTC y Directrices, a los que pretendía adaptarse, configurando una ciudad mucho más compacta a través de la densificación y aumento de alturas, rentabilizando el suelo urbano consolidado y con una clara contención en el consumo del suelo urbanizable tal y como marcaban los textos legales. No obstante, la categorización de todos los suelos delimitados por el PIOF como asentamientos rurales en la correlativa categoría prevista por el TRLOTC y la remisión de su ordenación a planeamiento especial, realizaba una interpretación más amplia del tenor literal de la Directriz 63, amén de exceder quizá de las competencias del citado instrumento de desarrollo. Por su parte, en suelo urbano, a pesar de preverse la posibilidad de delimitar áreas de rehabilitación y renovación edificatoria, no se concretaban tales propuestas, infrautilizándose así muchos de los suelos ya consolidados, imposibilitando la justificación de un uso eficiente del mismo. En el suelo urbanizable, tampoco se justificaban suficientemente los aprovechamientos asignados conforme al art.60 TRLOTC.

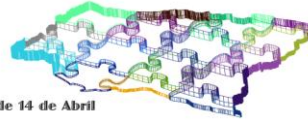
Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno de la Corporación Insular de octubre 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre 2014.
Fdo.: La Secretaría.
Maria Mercedes Contreras Fernandez
SECRETARÍA



A nivel de procedimiento, mediante acuerdo plenario de fecha 6 junio 2008 se solicita la ampliación del plazo de tramitación conforme al art.2 del Reglamento de Planeamiento de Canarias, lo que se autoriza por Resolución del Viceconsejero de Ordenación Territorial de 11 de agosto de 2008 (BOC núm 172, de 28 agosto 2008) otorgada en virtud de delegación efectuada por la COTMAC en acuerdo de fecha 12 mayo 2008. Las circunstancias concurrentes cuya consideración motiva la adopción del acuerdo son debidas a las modificaciones legislativas y la producción normativa en materias sectoriales que afectan a las determinaciones del Planeamiento General, la complejidad del procedimiento de elaboración del planeamiento, la necesidad de adaptación del mismo al planeamiento y Directrices de rango superior que han afectado a la tramitación del planeamiento, y a la novedad que se produce por la promulgación de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente por la que se introduce en la legislación española la evaluación ambiental de planes y programas e incorpora a nuestro derecho interno la Directiva 2001/42/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, y por la que se someten al citado procedimiento los instrumentos de ordenación general.

Una segunda propuesta de GESPLAN (2009), corregida en cuanto a las observaciones realizadas, se somete nuevamente a trámite de consulta e informes sectoriales, evacuándose éstos con condicionantes por la Dirección General de Urbanismo (octubre 2009), Puertos de Las Palmas (octubre 2009), Fomento (octubre 2009 y julio 2010), Costas (enero 2010) y Defensa (febrero 2010).

La dificultad para asimilar el modelo propuesto para los asentamientos rurales, bastante más restrictivo, fruto de una aplicación excesivamente restrictiva de las determinaciones establecidas por la legislación urbanística canaria, pero sobre todo la coyuntura socioeconómica creada tras varios años de crisis y desaceleración de todo el sector productivo, aparcaron de forma temporal el documento elaborado por GESPLAN, iniciándose en paralelo un periodo de reflexión y debate acerca del modelo de crecimiento realmente elegido, y confiando su formulación, redacción



y diseño al equipo técnico-jurídico municipal, para así dar forma de una manera más directa, cercana y participativa a las distintas iniciativas, expectativas y proyectos de la ciudadanía de Puerto del Rosario de cara a los próximos años futuros.

Ello no significa dar al traste con todo el esfuerzo técnico, político y participativo recogido en el anterior documento; al contrario, el presente Plan General no hubiera sido posible sin la información, documentación y experiencia aportada por los anteriores redactores. Debe también aludirse a la importante trascendencia que supuso la aprobación de la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y sobre todo en cuanto a los nuevos usos del suelo rústico y criterios en la delimitación de los asentamientos rurales, permitiendo modelos más adecuados a las necesidades existentes y a la propia idiosincrasia del medio rural mayorero.

3.3.2 LA REPRODUCCIÓN DE LA INICIATIVA: ISA Y DOCUMENTO SÍNTESIS.

Llegado este momento se consideró más conveniente de cara a una mayor economía de los medios disponibles acudir a la vía de la reproducción de la iniciativa prevista en el art. 11.2 de la Ley 6/2009, de Medidas urgentes en materia de ordenación territorial, por la que se modifica el art. 42.2.c) TRLOTG, conservando todos los trámites ya realizados, sin perjuicio de la adecuación, subsanación y correcciones de todos y cada uno de los reparos, advertencias y errores advertidos para la adaptación del documento del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario a la legalidad vigente. Tal acuerdo de reproducción fue adoptado con fecha 25 julio 2011, tomándose conocimiento por la COTMAC en sesiones de 28 y 30 noviembre 2011.

Respecto de la posibilidad de insertar la tramitación ambiental en esta fase procedimental, el Ayuntamiento solicita, a instancia de la propia Dirección General de Urbanismo, la citada autorización, concediéndose mediante acuerdo de la COTMAC de 23 diciembre de 2009, haciéndose pública en el BOC núm 21, de 2 febrero 2010 por Resolución de la propia Dirección General de 19 enero 2010.

Confeccionado el Informe de Sostenibilidad Ambiental, así como el documento de objetivos y criterios de ordenación estructural que le sirve de apoyo (“*Síntesis de ordenación Estructural*”), conforme a las determinaciones indicadas anteriormente, son aprobados por el Ayuntamiento con fecha 13 diciembre 2013, sometándose a los preceptivos trámites de consulta e informes así como participación ciudadana; trámite éste último ampliado por acuerdo de fecha 25 de febrero de 2013.

Por otro lado, con fecha 27 de junio de 2013, el Pleno adoptó acuerdo de dar continuidad a la tramitación del procedimiento de Revisión del Plan General de Ordenación, conservando los trámites realizados hasta la fecha y aprobó igualmente el correspondiente cronograma de plazos. Con ello se da cumplimiento a la modificación operada en el art.42.2 del TRLOTG operada por la DA 4ª.2 de la Ley 2/2013, de renovación y modernización turística de Canarias (BOC núm 103, de 31/05/2013).

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el 20 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.
Fdo.: La Secretararía.
Maria Mercedes Contreras Fernandez

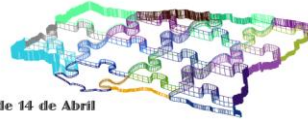
3.3.3 EL HILO CONDUCTOR.

La propuesta de ordenación aprobada inicialmente en 2005, a pesar de las carencias técnico-jurídicas advertidas, buscaba explotar y aprovechar la condición de Puerto del Rosario como Capital de la Isla y como principal y más atractivo núcleo urbano de servicios de Fuerteventura, a cuyo efecto establecía cuatro fines básicos:

1º. Definición de un modelo integrado de todo el término municipal capaz de dar respuesta a las necesidades locales y a las previsiones del PIOF, en soluciones de crecimiento generadoras de atracción, apoyadas en los elementos singulares de la ciudad y respetuosas con el medio natural, de modo que el desarrollo constituyera un elemento cuya diversidad favoreciera la atracción local. Dentro de este fin se consideraban elementos básicos de referencia:

- La localización de los nuevos ensanches urbanos de acuerdo con los criterios de crecimiento definidos en el PIOF, esto es, ocupación intensiva de los suelos colindantes con el núcleo principal de Puerto del Rosario, entre la circunvalación y la costa, la consideración como núcleos urbanos de Casillas del Angel, Tetir y Los Estancos y la definición de unas ordenanzas de edificación sobre los ámbitos rurales encaminadas a garantizar una adecuada protección del medio natural. Como no podía ser de otra forma, tal y como se justificará más adelante, la presente propuesta modifica dichos criterios de crecimiento a fin de adecuarlos a los marcados por las Directrices de Ordenación General, esto es, a los previsibles crecimientos poblacionales ya que el Planeamiento insular tampoco se haya aún adaptado.
- La preservación de todos aquellos espacios del medio natural de mayor valor ambiental previstos en el PIOF, en tanto el mismo es también PORN, introduciendo en la delimitación prevista las modificaciones derivadas de estudios de mayor detalle y escala.
- La especialización de las nuevas áreas edificables previstas en la Revisión a partir tanto de la localización preferente de las nuevas zonas terciarias al sur del término, próximas al Aeropuerto y al barrio del Matorral, como de la localización de las áreas residenciales colindantes con la ciudad ya consolidada. Este elemento debe ser matizado no sólo por la atemperación de las áreas edificables al desarrollo contenido previsto en el apartado anterior, como a la necesaria previsión del Parque tecnológico de los Estancos creado mediante revisión del Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura aprobada definitivamente por DECRETO 69/2010, de 17 de junio (BOC 140, de 19 julio 2010)
- La reconsideración de los usos turísticos, aunque ahora limitados a Rosa del Lago, precisamente en cumplimiento de la Legislación surgida con posterioridad a la aprobación inicial del Documento (moratoria turística), concretamente la Ley de Medidas Urgentes en Materia de Ordenación del Territorio y el Turismo de 2001.
- La definición del viario estructurante del término municipal y en espacial del núcleo urbano capital teniendo en cuenta la prevista ampliación del Aeropuerto así como la localización del nuevo puerto comercial en La Hondura.





2º. Definición de un plan general finalista a partir de una preordenación detallada, adecuada a la dimensión poblacional y a la extensión final del núcleo, capaz de garantizar la funcionalidad y la diversidad de la ciudad tanto en sus aspectos físicos como de previsión de grandes infraestructuras.

Dentro de este fin, la propuesta de 2005 consideraba como elementos de referencia:

- La estructuración del conjunto a partir de la jerarquización viaria del modelo propuesto, aunque la presente Propuesta sustituye como base, como veremos más adelante, el Estudio de Planificación viaria por el Estudio de la movilidad y del Tráfico previsto en la Ley de ordenación del Transporte de 2007.
- La prelocalización de las zonas verdes públicas y la creación como un sistema lineal continuo dentro de la futura ciudad, creando con ello una malla de soporte de itinerarios de ocio y descanso a lo largo de toda la trama urbana. Sistema que, hoy, mejor definido y prácticamente ejecutado se materializa a lo largo del “carril bici” y otras propuestas de peatonalización.
- La previsión de una zona preservada de la edificación, de separación entre la circunvalación y las zonas edificadas para con ello garantizar una adecuada protección acústica y ambiental a las zonas residenciales de nueva creación. Tal previsión, como se justificará más adelante, debe matizarse adecuando la clasificación y categorización del suelo a las determinaciones de TRLOTG.
- La localización preferente de los equipamientos en colindancia con las zonas verdes públicas apoyados sobre los ejes viarios estructurantes, procurando su concentración para focalizar la ciudad y romper la actual monotonía de la trama urbana.
- La ordenación de la fachada al mar en el área más central de la ciudad, “La Cornisa”, a partir de la renovación del frente edificatorio mediante edificación en altura capaz de recuperar el principal espacio simbólico de la ciudad, cono de facilitar la renovación de las actuales edificaciones de reducida calidad.
- La previsión de una diversidad de tipologías residenciales en las áreas de nueva expansión, que permita un uso intensivo del suelo y la diversificación de la escena urbana.
- El reequipamiento tanto del actual núcleo urbano capital hasta alcanzar una diversidad y niveles de dotación propios tanto de una cabecera de servicios capital de la Isla, como de los pequeños núcleos rurales que la conforman.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el día 14 de Septiembre de 2014, subsanados errores en el Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
Maria Mercedes Contreras Fernandez

- La aplicación en el plan de todas las categorías de suelo y de gestión previstas en la legislación vigente, aunque sustituyendo en la actual propuesta de ordenación el criterio de flexibilidad por la adecuada aplicación de las determinaciones del TRLOTC y de las Directrices de ordenación general y del turismo.
- La definición de ámbitos de gestión que tiendan a corregir las dificultades de desarrollo de los actuales, procurando asumir la singularidad de los operadores.
- Previsión de la iniciativa privada como motor básico del desarrollo urbano local, sin olvidar la responsabilidad y dirección pública que en determinados y justificados supuestos se plantea, sobretodo en la actual coyuntura económica.
- La definición de una programación teniendo en cuenta no sólo las demandas ciudadanas sino además, más que nunca en el contexto económico actual, la sostenibilidad económico-financiera de la entidad.

4º.- Adaptar el planeamiento general al nuevo marco urbanístico vigente, al nuevo planeamiento y normativa supramunicipal, tal y como hemos indicado anteriormente; adaptación a la que se debe mucho el retraso producido en la presente tramitación.

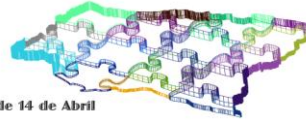
Junto a los objetivos de la ordenación, ambientalmente la propuesta aprobada en 2005 mantenía la defensa de la calidad ambiental de las distintas áreas, aunque aquella debe necesariamente adecuarse al contenido de la Ley 9/2006 de evaluación ambiental de planes y programas, y por consiguiente someter la misma a evaluación ambiental.

Las propuestas de clasificación de suelo eran, en lo que se refiere al suelo urbano y urbanizable, sensiblemente semejantes a las del PGO TR-96. Pero sin duda la aplicación de los criterios establecidos en las Directrices y las propias premisas advertidas en los informes, como veremos a continuación, ajustan el modelo aún más si cabe a las necesidades reales.

En cuanto al ajuste y redelimitación de los asentamientos rurales efectuado por la Revisión, incidía igualmente en la protección ambiental de una superficie importante del término municipal por cuanto los suelos rústicos de especial protección previstos en el PEOF eran incrementados al incorporarse los suelos afectados por la moratoria de la Disposición Transitoria del PEOF a la categoría de suelo rústico de protección agraria, de acuerdo así con la zonificación de PORN.

Respecto de la protección ambiental del litoral de poniente, el objetivo era y sigue siendo, la preservación de sus valores naturales originales, máxime al estar incluido en su mayor parte en el ámbito del Parque Rural de Betancuria y su PRUG. En el caso de la costa naciente, la Revisión mantenía y mantiene el modelo del PGO-TR 96, encomendando su protección a la racionalidad de los nuevos desarrollos y al cumplimiento de las condiciones singulares de ordenación de cada una de las áreas.





Dentro del proceso urbanizador, la moderada calidad predominante de la edificación en las áreas urbanas del núcleo capital así como la angostura de la mayor parte del viario en el que se apoyaba, hacía que el objetivo ambiental fuese no tanto la preservación de un medio urbano de escasa calidad, que por su alto grado de consolidación suponía elevados costes de intervención, sino la mejora del mismo a través de la definición, aunque sea de forma puntual, de unas condiciones de edificación y aprovechamiento capaces de crear ambientes urbanos de calidad. A este objetivo vienen a contribuir de una forma decidida las actuaciones de dotación y la delimitación de áreas de renovación urbana. Situación distinta se planteaba en los núcleos de Tetir, Casillas y Los Estancos donde la calidad de su ambiente urbano es sensiblemente superior planteándose la Revisión su preservación a través precisamente de la moderación de los aprovechamientos urbanísticos.

Por último, la necesidad de prever el suministro de materiales para la ejecución de obras, tanto públicas como privadas, llevó al Plan General, acorde también con la Legislación de minas, a establecer una tolerancia para la implantación de actividades extractivas en todos aquellos suelos no incluidos en espacios de alto valor natural, permitiendo la actividad de regeneración controlar los posibles impactos.

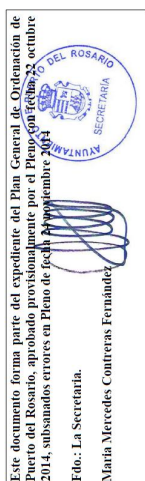
Todo lo anterior llevó a que el PGO aprobado inicialmente en 2005 fijara los siguientes criterios y objetivos de protección medioambiental:

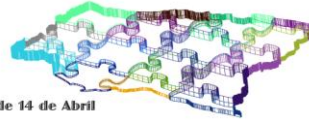
- Redelimitación de los asentamientos rurales en base a las previsiones del Plan Insular, sugerencias vecinales, estructura de la propiedad y condicionantes físicos.
- Control de los nuevos desarrollos urbanos evitando la creación de áreas edificadas dispersas.
- Regulación de la edificación en suelos de especial protección con un carácter restrictivo
- Establecimiento de tipologías edificatorias acordes con las áreas y entorno edificado.
- Previsión de espacios de equipamiento y zonas verdes en los asentamientos de acuerdo a las Directrices.
- Protección de patrimonio arqueológico y etnográfico.
- Definición de áreas donde se toleraba la implantación de actividades extractivas
- Previsión de un área, calificada como Sistema General, destinado al vertido controlado de residuos urbanos.
- Previsión de un paseo marítimo para la totalidad del litoral de levante y preservación del litoral de poniente en estado natural.
- Previsión de plazos para la redacción de normas de urbanización capaz de reducir los impactos generados por las infraestructuras al menos en las áreas de nueva urbanización.
- Por último, la Revisión planteada en 2005 asumía y reivindicaba la singularidad de Puerto del Rosario como capital insular, abordando una amplia clasificación del suelo urbanizable, en una reinterpretación generalista de las limitaciones establecidas por las Directrices, a partir de la dinámica de las licencias otorgadas en los últimos años y la necesidad de elaborar un modelo urbano funcionalmente coherente.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario el día 14 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
Maria Mercedes Contreras Fernandez

Junto a los fines y objetivos generales de ordenación y los ambientales, la propuesta de 2005 definía una serie de objetivos particulares derivados tanto de la singularidad social y territorial de Puerto del Rosario, como de la afección en el municipio del planeamiento insular, en concreto:

- Definición de un modelo urbano concordante con los criterios y previsiones del Plan Insular, precisando y matizando las determinaciones del mismo en función de la singularidad del municipio y del mayor grado de detalle de los trabajos de la Revisión del Plan General, y teniendo en cuenta los compromisos derivados de los convenios urbanísticos y acuerdos administrativos aprobados por Corporaciones anteriores.
- Estructuración del modelo urbano a partir de la jerarquización viaria y la creación, en las áreas de nuevo desarrollo, de un sistema continuo de zonas verdes, que permitan la diferenciación de la trama urbana mediante la localización estratégica complementaria de los nuevos equipamientos.
- Definición de un modelo urbano que posibilite una diversidad espacial y social propia de una ciudad de tamaño medio, rompiendo la monotonía y uniformidad del núcleo actual
- Ampliación de la oferta turística de calidad de municipio a partir de la calificación de enclaves autónomos que no rivalicen con la ciudad de servicios por su localización y que sin embargo permitan al municipio explorar parajes singulares de su territorio y la proximidad de elementos tales como el Aeropuerto y el Puerto.
- Reforzar el carácter urbano de los pequeños núcleos diseminados del municipio a partir de la clasificación como áreas de suelo urbano consolidado y la previsión y ampliación de los suelos destinados a la ampliación de los servicios públicos necesarios para mejorar su autonomía.
- Consolidación de los asentamientos rurales como modo singular de ocupación y explotación del territorio canario y con reconocimiento de la realidad consolidada.
- Procurar una regularización de las edificaciones dispersas por todo el término municipal procurando un equilibrio entre el reconocimiento de la realidad material consolidada y de la necesaria protección de las áreas ambientales del municipio.
- La puesta en valor y protección del patrimonio histórico urbano, rural e industrial de Puerto del Rosario, como elementos básicos que constituyen elementos de referencia histórica local que dotan de señas de identidad individual a la población de Puerto del Rosario.
- Potenciar la implantación de usos industriales y de servicio en el término municipal procurando con ello mantener un volumen de empleo adecuado a la dimensión del modelo propuesto, al tiempo de que reforzar el carácter de Puerto como capital de la Isla y cabecera de servicios de la misma.





- Definición de una gestión acorde con la capacidad de gestión municipal y de los operadores urbanos de Puerto, capaz de garantizar la viabilidad de los distintos ámbitos y la materialización del modelo urbano propuesto, y que contemple la asignación a los nuevos desarrollos de las obras de infraestructura y sistemas generales necesarios.

Sin embargo, aun compartiendo hoy la mayoría de los objetivos y fines generales, el *modus operandi* en que aquellos fueron reflejados en la Propuesta que incorporaba el PGO aprobado inicialmente en 2005 no fueron del todo acertados, a tenor de las observaciones manifestadas en los distintos informes sectoriales, tal y como se expuso anteriormente.

Paralelamente a la elaboración del presente instrumento de Plan General, se iniciaron los trabajos para la revisión del Plan Insular de Ordenación con objeto de adaptarlo a las Directrices de Ordenación General y del Turismo, por lo que la posición de los redactores ante este hecho ha de ser necesariamente prudente, propiciando la compatibilidad de las propuestas del presente Plan que tengan alcance insular, e incluso recomendando la introducción de operaciones estratégicas que requieren de la previa ordenación insular, y ello sin olvidar que dicho proceso no ha culminado y por tanto existe una ordenación paralela vigente.

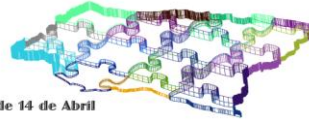
A continuación y para una mejor comprensión se incluye un cuadro justificativo de los reparos advertidos y la correlativa subsanación, acreditativo de la naturaleza sustancial de las modificaciones introducidas en la presente Propuesta.

REPARO/INCUMPLIMIENTO ADVERTIDO PARA SUBSANAR REVISION PGO 2005	JUSTIFICACION SUBSANACION REPARO PROPUESTA REVISION PGO 2013
Incumplimiento art.14 TRLOT, sistema arárquico planeamiento.	Subsanado. Tanto en Memoria informativa como de ordenación se somete el presente PGO al planteamiento territorial y de ordenación de los ENP.
Incumplimiento art.22.5 TRLOT sobre incorporación determinaciones planeamiento ENP al planeamiento urbanístico y prevalencia de aquellas sobre éste.	Subsanado. Se han eliminado, dejando claro su prevalencia y la aplicación DT 5 TRLOT, sin perjuicio Informe Defensa.
Deberá incluirse un apartado específico para el régimen jurídico de los espacios de la Red Natura 2000 e IBA, recategorizando y modificando normativa de usos en los suelos afectados por éstos y la Directiva Hábitats.	Subsanado. Se ha incorporado tanto en Memoria Informativa como en las Normas de Ordenación estructural.
Incumplimiento Directiva 2001/42/CE del Parlamento y Consejo sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.	Subsanado. Se incorpora Propuesta de Memoria Ambiental una vez tramitado el ISA y la participación ciudadana, además del diagnóstico ambiental en la Memoria

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, en sesión de 14 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
María Mercedes Contreras Fernández
SECRETARÍA

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de
 Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de octubre
 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre 2014
 Fdo.: La Secretaria.
 Maria Mercedes Contreras Fernandez


	Informativa.
<p>Incumplimiento contenido Decreto 35/1995 sobre contenido ambiental del planeamiento (hoy derogado, debiendo entenderse referido al ISA, conforme documento de referencia correspondiente y la tramitación ambiental prevista en el Decreto 55/2006, especialmente en cuanto a valoración de alternativas de ordenación incluyendo la alternativa cero.</p>	<p>Hoy derogado, aunque incorporado al Decreto 55/2006, modificado por D.30/2007. Subsano.</p>
<p>Incumplimiento art.50 TRLOTC : clasificación suelo urbano</p>	<p>Subsanado. En la Memoria de ordenación estructural y en las Normas de ordenación estructural se establecen los criterios para la clasificación del suelo urbano, cuya justificación y desarrollo se realiza en la memoria de ordenación pormenorizada y ficheros de las AOU. Se completa con los planos de OP.</p>
<p>Incumplimiento art.32TRLOTC: objeto y contenido PGOs. respecto a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Confusión contenido estructural y pormenorizado - Omisión condiciones establecimiento P.A.T. - Omisión medidas protectoras bienes dominio público conforme legislación sectorial. - Definición red básica sistemas generales. - Incumplimiento estándar 5m²/hab. SG espacio libre - Adscripción suelo vivienda protegida. 	<p>Subsanado. Quedan claros los contenidos de la ordenación estructural (Memoria, Normas y Planos) referidos al modelo, clasificación y categorización de suelo, usos globales y sistemas generales, incluidos en la parte estructural, de la pormenorizada, referida al régimen de usos, condiciones de edificación y aprovechamientos asignados a los distintos ámbitos y sectores que contempla el Plan, que se incorporan al Plan Operativo.</p> <p>Las condiciones de los PAT, las normas de protección del dominio público conforme a legislación estructural y la definición de sistemas generales, fundamentalmente la justificación del estándar de espacios libres y vivienda protegida, se encuentran en las Normas de Ordenación estructural y Memoria de ordenación estructural, incorporando los cuadros correspondientes.</p>



<p>Incumplimiento art.60TRLOTC: determinación y justificación aprovechamiento urbanístico.</p>	<p>Subsanado. En la Memoria de ordenación pormenorizada se incorpora la justificación del aprovechamiento urbanístico y en los cuadros de ámbitos la asignación concreta a cada uno de ellos, demostrando que no existen diferencias de +- 15%.</p>
<p>Incumplimiento art.40.3 TRLOT C: Imposibilidad PGO contengan determinaciones propias de Ordenanza edificatorias, remitiéndose a las mismas de forma genérica o específica.</p>	<p>Subsanado. Se han eliminado los preceptos de las Normas de ordenación pormenorizada que así lo hacían.</p>
<p>Incumplimiento art.36 TRLOT C, Reservas y estándares de ordenación en suelo urbanizable y urbano no consolidado.</p>	<p>Subsanado. Se incorpora al Plan Operativo un cuadro general de ámbitos de ordenación pormenorizada donde se justifican las reservas del art.36</p>
<p>Incumplimiento art.55.b) TRLOT C, categorización suelo rústico de protección hidrológica.</p>	<p>Subsanado. En la Memoria y Normas de ordenación estructural se establecen los criterios y determinaciones y en los planos correspondientes los ámbitos así categorizados.</p>
<p>Incumplimiento art.38 TRLOT C, objeto y contenido Estudios de Detalle</p>	<p>Subsanado en las Normas de Ordenación pormenorizada.</p>
<p>Incumplimiento art.96 TRLOT C, determinación sistemas públicos y privados de ejecución del planeamiento.</p>	<p>Subsanado en las distintas fichas del Fichero de AOU.</p>
<p>Incumplimiento de la DA 4ª Ley 19/2003 sobre cambios en la clasificación y categorización suelos urbanizables turísticos o mixtos.</p>	<p>Subsanado. Se acredita en la Memoria de ordenación estructural y en los planos de clasificación y categorización correspondientes.</p>
<p>Incumplimiento D.48 Ley 19/2003. Modelo territorial básico</p>	<p>Subsanado. Justificado en la Memoria de ordenación estructural, describiendo el sistema urbano, el rural y el de infraestructuras y equipamientos.</p>
<p>Incumplimiento D.55 Ley 19/2003. Estrategias de transformación territorial</p>	<p>Subsanado. Justificado en la Memoria de ordenación estructural las diferentes estrategias utilizadas tanto para la primera periferia, donde se inserta Puerto del Rosario como capital de Isla, reforzando</p>

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario el día 14 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
 Fdo.: La Secretaría.
 María Mercedes Contreras Fernández
 SECRETARÍA

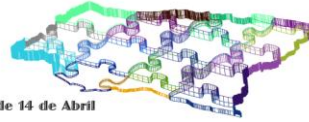
Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de
 Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno de la Corporación Insular de octubre
 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de septiembre 2014

Fdo.: La Secretaría.
 María Mercedes Contreras Fernández



	centralidades, con operaciones de renovación urbana y de implantación de nuevos equipamientos; como en la segunda periferia, donde se insertan los restantes núcleos, reforzando y consolidando los núcleos de Tetir y Casillas del Angel como centros comarcales de referencia de los núcleos urbanos en el medio rural. Por último en las restantes zonas interiores, se induce su crecimiento endógeno, promueve su consolidación como centros de residencia y servicios manteniendo el carácter rural y el modelo planteado en los asentamientos rurales, al ser el modo tradicional de la población rural.
Incumplimiento D.63 Ley 19/2003. Delimitación Asentamientos Rurales y agrícolas.	Subsanado. En la Memoria de ordenación estructural se justifica la delimitación realizada, y en la pormenorizada se procede a dotarla de contenido.
Incumplimiento D.50 Ley 19/2003. Prevención de riesgos.	Subsanado. Anexo a la Memoria Informativa se incorpora el Estudio de Riesgos y en los planos de información los pertinentes, según la documentación aportada por GESPLAN.
Incumplimiento D.8 Ley 19/2003. Evaluación económica de los costes ambientales y reducción consumo recursos naturales.	Subsanado. Justificación y evaluación realizada en la Memoria Ambiental y en el correspondiente Estudio económico financiero del PGO.
Incumplimiento D.67 Ley 19/2003, clasificación suelo urbanizable	Subsanado. En la Memoria de ordenación estructural y en las Normas de ordenación estructural se establecen los criterios para la clasificación del suelo urbanizable, de acuerdo con la D.67.
Incumplimiento D.68.2 Ley 19/2003, revisión criterios clasificación y categorización suelos urbanizables que hayan incumplido deberes urbanísticos.	Subsanado. En la Memoria de ordenación estructural se justifican.
Incumplimiento D.71 Ley 19/2003, criterios	Subsanado. En la Memoria

**PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN
DE PUERTO DEL ROSARIO**



Revisión para la adaptación al DL 1/2000, de 8 de Mayo y Ley 19/2003, de 14 de Abril

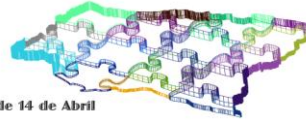
localización suelos urbanizables.	de ordenación estructural se justifican, verificándose en los planos correspondientes.
Incumplimiento D.58 Ley 19/2003, criterios protección suelo rustico	Subsanado. La Memoria de ordenación estructural justifican el cumplimiento de los mismos, verificándose en los planos correspondientes.
Incumplimiento DT 25 Ley 19/2003, sobre capacidad de carga turística.	Subsanado y justicado en la Memoria Informativa.
Incumplimiento arts. 37 y ss RD 2159/1978, sobre contenido documental del Plan General, especialmente en cuanto a planos de información y estudio económico-financiero.	Subsanado. En las Normas de ordenación pormenorizada se incorpora el contenido preceptivo.
Incumplimiento de la DT 3ª Ley 22/1988, de 8 julio, de Costas, e incorrección de los deslindes ya probados en la cartografía.	Subsanado. Corregido en planos y reflejado en Memoria Informativa.
Incumplimiento del art.111 Ley 22/1988, sobre incorporación al PGO de obras y proyectos de interés general (paseos marítimos)	Subsanado. Incorporados a Planos de ordenación pormenorizada y Programa de Actuaciones.
Incumplimiento del art.43 Ley 4/1999, de Patrimonio Histórico de Canarias sobre incorporación Catálogos.	Conforme al art.39.2,b) TRLOT, se tramitan como instrumento autónomo, previéndose así en el presente PGO.
Incumplimiento Real Decreto 689/1978, de 10 de febrero, que desarrolla a la ley 8/1975, de 12 de marzo, de zonas e instalaciones de interés para la Defensa Nacional. Necesidad de recategorizar los suelos afectados.	Subsanado. Se han categorizado conforme a la evaluación ambiental realizada, incorporando además la categoría de SRPIE.
Incumplimiento art.16 Ley 9/1991, de 8 mayo, de Carreteras de Canarias, relativo a tramitación previa del informe sectorial así como reconsideración de los distintos enlaces a la FV1, FV2 y FV3.	Subsanado. Consta la solicitud y emisión de los preceptivos informes y su cumplimiento en la Memoria y Normas de ordenación estructural.
Incumplimiento RD 1839/2009, que actualiza el RD 2603/1982, sobre servidumbres aeronáuticas Aeropuerto de Fuerteventura.	Subsanado. Justificación de su cumplimiento en la Memoria de ordenación estructural, Normativa y planos.
Procedimiento de tramitación caducado	No procede por aplicación de la DA Cuarta, apdo.2, de la Ley 2/2013, de 29 de mayo(BOC 31 mayo 2013)
Incumplimiento art10.3 RPIOSPC	Subsanado. Información

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el día 27 de octubre de 2014, subsanados errores en Plano de fecha 17 de noviembre 2014.
 Fdo.: La Secretaría.
 María Mercedes Contreras Fernández

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Cabildo de Gerona el 27 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.
 Fdo.: La Secretaría.
 María Mercedes Contreras Fernández




	pública realizada informando de lugar, plazo, horario, y portal web, donde se han presentado alegaciones.
No existe en la legislación urbanística canaria “Documento Síntesis” para evaluar ambientalmente el documento. El ISA, dada la fase en que se encuentra debe referirse al nuevo documento de aprobación inicial	Subsanado. El documento síntesis iba referido a los objetivos y criterios generales. Tras la aprobación de las correcciones sustanciales y la información pública procede ahora el trámite de aprobación provisional del Plan General de Ordenación, en el marco de un procedimiento de revisión.
En el documento Síntesis no se describen cuáles han sido los cambios sustanciales que han conllevado una nueva propuesta de ordenación tras las alegaciones e informes sectoriales	Subsanado. En la Memoria de ordenación estructural se justifican los cambios.
Falta el trámite de consulta al área de vivienda del Gobierno de Canarias	Subsanado. Queda acreditado en la Memoria de ordenación estructural.
El PGO deberá señalar plazo para la finalización de las obras del sector Rosa del Lago	Subsanado. Figura en la ficha correspondiente del sector.
Se debe establecer un régimen específico de protección en suelo rústico a los Sistemas Generales definidos en el planeamiento vigente y que son desclasificados a rústicos en la nueva propuesta. En concreto las gavias existentes en la playa de Puerto Lajas.	Subsanado. Figura en las Normas de ordenación estructural y Normas de ordenación pormenorizada.
Deberá justificarse el cambio de uso del sector terciario Las Salinas actualmente semiconsolidado con industrias de almacenaje	Subsanado. Queda justificado en la Memoria Pormenorizada.
Deberá aportarse mayor justificación para el núcleo de La Mareta, con un alto grado de consolidación edificatoria	Subsanado. Queda justificado en la Memoria de ordenación pormenorizada.
Se deberá justificar los límites externos de los Asentamientos allí donde no se observan preexistencias en base a los criterios del art.26.2 de la Ley de Medidas urgentes. A su vez el interior del núcleo presenta vacíos con cierta dimensión por lo que se estará a la ordenación pormenorizada final, si bien deben preservarse los elementos de valor existentes.	Subsanado. Quedan justificados en los Planos de ordenación pormenorizada conforme a los criterios de delimitación y ordenación establecidos en la Memoria de Ordenación estructural y la propia ordenación pormenorizada establecida en las correspondientes Normas.
Deberá justificarse la densidad de los Asentamientos rurales pues el PIOF establece una	No procede por aplicación del Decreto 2/2002, de 11 enero, por



<p>horquilla entre 7 y 3 viv/ha y el Documento Síntesis entre 2,5 y 1,9 viv/Ha,.</p>	<p>el que se estiman parcialmente el requerimiento efectuado por el Cabildo contra el Decreto 159/2001 de subsanación de deficiencias no sustanciales del PIOF. Tampoco el documento Síntesis establece horquilla de densidad, pues los datos aportados se refieren al diagnóstico realizado.</p>
<p>Deberá acreditarse la vinculación agrícola de las viviendas contenidas en los asentamientos agrícolas y justificar su extensión en relación con el número de viviendas existentes en cada uno de ellos.</p>	<p>Subsanado. Queda justificado en la Memoria de ordenación estructural al referir el origen de colonia rural sobre una finca de propiedad municipal y naturaleza demanial.</p>
<p>Se deberá completar el ISA en los siguientes pds.: evaluación ambiental de la ordenación ordenada, descripción de medidas ambientales, circunstancias que determinen la revisión del Plan o su programa, normativa, programa de actuación y valoración económica.</p>	<p>Subsanado. Se ha verificado la subsanación necesaria en la Memoria ambiental.</p>
<p>Se deben subsanar anomalías detectadas sobre características geomorfológicas, clima, funcionamiento del ciclo hidrológico, características edáficas, características de la vegetación, de la fauna, calidad visual del paisaje, características del patrimonio arquitectónico y arqueológico, características de protección de los ENP y áreas de sensibilidad ecológica, tipología y localización de impactos existentes y riesgos naturales.</p>	<p>Subsanado en la propuesta de Memoria Ambiental, Memoria informativa y planos de información.</p>
<p>Se deben subsanar anomalías detectadas sobre diagnóstico ambiental de unidades ambientales homogéneas, limitaciones de uso, dinámica de transformación del territorio, capacidad de usos, situación actual del medio ambiente y probable evaluación caso de no aplicar el plan o programa.</p>	<p>Subsanado en la Memoria Informativa y en la Ambiental.</p>
<p>Subsanación en la identificación de las determinaciones de planeamiento generadoras de impactos, análisis del grado de adecuación entre las determinaciones de planeamiento y la calidad ambiental y capacidad de acogida de uso; análisis ponderado de alternativas y adecuación a objetivos y criterios; valoración detallada de los posibles impactos y efectos</p>	<p>Subsanado en la Memoria ambiental.</p>

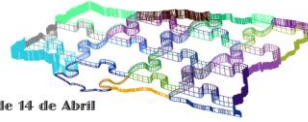
Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el día 14 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
 Fdo.: La Secretaría.
 María Mercedes Contreras Fernández
 SECRETARÍA

significativos inducidos por el planeamiento.	
Se deberán incorporar planos clinométrico e hipsométrico; plano de capacidad de usos de las unidades ambientales y planos de evaluación ambiental de las alternativas.	Subsanado. Incorporados a los planos de información.
Corrección de errores materiales.	subsanado
Incorporación apartado Sentencias	Incorporado en la Memoria de ordenación estructural.
Incorporación apartado justificación acuerdo gobierno Canarias 21 diciembre de 2009 sobre “Medidas a adoptar en orden a las posibles indemnizaciones derivadas de la imposibilidad de ejecución de Resoluciones judiciales firmes, así como de la alteración de los instrumentos de ordenación.	Incorporado en la Memoria de ordenación estructural.
Necesidad de indicar los supuestos de revisión del Plan General	Se establece en la Memoria de ordenación estructural.
Necesidad de acreditar clasificación de suelos preexistentes ante Aviación Civil en materia de servidumbres aeronáuticas.	Se incorpora certificación ancha acreditativa.
Necesidad de justificación más amplia de los servicios generales e infraestructuras	Se justifican en la Memoria de ordenación estructural.
Nueva redacción de artículos.	Se incorporan en las Normas de Ordenación pormenorizada.
Incorporación de todas las alternativas analizadas a lo largo de la tramitación	Se justifican en la Memoria de ordenación estructural.
Nuevo régimen de usos	Se establece en la Memoria de ordenación pormenorizada y en las Normas de ordenación pormenorizada correspondientes, asignando los globales a las diferentes categorías de suelo rústico en las Normas de ordenación estructural.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de
 Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno de la Corporación Insular de octubre
 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre 2014
 Fdo.: La Secretaria.
 Maria Mercedes Contreras Fernandez


4 LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA.-

El art 4 TRLOTIC al recoger los Principios generales de la ordenación señala que “La actividad de ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística se rige por los principios rectores de la política social y económica establecidos en los artículos 45, 46 y 47 de la Constitución española”. En su desarrollo, entre los principios que informan y presiden toda la actuación pública y privada en relación con la ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística, se encuentra el de



participación pública en la formulación, tramitación y gestión del planeamiento y otras figuras urbanísticas.

Así, en la gestión y el desarrollo de la actividad de ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística, la Administración actuante deberá fomentar y, en todo caso, asegurar la participación de los ciudadanos y de las entidades por éstos constituidas para la defensa de sus intereses y valores, así como velar por sus derechos de información e iniciativa. En todo caso, los ciudadanos tienen el derecho a participar en los procedimientos de aprobación de instrumentos de ordenación y ejecución mediante la formulación de alegaciones en el período de información pública al que preceptivamente deban ser aquéllos sometidos, así como a exigir el cumplimiento de la legalidad, mediante el ejercicio de la acción pública ante los órganos administrativos y judiciales.

Ante una completa regulación en la normativa autonómica del contenido formal de la participación ciudadana en el planeamiento general, el art. 38 RD 2159/1978, con carácter supletoria establece que “ La Memoria del Plan General establecerá las conclusiones de la información urbanística que condicionen la ordenación del territorio, analizará las distintas alternativas posibles y justificará el modelo elegido, las determinaciones de carácter general y las correspondientes a los distintos tipos y categorías de suelo. Se referirá a los siguientes extremos: ...Resultado del trámite de participación pública en el proceso de elaboración del Plan.”

La información sobre la que se planteen las sugerencias, no tiene carácter vinculante, pudiendo la Administración actuante recoger su contenido, en todo o en parte, o adoptar cualquier otra alternativa, expresamente motivada, en la adopción del modelo de ordenación definitivo. Tampoco dan lugar a la condición de interesado, ni derecho a una respuesta razonada, sin perjuicio de su obligada incorporación al correspondiente expediente administrativo.

A nivel autonómico, el D. 55/2006, por el que se aprueba el Reglamento de gestión y ejecución del sistema de planeamiento de Canarias regula elementos de la participación ciudadana tanto en lo referido al Informe de sostenibilidad Ambiental como al instrumento de ordenación propiamente dicho. Así, el art.27 RGEPI, refiriéndose al Procedimiento de evaluación ambiental señala que se seguirá el siguiente procedimiento:

a) Si el procedimiento de aprobación contempla la fase de Avance, se incorporará a la documentación del Avance, el informe de sostenibilidad ambiental, y se someterá a participación pública y consultas por plazo mínimo de 45 días, en los términos regulados en los artículos 28 y 33 de este Reglamento.

b) Si no se contempla o se hubiese declarado exento de la fase de Avance, los requisitos documentales y de procedimiento indicados podrán realizarse con carácter previo a la aprobación inicial o de forma conjunta con el documento que se someta a la aprobación inicial, y su posterior información pública.

Junto a la participación ciudadana, la tramitación de los instrumentos de planeamiento también contempla uno o varios trámites de información pública, donde los interesados podrán

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el día 14 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
María Mercedes Contreras Fernández

formular “alegaciones”. Frente al concepto de sugerencias, ...“*El órgano competente de la Administración actuante dará respuesta razonada a las alegaciones presentadas por los particulares, que podrá ser conjunta para aquellas que planteen cuestiones sustancialmente análogas.*”

2. *Tales respuestas, cuando no se contengan en el acuerdo de aprobación definitiva, podrán ser notificadas señalando que constituyen propuestas de estimación o desestimación que no condicionan la competencia del órgano que apruebe definitivamente, y, en cuantos actos de trámite, no son actos susceptibles de impugnación autónoma.*

3. *El acuerdo de aprobación definitiva será notificado a quienes hayan presentado alegaciones en el período de información pública adjuntando la propuesta de estimación o desestimación que haya asumido el órgano competente de tal aprobación.”*

Es por ello que en este apartado se analizarán precisamente los distintos temas sobre los que han girado principalmente las alegaciones al Documento, y por otro, los principales cambios que la estimación de aquellas ha supuesto o incidido en la propuesta definitiva.

4.1 LA NUEVA INFORMACION PÚBLICA.

Como se indicó anteriormente, los cambios sustanciales operados en la propuesta fueron objeto de aprobación por la Corporación, mediante acuerdo plenario de fecha 25 de noviembre de 2.013, al igual que el ISA actualizado y corregido, sometiéndose a un nuevo trámite de Información Pública por período de 45 días, plazo que fue ampliado por acuerdo de 27 de enero de 2.014 .

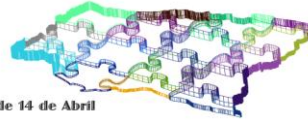
A dicho trámite se presentaron por los ciudadanos y los agentes urbanísticos afectados por las determinaciones del Plan 1.078 alegaciones, en plazo y 15 fuera de plazo. Del análisis individualizado de dichas alegaciones por parte del equipo redactor y en relación con el planeamiento supramunicipal y la legislación sectorial de aplicación, se ha dado contestación a cada una de estas resultando que 393 han sido desestimadas, 258 estimadas parcialmente y 442 estimadas en su totalidad.

Los criterios empleados en la contestación de las alegaciones han sido los siguientes:

- Criterios para las ALEGACIONES DESESTIMADAS:

- Alegaciones que solicitan clasificación, categoría o determinaciones contrarias a las DOGOT´03 o al TRLOTENC´00.
- Alegaciones relativas a parcelas o edificaciones contenidas en ámbitos de suelo urbano no consolidado o sectores de suelo urbanizable, informándose que el instrumento reparcelatorio deberá contemplar la indemnización, compensación, realojo o pago de los excesos de aprovechamiento de las edificaciones.
- Alegaciones con solicitudes contrarias al PIOF, se desestiman al tratarse de competencias supramunicipales.
- Alegaciones que plantean cambios de ordenanza, cuando existan razones de incompatibilidad por usos en el entorno en que se localizan.
- Grupo de alegaciones que no entran a formar parte del trámite de este documento, por referirse a Planes Parciales ya aprobados, proyectos en tramitación etc.





-Criterios para las ESTIMADAS:

- Alegaciones que solicitan correcciones de errores en el tratamiento de parcelas concretas.
- Alegaciones que aportan mejoras al documento, tanto en su definición como en su gestión posterior.
- Alegaciones que plantean cambios de clasificación o categorización compatibles con el TRLOTIC o Directrices de ordenación.

-Criterios para las alegaciones ESTIMADAS PARCIALMENTE,

Se trata de alegaciones compuestas de apartados diversos que se han contestado explicitando cuales son estimados y cuáles no lo pueden ser.

A partir de éstas premisas, se ha procedido a las correcciones tanto planimétricas como en los documentos que integran el texto del Plan General de Ordenación para continuar con su tramitación.

El paso procedimental siguiente a los descritos es el de someter el documento a su Aprobación Provisional. Para ello se han mantenido diversas reuniones de la Comisión de Seguimiento y mesas de trabajo integradas por el equipo redactor y los técnicos de las distintas administraciones con competencias en materia de ordenación, a fin de que el documento llegue a la COTMAC ajustado al marco legal de aplicación, haciendo hincapié en que se ha partido de la premisa de que muchas de las sugerencias, planteamientos, observaciones y reparos manifestados han sido ya incorporados a este documento que encaja perfectamente en el marco legal vigente, entrando el resto en el contexto de la discrecionalidad de la Corporación municipal en tanto forman parte del modelo de ocupación del territorio diseñado por el propio instrumento de ordenación urbanística.

A continuación se analizan los distintos tipos de alegaciones planteadas.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el 20 de octubre de 2014, subsanados errores en Plano de fecha 17 de noviembre de 2014.

Fdo.: La Secretaría.

Maria Mercedes Contreras Fernández

4.1.1 DE LOS TEMAS OBJETO DE CONFLICTO

Cualquier expediente sometido a información pública y a participación ciudadana está sujeto a la sana crítica de aquellos a los que se dirige, y que en la mayoría de las ocasiones, sirve para detectar errores y perfeccionar el documento desde la cercanía de los afectados al lugar concreto de la propuesta.

Básicamente los temas objeto de debate han sido el Estudio de movilidad urbana, el modelo de asentamientos rurales y, relacionado con éste, el destino final de todas las viviendas construidas al amparo de la Disposición Transitoria del Plan Insular en parcelas de 10.000 m², la inclusión de numerosos suelos procedentes del Plan anterior en ámbitos de suelo urbano no consolidado al no contar con la colmatación de su urbanización o en otros casos, estar pendientes de formalizar las cesiones obligatorias, las alturas edificatorias, actuaciones concretas como el Parque de la Música o la Glorieta del Cuartel y la plasmación de la red de caminos públicos, fundamentalmente.

4.1.2 DE LOS TIPOS PRINCIPALES DE ALEGACIONES

Ante los temas planteados, la respuesta ofrecida por el equipo redactor tras el análisis del asunto en cuestión, las alternativas ofrecidas por la normativa de aplicación y su encaje, la adecuación al marco fijado por el modelo de ocupación del territorio diseñado por el Plan, y las propias expectativas del ciudadano en concreto, se pueden aunar en varios tipos, que pasamos a detallarlos a continuación:

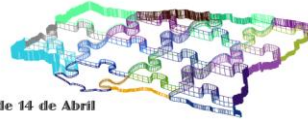
4.1.2.1 TIPO 1. RELATIVAS AL SUELO RÚSTICO

Respecto del tratamiento del suelo rústico en general y de los asentamientos cabe hacer una primera distinción entre las alegaciones que hacen referencia a viviendas preexistentes y aquellas otras de propietarios de parcelas sin construir, al resultar supuestos totalmente distintos en su tratamiento, en tanto las Directrices de ordenación parten del criterio de delimitación de los asentamientos rurales en base a las preexistencias, y en tal sentido se han estimado o desestimado.

- a. **Que se incorporen en los A.R. las licencias otorgadas de acuerdo al planeamiento en vigor.** En los asentamientos definidos en la propuesta presentada quedan incorporadas las edificaciones erigidas con anterioridad. El criterio de ordenación pormenorizada no puede ser contrario a la legislación de aplicación, la propia definición de asentamiento que establece la Ley del territorio de Canarias exige preexistencias en el marco de núcleos tradicionales de poblamiento rural, lo que en el nuestro contexto conocimos como *los pueblos*.
- b. **Modificar la ordenación pormenorizada para incluir las viviendas “construidas” en suelo rústico de edificación dispersa (10.000 m²)**

Las viviendas construidas sobre parcelas de 10.000 m² en base a la Disposición Transitoria del PLOF obedecían a un modelo de ocupación que no es el tradicional. Sobre esta base, se trata de viviendas construidas al amparo de la legislación vigente en su momento que hoy día encuentran difícil encaje en la legislación actual. Ello no impide que dichas viviendas sean perfectamente legales, siendo el objetivo su consolidación. De ahí que la Ley1/2013 establezca para ellas un régimen jurídico que les permita las obras que sean necesarias para su ampliación, reforma o finalización en muchos casos, en los términos que fije el Plan General:





“Ley 1/2013, de 25 de abril, de modificación del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo.

...“El régimen jurídico a aplicar a las instalaciones, construcciones y edificaciones, así como a los usos existentes, ha generado en la práctica un alto nivel de inseguridad jurídica respecto a las consecuencias del mismo en el derecho de propiedad. Y también ha generado malestar por provocar la equiparación de aquellos inmuebles erigidos en pleno cumplimiento de la legalidad, pero que sobrevenidamente resultan disconformes con una nueva ordenación, de aquellos que fueron erigidos al margen de la legalidad.

Resulta conocido que la potestad de planeamiento no queda limitada por las ordenaciones precedentes y que el ejercicio de esa potestad a lo largo del tiempo conlleva, habitualmente, alteraciones, de mayor o menor importancia, sobre lo que aquí interesa, el tejido urbano preexistente, situando a las instalaciones, construcciones, edificaciones, usos y actividades discordantes o disconformes con la nueva ordenación en situación legal de fuera de ordenación.

La disconformidad de lo existente con la nueva ordenación supone, por tanto, el automático sometimiento de esa preexistencia al régimen jurídico de fuera de ordenación. Pero no todas las discordancias tienen la misma trascendencia o importancia en la efectiva implantación de la nueva ordenación, razón por la que el artículo 44.4 TRLOTENC, permite su modulación y, en su defecto, aplica el régimen más restrictivo en defensa de la efectiva implantación de la nueva ordenación.

La presente modificación pretende distinguir, modulando, el régimen jurídico aplicable a cualquier preexistencia que resultase disconforme con la nueva ordenación aprobada pero cuya pervivencia no resulta incompatible con la efectiva implantación de esa ordenación, del régimen jurídico aplicable a cualquier preexistencia que resultase disconforme y, además, incompatible, por cuanto la efectiva implantación de la nueva ordenación conlleva necesariamente la transformación, desaparición o sustitución de la preexistencia.”...

c. Que la parcela mínima sea de 1.000 m² en A.R

Esta propuesta es compleja de adaptar tal y como se analizó en las alternativas planteadas. De todos modos, es posible considerar que esta proposición tiene unas implicaciones de aumento del número de viviendas al doble, con la consiguiente necesidad de mayores espacios libres y dotaciones.

d. Que todos los suelos fuera de A.R. y ENP, pasen a Protección agraria

El documento que ahora se encuentra en Información pública realiza una exhaustiva recopilación de las condiciones físicas y morfológicas de la totalidad de los suelos del municipio, de dicha información se ha extraído la realidad física del municipio que tiene su trasposición en la diferenciación de suelos con valores paisajísticos y ambientales, más allá de los ENP, que son la imagen colectiva del territorio y deben ser preservados para las generaciones futuras y, por otro lado, existen otros tipos de valores en el territorio (ej, accidentes geográficos, barrancos y crestas)

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el día 27 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.

Fdo.: La Secretaría.
María Mercedes Contreras Fernández

que no deben ser objeto de transformación, sin perjuicio de otros puestos de manifiesto en el análisis y diagnóstico ambiental.

4.1.2.2.-TIPO 2 AUMENTO DE ALTURA EN SUELOS URBANOS Y RÚSTICOS

El incremento de alturas en la edificación ha de ser sopesado desde distintos puntos de vista. Primeramente desde el punto de vista técnico: anchos de calle, colmatación del entorno, esponjamiento preexistente, orientación e incluso la propia morfología de la edificación influyen a la hora de asignar el número máximo de plantas a una parcela. Por otro, razones jurídicas: la propia afectación de legislaciones sectoriales como en nuestro caso las aeroportuarias; el cumplimiento de normas concretas como el límite que cuentan los Planes Generales en cuanto a incremento de la densidad de población; y por qué no, también económicas: la capacidad y sustentabilidad económica para ofrecer las infraestructuras necesarias en función de los incrementos poblacionales o la imposibilidad de adquirir nuevos espacios libres, también proporcionales, son todas ellas razones que pesan e influyen a la hora de autorizar la altura de una edificación.

Difícil equilibrio es el logrado por un lado entre el objetivo marcado por la legislación vigente de incrementar las alturas de la edificación como muestra de un uso eficiente y sostenible del suelo y la conjugación de todos los factores detallados en el párrafo anterior.

En el suelo rústico además pesa el hecho de intentar evitar las tipologías propias de suelo urbano a fin de mantener el carácter tradicional rural de los asentamientos.

4.1.2.3.- TIPO 3 INCORPORAR AL ASENTAMIENTO RURAL TODAS LAS EDIFICACIONES EXTERIORES

La explicación es similar a la ofrecida en los apartados a y b del tipo 1.

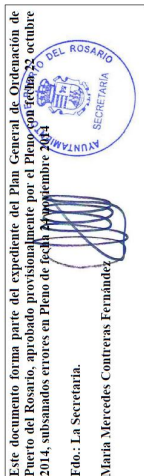
4.1.2.4.- TIPO 4 Y 5. ORDENACIÓN PORMENORIZADA DE EL MATORRAL Y BARRIO NUEVO.

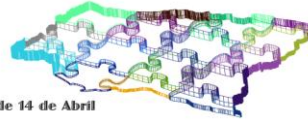
El barrio del Matorral, prácticamente colmatado por la edificación, procede de un antiguo Plan Parcial cuya gestión quedó a medias. Si bien técnicamente los suelos están prácticamente urbanizados y colmatados, desde el punto de vista jurídico, la reparcelación no se culminó, existiendo a veces problemas registrales y de formalización de las cesiones. Tras un análisis más sosegado, la propuesta acomete directamente la ordenación y gestión pendiente, considerando todo el suelo como urbano consolidado salvo parcelas puntuales que carecen del total de los elementos de urbanización, y que el propio documento ordena.

4.1.2.5.-TIPO 6. PLAYA BLANCA MARLAPE

En la propuesta sometida a Información Pública se proponía la consideración de la urbanización Marlope como Suelo Urbano no Consolidado, debido a su deficiente estado de urbanización y a las dificultades de acceso por parte de la administración a la disponibilidad de las dotaciones y espacios libres precisos para el servicio de la población.

Igualmente se proponía su envío a desarrollo mediante Plan Parcial para su reconsideración con las nuevas circunstancias y una mayor aproximación a la realidad física de ambos barrios,





circunstancia que demoraba en el tiempo la ordenación y las garantías de los particulares, que alegaron este particular en el trámite. Como quiera que existe una parcelación previa que contenía la ordenación que da como resultado la morfología actual, se rescata la misma por parte de los redactores del plan y se implementa como suelo urbano no consolidado.

El Ayuntamiento promoverá los acuerdos precisos para que la carga de cesiones y urbanización pendiente sean asumidas por los promotores iniciales.

4.1.2.6.-TIPO 7. PLAYA BLANCA ALTO DEL JABLE

En la propuesta sometida a Información Pública se proponía la consideración de la urbanización Alto del Jable como Suelo Urbano no Consolidado, debido a su deficiente estado de urbanización y a las dificultades de acceso por parte de la administración a la disponibilidad de las dotaciones y espacios libres precisos para el servicio de la población.

Igualmente se proponía su envío a desarrollo mediante Plan Parcial para su reconsideración con las nuevas circunstancias y una mayor aproximación a la realidad física de ambos barrios, circunstancia que demoraba en el tiempo la ordenación y las garantías de los particulares, que alegaron este particular en el trámite. Como quiera que existe una parcelación previa que contenía la ordenación que da como resultado la morfología actual, se rescata la misma por parte de los redactores del plan como suelo urbano consolidado y se implementa, básicamente en los bordes y vacíos para completar el barrio con remates de suelo urbano no consolidado,

Resulta obvio que corresponde a los promotores de la urbanización la carga de cesiones de estos barrios, por lo que habrá que gestionar su rescate o, en su caso, la gestión para la recuperación de los espacios públicos que corresponden a estos barrios.

4.1.2.7.-TIPO 8. PLAYA BLANCA RESIPLAYA

En la propuesta sometida a Información Pública se proponía la consideración de la urbanización Resiplaya como Suelo Urbano no Consolidado, debido a su deficiente estado de urbanización y a las dificultades de acceso por parte de la administración a la disponibilidad de las dotaciones y espacios libres precisos para el servicio de la población.

Igualmente se proponía su envío a desarrollo mediante Plan Parcial para su reconsideración con las nuevas circunstancias y una mayor aproximación a la realidad física de ambos barrios, circunstancia que demoraba en el tiempo la ordenación y las garantías de los particulares, que alegaron este particular en el trámite. Como quiera que existe una parcelación previa que contenía la ordenación que da como resultado la morfología actual, se rescata la misma por parte de los redactores del plan y se implementa como suelo urbano no consolidado.

El Ayuntamiento promoverá los acuerdos precisos para que la carga de cesiones y urbanización pendiente sean asumidas por los promotores iniciales.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Ayuntamiento de Puerto del Rosario el 20 de Octubre de 2014, subsanados errores en Plano de fecha 17 de Septiembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
Maria Mercedes Contreras Fernandez
SECRETARÍA

4.1.2.8.- TIPO 9. CAMINOS PÚBLICOS

La vinculación de las propiedades en suelo rústico de asentamiento a la disponibilidad de acceso a vía pública motiva que un importante conjunto de ciudadanos acuda al trámite solicitando el reconocimiento del acceso a su propiedad como camino o sendero público que dé la opción de su tratamiento como parcela edificable con las condiciones normativas de aplicación. Estas solicitudes son de diversa naturaleza y engloban vías de dominio público con otras que son el resultado de servidumbres entre propiedades de particulares, caminos privados o simples marcas de vehículos en el terreno.

Es por ello que se hace necesario la confección de un catálogo que determine la naturaleza jurídica de dichos accesos y aclare cuales son de dominio público en la actualidad, cuales deben ser rescatados para el uso y dominio público y cuales otros son de dominio privado y deben permanecer como tales.

Se está realizando por el Ayuntamiento inventario y catálogo de caminos y senderos del municipio con el fin de determinar los usos y dominio de los mismos y su encaje en la propuesta del PGO

4.1.2.9.- TIPO 10. RELATIVAS AL PLAN DE MOVILIDAD MUNICIPAL

La documentación del Plan General incorpora, a los efectos de completar la información territorial elaborada, un estudio de movilidad que recoge una serie de conclusiones y propuestas relativas a la mejora del sistema de circulaciones en el municipio, este estudio tendrá como consecuencia la redacción de un Plan Especial de Movilidad Municipal, que recogerá aquellos aspectos más convenientes para aquel objetivo, plan que tendrá su tramitación autónoma, incluidos los trámites de participación ciudadana, para su adecuado encaje en las acciones futuras.

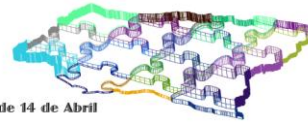
En este sentido se propone estimar las alegaciones formuladas, informándole que el Estudio municipal de movilidad que incorpora el Plan General, en cumplimiento de la Ley 13/2007, de 17 mayo de ordenación del Transporte por carretera de Canarias, recoge una serie de medidas específicas a fin de conseguir la continuidad entre los distintos modos de transporte dentro del término municipal y, en especial, adopta medidas que prevean y ordenen las necesidades de movilidad y transporte público de los vecinos, con especial atención al impacto de las infraestructuras sanitarias, educativas o administrativas. No obstante se valoran positivamente las aportaciones realizadas al mismo, a cuyo fin se plantea como propuesta desarrollar mediante Plan Especial el conjunto de medidas ya definidas junto con todas aquellas aportaciones ciudadanas con el objetivo de lograr el mayor consenso en esta importante cuestión.

4.1.2.10.- TIPO 11. RELATIVAS AL ÁMBITO DE LA CORNISA

Se trata de un espacio urbano absolutamente privilegiado, fachada principal de la ciudad hacia el mar y del cual las sucesivas corporaciones han tratado de poner en valor esa especial situación con los intereses de la propiedad y de los vecinos actuales, sin que, hasta el momento se haya encontrado la fórmula que sea aceptable para todas las partes en presencia.

En principio el nuevo Plan General eliminaba la figura del Plan Especial de desarrollo para incorporar la ordenación pormenorizada, tratándolo como un Suelo Urbano No consolidado de Renovación, del cual se derivarían las correspondientes operaciones de reparcelación y urbanización.





La reflexión realizada durante el periodo de información pública han reconducido la propuesta hacia su consideración como suelo urbano consolidado como no podía ser de otra forma, asignándole un incremento de aprovechamiento que permita materializar los intereses legítimos de los afectados y, básicamente, concentrar en la participación de aquellos la búsqueda de un acuerdo que permita facilitar la solución, sin apriorismos ni determinaciones previas que puedan condicionar el resultado. Para ello se acude a la figura de la Actuación de Dotación.

4.1.2.11.- TIPO 12. RELATIVAS AL SISTEMA GENERAL DEL PARQUE DE LA MÚSICA

La propuesta debe partir del reconocimiento de la realidad territorial y, en este caso, parece que se debe promover el acuerdo entre los objetivos básicos del Plan General y la población afectada, estudiando las repercusiones de la ordenación y las posibilidades de acuerdo con la población a que va destinada.

Habría que partir de esta realidad física, de la cual se puede concluir que el tejido edificado alcanza a doce viviendas, algunas en mal estado, dos parcelas intermedias y dos naves industriales que rematan la frontera norte de la calle Juan Ismael, además de cuatro viviendas y una parcela hacia la calle Néstor Álamo.

Por todo ello procede estimar las alegaciones formuladas, redelimitando el Sistema General de Espacios Libres SGEL 0031 PARQUE DE LA MUSICA, de tal forma que no afecte a las edificaciones existentes en la zona de Las Salinas, considerando no obstante plenamente justificada la existencia de dicho Sistema General dentro de la estructura general del modelo de ocupación del territorio.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario el día 20 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Noviembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
María Mercedes Contreras Fernández

RESUMEN DE PRESENTACIÓN DE ALEGACIONES			
Nº de alegaciones presentadas	En plazo	1.079	
	fuera de plazo	15	
PROPORCIÓN DE LA CONSIDERACIÓN			
	En plazo	Fuera de plazo	%
Desestimadas	374	1	34,28
Estimadas parcialmente	192		17,55
Estimadas	513	14	48,17
TOTAL		1.094	100,00

TIPOS DE ALEGACIONES Y SU RESULTADO			
TIPOLOGÍA	Nº	CONSIDERACIÓN	CORRECCIÓN

Tipo 1 y 3. Asentamientos rurales	270	VARIAS	INDIVIDUAL
Tipo 2. Aumento de Altura en s.	34	DESESTIMACIÓN	NO
Tipo 4 y 5. El Matorral Barrio	36	ESTIMACIÓN	SI
Tipo 6. Plan Parcial Marlape	3	ESTIMACIÓN	SI
Tipo 7. Alto del Jable	51	ESTIMAR Y VARIAS	SI
Tipo 8. Plan Parcial Resiplaya	18	ESTIMACIÓN	SI
Tipo 9. Caminos y senderos públicos	23	ESTIMACIÓN	NO
Tipo 10. Est. movilidad. Carril	313	ESTIMACIÓN	A PROGRAMA
Tipo 11. La Cornisa	71	ESTIMACIÓN	SI
Tipo 12.. Parque de la Música	34	ESTIMACIÓN	SI
Puerto Lajas (*)	70	VARIAS	
Suma parcial	923		
Otras	171	VARIAS	
TOTAL	1.094		

Nota: Las alegaciones de Puerto Lajas no responden a un tipo específico, hacen referencia a multitud de situaciones urbanísticas.

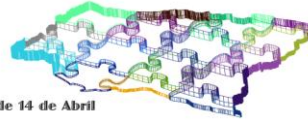
4.1.3 ALEGACIONES ESPECIALES

Existe un conjunto de alegaciones que, por razón de su origen, administraciones públicas que acuden al trámite en solicitud de demandas concretas respecto de sus intereses en el municipio o que presentan informes en el grupo de los particulares, o bien por razón de la representatividad de grupos, colectivos o asociaciones profesionales, que acuden a esta vía de participación, por razón de su representación de intereses colectivos, merecen una respuesta diferencial desde este plan. Dentro de este grupo se encuentran las Administraciones Públicas (Ministerio de Empleo y Asuntos Sociales, Cabildo Insular, Consejería de Educación del Gobierno de Canarias, Organizaciones profesionales como el Colegio de Aparejadores y el de Arquitectos, Red Eléctrica, Asociaciones de Vecinos como Los Hornos del Charco, Morros del Sol, Centro Cultural El Aceitunal, Los Pajeros, Temejereque, EL Encuentro Mojito Verde, Club Deportivo de La Amistad, Casino EL Porvenir, Plataforma ciudadana vecinal de Puerto del Rosario, Partidos Políticos,

4.1.4 ALEGACIONES QUE HACEN REFERENCIA A CONTENIDOS DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

La mayoría de las alegaciones referidas al contenido ambiental del Documento hacen referencia a los valores presentes en pequeñas áreas o parcelas concretas que, en la mayoría de los casos, se ubican en los bordes de las unidades ambientales homogéneas, las cuales han servido de base para el diagnóstico y posterior clasificación y categorización del suelo rústico. Se han estimado todos aquellos casos en que se ha constatado la existencia de dichos valores y verificado como



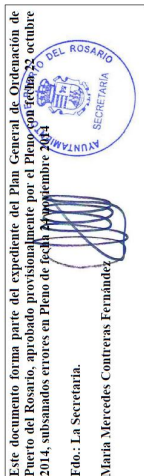


correcciones de borde de los límites de la unidad ambiental homogénea, desestimándose el resto al encontrarse en el interior de dicha unidad.

En algún caso se han detectado erratas de categorización, y por último, se ha incorporado la categoría de suelo rústico de protección minera.

4.2 CORRECCIONES DERIVADAS DE LAS ALEGACIONES

Las alegaciones tienen un sentido de aportación por parte de los ciudadanos de una observación más cercana a los problemas que técnicamente pueden tener una determinada lógica formal y encaje legal, pero cuya aplicación en puntos concretos y en relación con los efectos de la ordenación en la realidad de las personas, requieren una reflexión y, para el caso de las alegaciones estimadas, una corrección de la ordenación más acorde con la realidad física y con el encaje de la propuesta, en resumen se acompaña a continuación una síntesis de las principales correcciones que se introducen en función del estudio de las alegaciones presentadas.



4.2.1 EN SUELOS URBANOS

1.- Corrección del criterio para las áreas de transformación en suelo urbano.

La propuesta objeto de la aprobación inicial y sometida al trámite de información pública contenía el criterio básico de considerar como suelo urbano no consolidado, de acuerdo con el artículo 51.2.b. del TRLOTENC'00, aquellas áreas del interior de la ciudad compacta que precisaran de una operación de renovación integral con imposición de condiciones edificatorias nuevas en el interior de su ámbito. Se trataba de localizaciones específicas que, o bien provenían de Unidades de actuación del anterior Plan General que se encontraban parcialmente desarrolladas o bien, ámbitos interiores al casco cuyos usos anteriores bloqueaban cualquier intento de renovación

A partir de la exposición de la propuesta, muchas de las alegaciones objetaron la disponibilidad de los servicios e infraestructuras propios del suelo urbano consolidado para oponerse a la consideración de estas piezas como SUNCU, y solicitaban su cambio a SUCU con argumentos que podrían originar conflicto jurídico y, con ello, dilación del procedimiento de consecución del objetivo básico de la ordenación, el conseguir completar la ciudad compacta con las menores dificultades y en el plazo más reducido posible.

Estas alegaciones motivan la reflexión técnica y jurídica en el seno del plan y, en consecuencia, adoptar la decisión de que, aquellos ámbitos de SUNCU a Renovación (SUNCRE), que no precisan de ejecución de urbanización perimetral, por disponer de los servicios exigidos, pasen a SUCU, habilitando su disponibilidad para el ejercicio del derecho a la edificación. De estos ámbitos, aquellos que vienen sometidos a operaciones de renovación integral pasan a la condición de suelo consolidado para **Actuaciones de Dotación** de acuerdo con las especificaciones del Real Decreto

Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la ley de suelo, considerándolas como lo que es su naturaleza, procesos de transformación urbanísticas que necesitan de una visión integrada para conseguir un resultado acorde con su localización urbana.

2.- Nueva Unidad de Actuación en el borde de Majada Marcial.

En la documentación de la aprobación inicial, el límite entre el suelo urbano del naciente de Majada Marcial, entre la calle Primero de Mayo y Alcaldes Mayores, y el suelo rústico formaba un quiebro que dejaba en condición de rústico un conjunto de viviendas que forman el cierre natural de aquella frontera, las alegaciones presentadas razonaban la pequeña entidad del área, su condición de integradas en la trama urbana y su condición de regularización del límite del suelo urbano, argumentos que parecían sustentarse en las condiciones legales de aplicación.

Por ello, se integran en una nueva UA en suelo urbano no consolidado que cierra las edificaciones existentes dotando a los espacios no edificados de nuevas dotaciones y espacios libres.

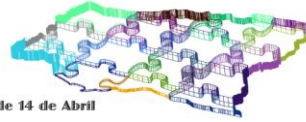
Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de
Punto del Rosario, aprobado por el Pleno de la Corporación Municipal de octubre
2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de febrero 2014

Fdo.: La Secretaría.

Maria Mercedes Contreras Fernandez



**PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN
DE PUERTO DEL ROSARIO**



Revisión para la adaptación al DL 1/2000, de 8 de Mayo y Ley 19/2003, de 14 de Abril

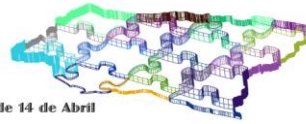
Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el día 20 de Septiembre de 2014, subsanados errores en el Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
Edo.: La Secretaría.
María Mercedes Contreras Fernández
SECRETARÍA

TABLA DE COMPARACIÓN DE ÁMBITOS ENTRE EL DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL Y EL RESULTADO DEL TRÁMITE								
DOCUMENTO RESULTADO DEL TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA					DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL			
ZONA	CÓDIGO	DENOMINACIÓN	CLASE Y CATEGORÍA DE SUELO	SUPERFICIE DEL ÁMBITO O SECTOR (m²)	CÓDIGO	DENOMINACIÓN	CLASE Y CATEGORÍA DE SUELO	SUPERFICIE DEL ÁMBITO O SECTOR (m²)
CENTRO	SUNCRE 1.1.1	CASINO	SUNCRE	6.292	SUNCRE 1.1.4	CASINO	SUNCU	9.345
	SUNCRE-(d) 1.1.2 (*)	CIUDAD DE LA JUSTICIA	SUNCRE	32.366	SUNCRE-d 1.1.2	CIUDAD DE LA JUSTICIA	SUNCU	44.827
	AD 1.1.1	REPÚBLICA ARGENTINA	SUC	1.277	AD 1,1,1	REPÚBLICA ARGENTINA	SUC	1,277
	AD 1.1.2	C.C. LAS ROTONDAS	SUC	21.000	AD 1,1,2	C.C. LAS ROTONDAS	SUC	21
	AD 1.1.3	CENTRO	SUC	2.084	AD 1.1.3	CENTRO	SUC	2.084
	AD 1.1.4	LA CORNISA-NORTE	SUC	7.272	SUNCRE 1.1.1	LA CORNISA	SUNCU	15.066
	AD 1.1.5	LA CORNISA-SUR	SUC	7.794				
	AD 1.1.6	PRIMERO DE MAYO-N	SUC	2.487	SUNCU 1.1.1	PRIMERO DE MAYO	SUNCU	9.248
	AD 1.1.7	PRIMERO DE MAYO-C	SUC	2.305				
	AD 1.1.8	PRIMERO DE MAYO-S	SUC	2.150				
	AA 1.1.9	GLORIETA DEL CUARTEL	SUC	581	SUNCRE 1.1.3	GLORIETA CUARTEL	SUNCU	9.019
					AA 1.1.1	BARRIADA DEL CARMEN	SUC	1.705
		SG-DF-1.1.08	CUARTEL	SUC	96.079	SUCU P 1.1.1 (SG-DF)	CUARTEL	SUC
EL CHARCO	SUCU-PR (R 2)	RESIDENCIAL R 2	SUC	111.428	APARECE EN EL TRÁMITE DE INF. PÚBLICA			
	SUNCU 1.2.1	ROSITA DEL INGLES-E	SUNCU	31.646	SUNCU 1.2.1	ROSITA DEL INGLES	SUNCU	57.717
	SUNCU 1.2.2	HORNOS DEL CHARCO	SUNCU	42.189	SUNCU-P 1.2.2	HORNOS DEL CHARCO	SUNCU	44.558

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de
 Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Cabildo de La
 Laguna de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 14 de septiembre de 2014.
 Fdo.: La Secretaría.
 María Mercedes Contreras Fernández

	SUNCU 1.2.3	GAVIA DE LOS HORMIGA	SUNCU	15.556	
	SUNCU 1.2.4	ROSITA DEL INGLES-O	SUNCU	26.071	
	AD-(d) 1.2.1	CISNEROS	SUC	5.211	
	AD-(d) 1.2.2	ALMIRANTE LALLERMAND	SUC	3.683	
LAS SALINAS	SUNCRE-P 1.3.1	UNELCO-ENDESA	SUNCRE	58.404	
	SUNCU 1.3.1	LAS SALINAS	SUNCRE	22.182	
FABELLO ALTO	SUNCRE 1.4.1	ROSA DE MARCIAL	SUNCRE	35.838	
	SUNCU 1.4.1	SABANDEÑOS	SUNCU	30.042	
	SUNCU 1.4.2	BEETHOVEN	SUNCU	10.151	
	SUNCU-(d) 1.4.3	SUERTE DE DON FELIPE	SUNCU	25.348	
FABELLO BAJO	AD-(d) 1.5.1	JUAN DE BETHENCOURT	SUC	4.254	
	AD 1.5.2	GRAN CANARIA	SUC	2.973	
MAJADA MARCIAL	SUNCU 1.7.1	PAREONES	SUNCU	6.512	
	SUNCU 1.7.2	MAJADA DE MARCIAL-SUR	SUNCU	20.678	
BUENA VISTA	SUNCU 1.8.1	GOYA	SUNCU	17.189	
	AD-(d) 1.8.1	TENESOR	SUC	10.083	
	AD 1.8.2	EL GRECO	SUC	3.134	
	AD 1.8.3	DULCINEA	SUC	11.579	
ROSA VILA	SUCU-PR (R**)	ROSA VILA - RESIDENCIAL	SUC	176.446	
RISCO PRIETO	SUCU-PR (I-5)	LLANOS DE NEGRÍN	SUC	78.302	
	SUNCU 1.10.1	RISCO PRIETO	SUNCU	41.171	
LOS POZOS NORTE	SUNCRE-(d)1.1.2 (*)	CIUDAD DE LA JUSTICIA	SUNCRE	12.461	
	SUNCU-(d) 1.13.1	LOS POZOS NORTE	SUNCU	13.328	
	AD 1.13.1	HOTEL CIUDAD	SUC	1.640	
	AD.1.13.2	JUCAR	SUC	1.396	
	AD.1.13.3	SEGURA	SUC	1.939	
LAS GRAN ADAS	AD-(d) 1.15.1	ACCESO AL HOSPITAL	SUC	15.747	
LA HONDURA INPES CASA	SUCU-PR (R-l)	LA HONDURA	SUC	315.981	
PLAYA BLANCA	SUNCU 2.5.1	MONTAÑA PLAYA BLANCA	SUNCU	132.775	
	SUNCU 2.5.2	RESIPLAYA	SUNCU	79.467	
	SUNCU 2.5.3	MARLAPE	SUNCU	65.166	

SUNCU 1.2.3	GAVIA DE LOS HORMIGA	SUNCU	15.556
ROSITA DEL INGLES-SE SEPARA EN SUNCU 1.2.1 Y SUNCU 1.2.4.			
AD 1.2.1	CISNEROS	SUC	7.217
SUNCRE-P 1,3,1	UNELCO-ENDESA	SUNCU	58,404
SUNCU 1,3,1	LAS SALINAS	SUNCU	22,182
SUNCRE 1,4,1	ROSA DE MARCIAL	SUNCU	35,838
SUNCU 1,4,1	SABANDEÑOS	SUNCU	30,042
SUNCU 1,4,2	BEETHOVEN	SUNCU	10,151
APARECE EN EL TRÁMITE DE INF. PÚBLICA			
AD-d 1.5.1	JUAN DE BETHENCOURT	SUC	4.047
AD 1.5.2	GRAN CANARIA	SUC	3.180
APARECE EN EL TRÁMITE DE INF. PÚBLICA			
APARECE EN EL TRÁMITE DE INF. PÚBLICA			
SUNCU 1.8.1	GOYA	SUNCU	17.189
AD 1.8.1	TENESOR	SUC	9.243
APARECE EN EL TRÁMITE DE INF. PÚBLICA			
SUNCRE 1.8.1	DULCINEA	SUNCU	12.844
SUCU-PR (R**)	ROSA VILA - RESIDENCIAL	SUC	176.446
SUCU-PR (I-5)	LLANOS DE NEGRÍN	SUC	78.302
SUNCU 1.10.1	RISCO PRIETO	SUNCU	41.171
SUNCRE-d 1.1.2	CIUDAD DE LA JUSTICIA	SUNCU	44.827
APARECE EN EL TRÁMITE DE INF. PÚBLICA			
AD 1.13.1	HOTEL CIUDAD	SUC	2.132
AD.1.13.2	JUCAR	SUC	1.393
AD.1.13.3	SEGURA	SUC	1.942
AD 1.15.1	ACCESO AL HOSPITAL	SUC	12.645
SUCU-PR (R-l)	LA HONDURA	SUC	315.981
SUNCU-d (P) 2.5.1	MONTAÑA PLAYA BLANCA	SUNCU	170.521
SUNCU-P 2.5.2	RESIPLAYA	SUNCU	72.679
SUNCU-P 2.5.3	MARLAPE	SUNCU	69.801



					APARECE EN EL TRÁMITE DE INF. PÚBLICA			
	SUNCU 2.5.4	VAGUADA DEL JABLE	SUNCU	43.457	SUNCU-P 2.5.4	ALTO DEL JABLE	SUNCU	144.082
	SUCU 2.5.4	ALTO DEL JABLE	SUC	144.082	SUNCU 2.6.1	LA MARETA	SUNCU	79.741
AEROPUERTO	SUNCU 2.6.1	LA MARETA	SUNCU	79.741	SG-SP 2.6.021	AEROPUERTO	SUC	3.293.608
	SG-SP 2.6.021	AEROPUERTO	SUC	#####	SUNCU-P 2.7.1	MATORRAL	SUNCU	42.765
MATORRAL	SUNCU- 2.7.1	MATORRAL	SUNCU	15.027				
	AD 2.7.1	MATORRAL-NORTE	SUC	1.729				
	AD 2.7.2	MATORRAL-CENTRO	SUC	9.090				
	AD 2.7.3	BARRIO NUEVO	SUC	4.698	SUNCU-P 2.7.2	BARRIO NUEVO	SUNCU	57.380
ZURITA	SUNCU-P 2.10.1	ZURITA	SUNCU	165.630	SUNCU-P 2.10.1	ZURITA	SUNCU	167.830

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno de la Corporación Municipal de Puerto del Rosario, en su sesión de fecha 14 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
 Fdo.: La Secretararía.
 María Mercedes Contreras Fernández

3.- Reordenación de la Avenida Alcaldes Mayores para facilitar la gestión del área

La Avenida Alcaldes Mayores forma la frontera de los suelos de transformación de La Charca y Majada Marcial y, como tal, sobre ella se produce la confluencia de categorías de suelo urbano y urbanizable del Plan General anterior con casuísticas diversas, urbanos consolidados, urbanizables en desarrollo, el SUSO PR-R.1. Sector Central, urbanizables sin desarrollo, el SUSNO R-3 La Charca y suelos urbanos no consolidados que, en sus casi veinte años de desarrollo del PGO, dibujan una problemática de borde que las alegaciones ayudan a perfilar y ajustar para adecuarlo a las diversas condiciones de propiedad y, con ello, facilitar la gestión posterior.

4.- Incorporación de la ordenación detallada de la totalidad de las áreas de transformación.

En la propuesta sometida a Información Pública se proponía la consideración de las urbanizaciones residenciales periféricas al Casco, Altos del Jable, Marlape, Resiplaya, Barrio Nuevo y El Matorral como Suelo Urbano no Consolidado, debido a su deficiente estado de urbanización y a las dificultades de acceso por parte de la administración a la disponibilidad de las dotaciones y espacios libres precisos para el servicio de la población.

Igualmente se proponía su envío a desarrollo mediante Plan Parcial para su reconsideración con las nuevas circunstancias y una mayor aproximación a la realidad física de ambos barrios, circunstancia que demoraba en el tiempo la ordenación y las garantías de los particulares, que alegaron este particular en el trámite. Como quiera que existe una parcelación previa que contenía la ordenación que da como resultado la morfología actual, se rescata la misma por parte de los redactores del plan y se implementa como suelo urbano no consolidado, o consolidado en función de la disponibilidad de servicios, ordenado desde el PGO.

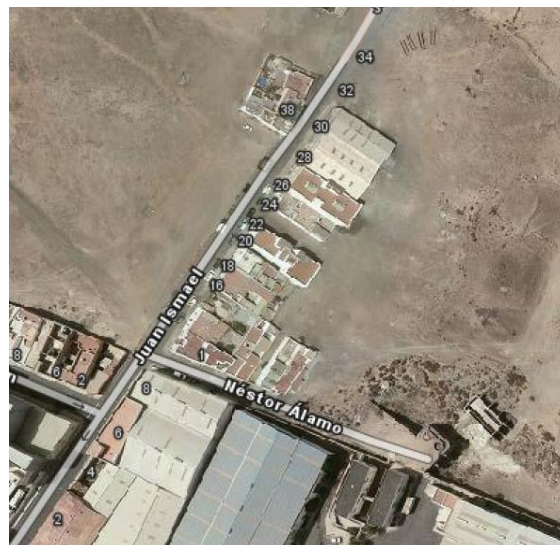
5.- Aclaración de la norma de aplicación en los suelos industriales con ordenación incorporada

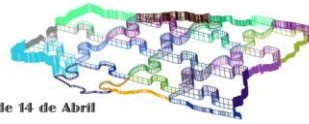
Algunas alegaciones mostraban posibles contradicciones entre la ordenanza de aplicación derivada de los planes parciales aprobados con destino de uso industrial, fundamentalmente el parámetro de edificabilidad neta de parcela edificable y la norma del plan general con idéntico uso que proponía una densidad de edificación más acorde con el uso básico terciario e industrial y, en tal sentido, solicitaban la aplicación de la norma frente a la ordenanza, factor que era posible admitir puesto que es el resultado de apreciar el desajuste volumétrico en aplicación de tal determinación. Ello no significa alteración de las determinaciones básicas del plan parcial puesto que es un ajuste de mínima incidencia en la ordenación y no afecta a los aprovechamientos del plan parcial pues se extiende a la totalidad de las parcelas del mismo.



6.- Redelimitación del SG Parque de la Música por existencia de viviendas en suelo urbano

La pieza de Sistema general Parque de la Música venía compuesta por dos ámbitos de suelo separados por la calle Juan Ismael, que obligaba a usos diferenciados entre ambas por discontinuidad, del trámite de audiencia se desprende la existencia de una fachada de viviendas y naves continua sobre la citada calle que, además de estar totalmente consolidada por edificación contaba con todos los servicios del artículo 51 del TRLOTENC'00, lo que las convertía de facto en suelo urbano consolidado, razón que aconseja su consideración como SUCU, quedando al plan especial o proyecto ordinario de obras, en desarrollo del sistema general la ordenación específica acorde con el destino de esta pieza de la estructura básica del plan. Esta admisión de las alegaciones tiene una variable segunda que es la posibilidad de ratificar convenio con la propiedad del cuarenta por ciento del sistema general adelantando la cesión del mismo.





7.- Desaparición de la Actuación Aislada en Barriada del Carmen por dificultades de gestión

En la propuesta sometida a Información Pública después de la información urbanística recopilada para el trámite se concluyó la inadecuación del conjunto de viviendas de propiedad municipal denominada El Carmen a su localización, en lugar central del casco, tanto por situación como por condiciones morfológicas, viviendas de baja altura, baja calidad y antigüedad, que precisaría de una reposición total, siempre respetando los derechos de los residentes por procedimientos de realojo.

Pese a no haber sido objeto de alegación específica desde los ocupantes de las viviendas, el trámite puso de manifiesto por contacto personal directo la no aceptación de los residentes de un programa de intercambio de viviendas y, como quiera que se trataba de una operación de escala mínima que en nada afectaba al resultado de la ordenación del casco, se propuso la eliminación de dicha actuación, siendo el tiempo y las condiciones físicas de la edificación las que promoverán dicha actuación como demanda de los vecinos hacia el futuro.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el 27 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
María Mercedes Contreras Fernández



8.- Reconocimiento del carácter de urbano de viviendas existentes en Puerto Lajas

En la propuesta sometida a Información Pública se delimitaba el núcleo de Puerto Lajas norte en la vía denominada Caserío de Puerto Lajas, de tal modo que dicha frontera, apoyada en las condiciones de urbanización de la calle separaba el suelo urbano de la pieza de suelo rústico entre el núcleo y la ribera del mar, incluyendo un conjunto de viviendas en la acera del mar, ello produjo una cantidad de alegaciones que impusieron la discusión entre los valores del territorio que se potenciaban con la decisión del planeamiento y el conflicto social que se producía con la situación irregular en que quedaban dichas viviendas, de la citada discusión se concluyó que la distancia hasta la ribera del mar tenía una dimensión importante que permitía integrar dichas viviendas en sus condiciones de suelo urbano, siendo su dimensión mínima respecto del beneficio social producido, sin afectar al modelo planteado.



9.- Modificación por reducción de la Glorieta del cuartel para afectar al menor número de viviendas

La reordenación del área portuaria de Puerto del Rosario tiene como resultado una propuesta que sigue a la del Plan General anterior de concentración de actividades terciarias e industriales ligadas a dicho área que precisan de un cauce de salida de los tráficos derivados que forzosamente deben producirse sin intersección con los correspondientes al área residencial central, para ello deben buscarse alternativas de segundo orden para derivar aquellos tráficos hacia las vías territoriales, en la propuesta de la Aprobación Inicial se establecía un suelo urbano no consolidado vinculado a la rotonda de giro de dichos tráficos, que se acompañaba de la reordenación de las viviendas militares, de la primera fila de la calle Comandante Díaz Trayter para renovar dicha fachada. Las alegaciones presentadas mostraban una reacción de los residentes que ponía en cuestión la viabilidad de la gestión de dicha propuesta, lo que obliga a la reconsideración de la misma reduciéndola al mínimo para que, manteniendo la funcionalidad de los tráficos, afecte al menor número de personas posible.

De este modo se delimita una nueva Actuación Aislada en suelo urbano para proceder al realojo de las viviendas afectadas, que serán únicamente cuatro, que pasan a realojo de los vecinos afectados.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el día 17 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.

Fdo.: La Secretaría.

Maria Mercedes Contreras Fernández

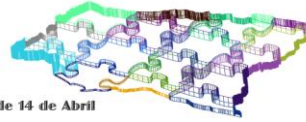


4.2.2 EN SUELOS URBANIZABLES

1.- Incorporación de la documentación equivalente a la de Plan Parcial en el SUSO TE/I-2 El Matorral

4.2.3 EN SUELOS RÚSTICOS

1.- AJUSTAR LOS LÍMITES DE LAS UNIDADES AMBIENTALES A LA REALIDAD FÍSICA, UAH número 77-79 Bco de Goroy, UAH nº 80, UAH 36, UAH núm. 13 y 9, UAH núm. 23 Y UAH núm. 27.



2.- ACLARAR LOS CONTENIDOS NORMATIVOS DEL SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN PAISAJÍSTICA AGRARIA SRPPA, PARA EVITAR CONFUSIONES DE INTERPRETACIÓN.

3.- INCORPORAR LAS ESTACIONES DE SERVICIO ANEJAS A LA RED VIARIA COMO SRPIE, CALIFICÁNDOLAS COMO ÁREA DE SERVICIO, INCORPORAR NORMATIVA.

4.- CORREGIR LOS BORDES DE SR DE ASENTAMIENTO EN AQUELLOS LUGARES QUE SE ESTIMA LA ALEGACIÓN Y NO CONTRADICE EL CRITERIO DE DELIMITACIÓN PROPUESTO

4.2.4 EN EL PROGRAMA DE ACTUACIÓN

a.- MODIFICAR LOS PARÁMETROS DERIVADOS DE PASO DE SUNCRE A SUC-AD A LOS EFECTOS ECONÓMICOS

La estimación de un número importante de alegaciones de los particulares, conlleva la modificación de la categoría de SUNCRE a SUCU-Ad, que traslada sus efectos a las previsiones del programa de actuación y del EEF de este plan en el sentido de unos aprovechamientos de cesión obligatoria hacia el Ayuntamiento que se valoraban como ingresos derivados de la ordenación que se modifican sustantivamente por la citada modificación, lo que obliga a rehacer las tablas de previsiones financieras del plan en tal sentido.

b.- PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL NÚCLEO DE GUISGUEY

Un buen número de alegaciones de los particulares se mostraban en disconformidad con la propuesta de ordenación del núcleo de Guisguy y, en contrario, particularmente el Informe de la COTMAC, incidía en la observación de dicho núcleo como carente de condiciones para ser considerado un Asentamiento Rural. Como quiera que dicho núcleo está regulado por un Plan Especial de Protección, aunque no de Reforma, en su día puesto como ejemplo de buen hacer en materia de la protección de los valores residenciales y de paisaje del mismo, la propuesta sometida a Aprobación Inicial argumentaba estas condiciones para el mantenimiento de la ordenación contenida en el PEP y le otorgaba al conjunto la categoría de Asentamiento Rural, cuestionada en la citada opinión de la COTMAC, lo que motivaba un bucle de ordenación dado que no aparecía en el territorio la base agraria vinculada a la residencia que sustentara su consideración como Asentamiento Agrícola y ello llevaría, en la práctica, a la congelación de las expectativas de consolidación del asentamiento.

Todo ello unido a la dependencia del planeamiento general a los criterios emanados del Plan Insular, que será los que establecerán las condiciones específicas que deberán cumplir los Asentamientos con carácter general para el conjunto insular, es lo que lleva al PGO a proponer la elaboración de un Plan Especial de los contemplados en el artículo 37 del TRLOTENC'00 que complementa las determinaciones del PIOF, actualmente en Revisión/Adaptación, respecto de este núcleo singular. Ello obliga a consignar, en el Programa y en el EEF de este Plan las partidas

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, en su sesión de 14 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
Maria Mercedes Contreras Fernández
SECRETARÍA

precisas para la elaboración de dicho Plan Especial y a establecer los plazos necesarios para su tramitación y gestión posterior.

c.- PLAN DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE PUERTO DEL ROSARIO

La documentación del Plan General incorpora, a los efectos de completar la información territorial elaborada, un estudio de movilidad que recoge una serie de conclusiones y propuestas relativas a la mejora del sistema de circulaciones en el municipio, este estudio tendrá como consecuencia la redacción de un Plan Especial de Movilidad Municipal, que recogerá aquellos aspectos más convenientes para aquel objetivo, plan que tendrá su tramitación autónoma, incluidos los trámites de participación ciudadana, para su adecuado encaje en las acciones futuras.

d.- ESTUDIO DE LA RED VIARIA DEL MUNICIPIO DE PUERTO DEL ROSARIO

La vinculación de las propiedades en suelo rústico de asentamiento a la disponibilidad de acceso a vía pública motiva que un importante conjunto de ciudadanos acuda al trámite solicitando el reconocimiento del acceso a su propiedad como camino o sendero público que dé la opción de su tratamiento como parcela edificable con las condiciones normativas de aplicación. Estas solicitudes son de diversa naturaleza y engloban vías de dominio público con otras que son el resultado de servidumbres entre propiedades de particulares, caminos privados o simples marcas de vehículos en el terreno.

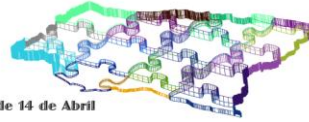
e.- ADQUISICIÓN DE LA PARCELA DEL EQUIPAMIENTO EN CALLE LA PESCA, HERNÁN CORTÉS Y PELAYO 31X54= 1.674 METROS CUADRADOS EN EL CHARCO

Un conjunto de alegaciones situadas en el entorno de la localización mencionada en el título exponían la existencia de una parcela con uso de equipamiento y espacio libre actual que, en la propuesta de Aprobación Inicial, pasaba a edificable de dominio privado, solicitándose que se mantuviera el carácter público del uso presente. La estimación de las citadas alegaciones da como resultado la necesidad de adquirir por vía administrativa desde el Plan General la citada parcela y calificarla como uso de espacios libres y equipamiento público.

Esta nueva ordenación contenida en el Plan General propone la adquisición de la citada parcela de 31 x 54 m = 1.674 m². La afección de dicha parcela por el equipamiento público obliga a incorporar el coste de su adquisición y el realojo, en su caso, de los residentes en las mismas, con cargo al Programa de Actuación y en las partidas correspondientes a adquisición de suelo y viviendas del Estudio Económico Financiero del Plan.

La existencia de un completo estudio de mercado a fecha actual para la totalidad del territorio municipal que se acompaña como anexo a la documentación básica de este Plan, permite la disponibilidad de los testigos y correctores precisos para una valoración lo más ajustada posible al derecho de los afectados.





Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el día 14 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
María Mercedes Contreras Fernández

f.- GESTIÓN AMBIENTAL

El Programa de Actuación debe incorporar una partida dedicada al control, información y seguimiento de la gestión de los aspectos medioambientales derivados de la nueva ordenación y así figura tanto en prioridades como en distribución financiera anual, en el citado Programa y en el Estudio Económico Financiero del Plan.

g.- PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE EDIFICACIONES NO AMPARADAS POR EL PLANEAMIENTO EN DESARROLLO DEL PGO D.A. 1ª DEL TRLOTENC´00

La entrada en vigor de la Ley 1/2013, de modificación del TRLOTENC respecto a las consideraciones jurídicas de las condiciones de aquellas instalaciones, edificaciones y usos que hasta ese momento venían contemplados en el apartado 4, del artículo 44, TR, que limitaba los derechos y deberes de las edificaciones erigidas con anterioridad y disconformes con la ordenación propuesta por el planeamiento, en definitiva la condición legal de “fuera de ordenación, “ vino a puntualizar la observación de las circunstancias específicas del denominado Régimen de Consolidación de aplicación a buena parte de los casos antes considerados como fuera de la legalidad.

Este nuevo régimen legal plantea una nueva visión de las edificaciones construidas en el periodo de vigencia y en observación del planeamiento anterior, y viene a resolver una gran parte de la problemática contemplada en las alegaciones presentadas respecto de edificaciones construidas al amparo del Plan General anterior y, principalmente, del PIOF y enclavadas en Suelo Rústico que, en adaptación a las nuevas condiciones legales, no pueden ser recogidas en este Plan.

No obstante, existe un conjunto de edificaciones y usos presentes en el territorio, algunos de gran antigüedad, que no tienen cabida en el citado régimen de consolidación, razón por la cual la

presente ordenación propone la elaboración de un Plan Especial de Ordenación de Edificaciones no amparadas por Planeamiento, en seguimiento de la Disposición Adicional Primera del TRLOTENC, que debe tener su correspondiente asignación financiera en el Programa y en el Estudio Económico y Financiero del Plan.

h.- ADQUISICIÓN DE VIVIENDAS AFECTADAS POR AMPLIACIÓN DE RED VIARIA

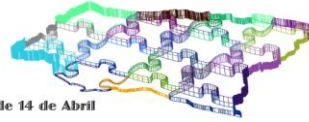
La nueva ordenación contenida en el Plan General propone transformar la actual calle Los Emigrantes en un Bulevar arbolado de grandes dimensiones que viene a afectar a dos parcelas, la primera situada en la esquina de la citada calle con la calle Alcaldes Mayores nº 40 y 42, con una superficie de 275 metros cuadrados, conteniendo un conjunto de viviendas de dos plantas, con cien metros cuadrados construidos cada una, en buen estado y, sobre la calle Los Emigrantes una edificación precaria de una planta y el cerramiento de la segunda planta, en estado regular de conservación. La segunda parcela, es la correspondiente a la calle Los Emigrantes, 26, que se trata de una propiedad de 175 metros cuadrados, a su vez dividida en el frontis que da a la citada calle, con vivienda de planta baja, con una superficie construida de 105 metros cuadrados, en estado de conservación regular y, una trasera a la anterior de 70 metros cuadrados de patio, con 46 metros cuadrados.

La afección de la ampliación de la calle sobre estas parcelas conteniendo viviendas ocupadas obliga a incorporar el coste de su adquisición y el realojo, en su caso, de los residentes en las mismas, con cargo al Programa de Actuación y en las partidas correspondientes a adquisición de suelo y viviendas del Estudio Económico Financiero del Plan.

La existencia de un completo estudio de mercado a fecha actual para la totalidad del territorio municipal que se acompaña como anexo a la documentación básica de este Plan, permite la disponibilidad de los testigos y correctores precisos para una valoración lo más ajustada posible al derecho de los afectados.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de
Punto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de octubre
2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre 2014
AYUNTAMIENTO DEL ROSARIO
SECRETARÍA
Fdo.: La Secretaría.
Maria Mercedes Contreras Fernandez





Propiedad. JOSE SANCHEZ MEDINA Y PETRA SUAREZ HERNANDEZ.



PROPIEDAD: JERONIMO GOMEZ DEL ROSARIO 42701927-N

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, en sesión celebrada el 27 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
Maria Mercedes Contreras Fernandez
SECRETARIA

4.3 RESOLUCIONES JUDICIALES QUE INCIDEN SOBRE EL PLANEAMIENTO.

El presente apartado se incluye en cumplimiento del acuerdo de la COTMAC de fecha 28 abril 2014.

La Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Canarias, Sala de lo Contencioso-Administrativo de Las Palmas, de fecha 7 de junio de 2007 procedió a anular el acuerdo del Pleno del Ayuntamiento, en sesión celebrada el 29 de octubre de 2001, por el que se aprobaba el Estudio de Detalle de la unidad de actuación UA 2B (Fábrica de Prefabricados) del PGO TR 96, así como el Proyecto de Urbanización y el Convenio Urbanístico de Gestión Concertada con la entidad adjudicataria “Fuerteventura Comunicaciones, S.L. En su fundamento jurídico cuarto se expone que *“el Estudio de Detalle vulnera el artículo 38 del TR y el propio Plan General al incrementar el aprovechamiento previsto en este de 14.700 m² hasta 47.423 m²”*. En el fundamento jurídico quinto se establece que la edificabilidad a aplicar es la establecida en el art. 105.1 del PGOU, de 0,7 m²c/m²s.

Por su parte, por Sentencia del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo número Tres de Las Palmas de Gran Canaria de fecha 7 de junio de 2007, confirmada por Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Canarias, Sala de lo Contencioso-Administrativo de Las Palmas, de fecha 18 de enero de 2008, se procedió igualmente a anular el acto administrativo de concesión de licencia de obras para la construcción del Centro Comercial y de Ocio (exp. LMC-110/02), adoptado el 1 de abril de 2002 por la Comisión Municipal de Gobierno a favor de la entidad “Fuerteventura Comunicaciones, S.L.”, para la construcción del Centro Comercial y de Ocio Las Rotondas. Por la Comisión Municipal en sesión de fecha 08 de septiembre de 2.003 se autorizó la ejecución de las obras LMC-110/02 y 169/03 en base al proyecto de ejecución presentado.

Posteriormente, la Junta de Gobierno Local reunida en sesión de fecha 21 de febrero de 2.006 resolvió modificar la licencia de construcción nº 169/03, en base al proyecto visado con fecha de 03 de enero de 2.006. El cumplimiento de las citadas Sentencias se propone garantizar mediante la suscripción del Convenio Urbanístico, que figura como Anexo del presente Plan General, que quedaría sin efectos en caso de no quedar el mismo validado por la autoridad judicial, cumpliendo así el mandato de la COTMAC en su acuerdo de abril de 2014.

4.4 JUSTIFICACIÓN DEL CONTENIDO DEL ACUERDO DEL GOBIERNO DE CANARIAS DE 21 DICIEMBRE DE 2009 SOBRE “MEDIDAS A ADOPTAR EN ORDEN A LAS POSIBLES INDEMNIZACIONES DERIVADAS DE LA IMPOSIBILIDAD DE EJECUCIÓN DE RESOLUCIONES JUDICIALES FIRMES, ASÍ COMO DE LA ALTERACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN.

El presente apartado se incluye en cumplimiento del acuerdo de la COTMAC de fecha 28 abril 2014.

A los efectos indicados se indica que con la ordenación propuesta en el presente Documento no se han detectado otros efectos que los ya planteados sobre las determinaciones vigentes o sobre la imposición de nuevas limitaciones singulares que pudieran impedir o limitar posibles derechos adquiridos a edificar o urbanizar, sin perjuicio de las previsiones contempladas en el correspondiente Estudio económico-financiero y en el correspondiente Programa de Actuación de cara a las indemnizaciones derivadas de las determinaciones urbanísticas propuestas y la Administración responsable del pago.

5 OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACIÓN.-

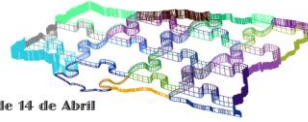
La ciudad objeto de un plan de ordenación urbanística tiene una estructura expresable en forma de *modelo*, entendido como la expresión simplificada de la realidad y, asimismo, el plano de ordenación, a partir del conocimiento del modelo existente, propone un determinado modelo proyectual, que expresará sintéticamente las líneas básicas del desarrollo futuro de la estructura urbanística de la ciudad.

Las ciudades son sin duda el patrimonio más importante que tiene un país. Son sistemas urbanos que se van adaptando a los distintos retos que se suceden a lo largo de la historia, van creciendo en la medida que va creciendo la sociedad que allí vive.

Hasta hace unas décadas las ciudades españolas, en general, eran ciudades compactas, con una elevada mezcla de usos y funciones, razonablemente eficientes y con una buena cohesión social. Por otro lado, el campo y la ciudad se visualizaban como dos realidades perfectamente distinguibles y complementarias. Este es el modelo tradicional denominado “*mediterráneo*”.

Frente a éste existe otro modelo de generar ciudad, el *anglosajón*, cuya importación ha supuesto una explosión en el consumo de recursos en general, y especialmente de suelo por su carácter difuso con usos y funciones separadas, lo que obliga a conectarlos con una extensa red de vías para el tráfico motorizado. El automóvil, la vivienda unifamiliar y las hipotecas, explican en buena medida la dirección de cambio de territorios extensos. Las hipotecas y los créditos





personales han permitido por una parte el uso masivo del automóvil y el acceso a la vivienda; con el automóvil se han desarrollado las infraestructuras de transporte que han producido mayor accesibilidad y la avanzadilla para el proceso urbanizador que ha ido ocupando extensos territorios con asentamientos de muy baja densidad.

Nuestras ciudades, y pensemos en Puerto del Rosario, son cada vez más simples. Edificios residenciales con escasos espacios urbanos, ridículos equipamientos y el omnipresente aparcamiento. Pero lo grave es que este paisaje empieza a invadir la periferia y los pueblos, con el agravante de que siempre han de estar vinculados a sistemas intensivos de transporte motorizado, basado exclusivamente en el vehículo privado.

La ciudad mediterránea razonablemente compacta y compleja se revela como un modelo de ciudad más sostenible. Trabajar de manera integrada por un modelo de ciudad sostenible y a la vez del conocimiento es la mejor estrategia incluso para competir. Así lo ha visto la Unión Europea y lo han detectado las redes de pueblos y ciudades españolas para la sostenibilidad. Así lo ha recogido la Legislación aplicable en la materia, en concreto tanto el DL 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el TRLOTENC como la Ley 19/2003, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación del territorio y del Turismo, articulando las actuaciones tendentes a garantizar el desarrollo sostenible de Canarias, definiendo los criterios de carácter básico de ordenación y gestión de uno o varios recursos naturales, fijando los objetivos y estándares generales de las actuaciones y actividades con relevancia territorial de acuerdo con la legislación sectorial que corresponda, estableciendo estrategias de acción territorial para la definición del modelo territorial básico de Canarias haciendo suya y aplicando la Estrategia Territorial Europea que persigue la implantación de un modelo integrado y sostenible y, articulando las actuaciones sobre la base del equilibrio interterritorial y la complementariedad de los instrumentos que conforman el sistema de ordenación territorial.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el día 14 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
Fdo.: La Secretararía.
María Mercedes Contreras Fernández

5.1 LOS ELEMENTOS DEFINITORIOS DE MODELO.

Los elementos fundamentales que definen el esquema básico o estructura del modelo de ocupación del territorio que establece el presente Plan General de Ordenación son las siguientes:

5.1.1 LA CAPITALIDAD INSULAR

La capitalidad de Fuerteventura con sus evidentes efectos espaciales, funcionales y fisonómicos, constituye el hecho diferencial de Puerto del Rosario en relación con el resto de núcleos de población de la Isla. Es evidente que el devenir de Puerto del Rosario y su conversión en una ciudad de tamaño medio, está indisolublemente unido a su condición de capital.

Factores demográficos, como el hecho de contar con el 35,66% de la población insular, duplicando el índice de densidad, además de protagonizar el destino final de los flujos migratorios internos de la isla, revelan el peso demográfico que tiene Puerto del Rosario en el contexto insular.

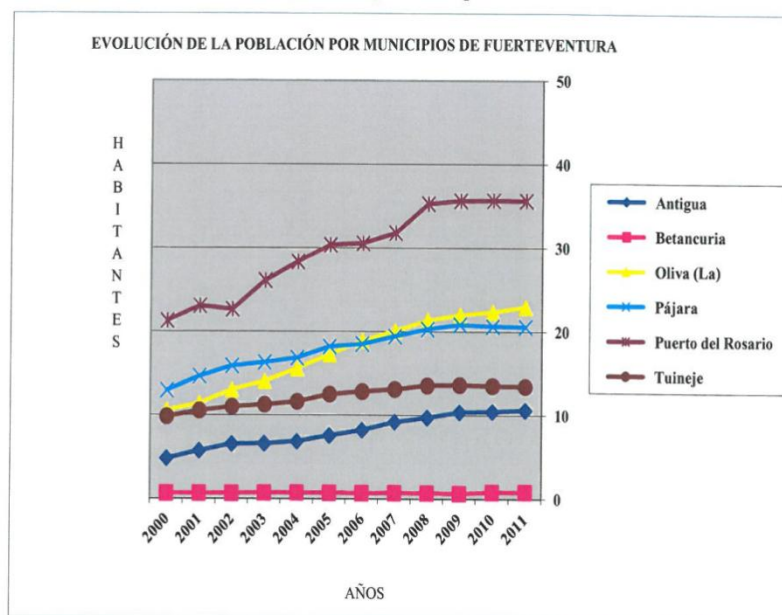
Tabla 1.2: Evolución de la población por municipios de Fuerteventura

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN POR MUNICIPIOS DE FUERTEVENTURA 2000-2011												
	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Antigua	10,60	10,46	10,37	9,72	9,20	8,21	7,58	6,85	6,59	6,54	5,72	4,82
Betancuria	0,84	0,82	0,68	0,72	0,74	0,71	0,74	0,75	0,72	0,67	0,67	0,68
Oliva (La)	22,95	22,35	22,00	21,35	20,08	18,88	17,27	15,58	14,04	13,03	11,38	10,58
Pájara	20,57	20,62	20,82	20,28	19,42	18,49	18,17	16,82	16,28	15,86	14,63	12,92
Puerto del Rosario	35,66	35,70	35,67	35,29	31,81	30,56	30,36	28,36	26,09	22,65	23,07	21,27
Tuineje	13,45	13,54	13,63	13,57	13,12	12,84	12,52	11,62	11,26	11,02	10,56	9,85

Fuente: (ISTAC)

Pero, sin lugar a dudas, parte de los motivos de este peso demográfico se debe también a la polarización económica generada por la relevancia del sector servicios y la importante oferta residencial y de infraestructuras y equipamientos tanto públicos como privados. Y es que la ciudad ofrece un importante atractivo y disposición para ser sede de equipamientos y sistemas generales estratégicos de ámbito insular, impulsando así el refuerzo de centralidades, como reflejo de la estrategia de transformación territorial en el ámbito de la primera periferia prevista en la Directriz 55. Así, la futura Ciudad de la justicia, central eléctrica, Universidad, o los puertos de interés general y Aeropuerto se localizan en el entorno más inmediato de la ciudad de Puerto del Rosario.

Gráfico 1.2: Evolución de la población por municipios de Fuerteventura 2000-2011



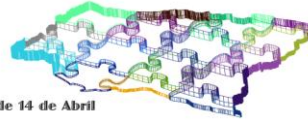
Fuente: ISTAC.

Tabla 1.14: Densidad de población por municipios, 2011.

Densidad de población por municipios	
Municipio	Densidad (hab/km ²)
Antigua	42,30
Betancuria	8,10
Oliva (La)	64,45
Pájara	53,62
Puerto del Rosario	123,00
Tuineje	48,75

Fuente: ISTAC, Elaboración propia

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el día 17 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.
 Fdo.: La Secretaría.
 María Mercedes Contreras Fernández



5.1.2 EL NUEVO SISTEMA DE MOVILIDAD

La Ley Territorial 13/2007, de 17 de mayo, sobre ordenación del Transporte por Carretera de Canarias (BOE, núm.143, de 15 de junio), establece la necesidad de incorporar a los Planes Generales un estudio de la demanda de la movilidad, el tráfico, y del transporte público del municipio, denominado “*Estudio municipal de movilidad*”.

“Los hábitos actuales de movilidad en la ciudad se caracterizan por una expansión urbana continua y una dependencia creciente respecto del vehículo privado, produciendo un gran consumo de espacio y energía y unos impactos medioambientales que ponen de relieve la necesidad de lograr un sistema de transporte urbano bien concebido que sea menos dependiente de los combustibles sólidos. Para lograrlo se tienen que habilitar recursos, implantar medidas y cambiar tendencias, todo lo cual hace necesaria la concienciación e implicación de toda la sociedad y la colaboración entre las diferentes Administraciones para alcanzar soluciones integrales que supongan un cambio en la tendencia, hacia la sensibilidad en la movilidad urbana”.

El principal objetivo que se marca el estudio de movilidad sostenible (EMMS) que incorpora el presente PGO es recuperar el concepto de espacio público para la ciudad de Puerto del Rosario como lugar de reunión y encuentro, fundamental para la socialización de la vida urbana, así como permitir el paseo y otras actividades recreativas. En definitiva crear una ciudad para todos y además respetar los derechos de los peatones recogidos en la Carta Europea de 12 octubre de 1988.

Cada una de las medidas contempladas en el EMMS debe entenderse cohesionadas entre sí avanzando así además en los compromisos adquiridos por la pertenencia a la red CIVITAS. Estas medidas básicamente son:

- Reestructuración y jerarquización del viario, proporcionando un sistema de rondas como alternativa al sistema radial actual de acceso al centro, dotadas de aparcamientos sostenibles a modo de intercambiadores múltiples(guagua-itinerario peatonal-carril bici)
-
- Pacificación del tráfico en caminos y pistas rurales, como medida de preservación del paisaje.
- Atención especial en los aspectos técnicos de las infraestructuras viarias en garantía de la Ley de accesibilidad.
- Disuasión del tráfico en el entorno de centros escolares.
- Reestructuración del transporte público en guagua.
- Ampliación de itinerarios del carril bici.
- Pacificación del tráfico mediante *zonas 30* y ordenanzas específicas.
- Red de aparcamientos.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno de dicho Ayuntamiento, el 20 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.
Fdo.: La Secretararía.
María Mercedes Contreras Fernández
SECRETARÍA

5.1.3 LAS ACCIONES ESTRATÉGICAS Y DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA

Son varias y de distinto alcance las actuaciones estratégicas y de reactivación económica que se plantean en el presente PGO. En unos casos, protagonizadas por el propio Ayuntamiento, con el consiguiente reflejo de la propuesta, ordenación y programación detallada. En otros, mediante la predisposición y previsión de las determinaciones que el presente instrumento de ordenación pueda ofrecer al planeamiento insular, territorial o sectorial en coordinación con las Administraciones sectoriales. En el primer grupo se insertan todas aquellas determinaciones para la flexibilización y adecuación de los usos terciarios a las demandas actuales del mercado; replanteamiento de todo el frente marítimo en el que sin duda jugará un papel importante el nuevo plan especial del puerto. En el segundo, el Parque Tecnológico de los Estancos, El Parque empresarial Aeroportuario o la nueva Plataforma Portuaria de la Hondura, sin lugar a dudas, constituyen magníficas oportunidades de negocio y reactivación económica en el municipio.

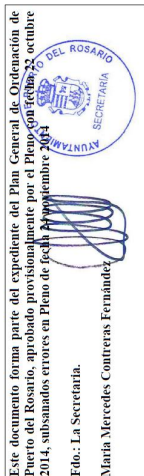
5.1.4 LA MULTICENTRALIDAD URBANA: LOS BARRIOS

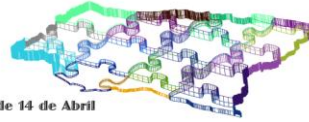
El Barrio se define como el espacio de pertenencia del individuo, en el que se puede sentir parte de un colectivo social. A nivel de este PGO, constituye además la unidad mínima para la existencia de dotaciones y equipamientos y por tanto un magnífico referente para evaluar los desequilibrios. Además, el presente PGO ha querido que los mismos, por su configuración urbanística homogénea, se identifiquen con las áreas de ordenación urbana.

El Sistema de Equipamientos y Dotaciones es, sin duda, uno de los elementos de la planificación urbana que revela con mayor nitidez el hecho de que la ordenación -en la redacción de los planes generales- no sea neutra, esto es, ajena a los grandes objetivos y principios que inspiran el Plan General. Y que, por tanto, los instrumentos de planeamiento deben estar al servicio de las metas que la propia ciudad se da así misma en el horizonte previsible de validez para el citado Instrumento de ordenación.

Ideas como cohesión social y territorial, equilibrio entre unidades territoriales, la colectividad como destinataria de una parte de las plusvalías urbanas, equidistribución de la riqueza, de la cultura, de los servicios, de las oportunidades..., son objetivos que tienen que tener una lectura inmediata en las determinaciones del nuevo Plan General. En este sentido, el Sistema de Equipamientos es un referente inexcusable para poder valorar si los instrumentos empleados en la ordenación están o no puestos al servicio de los objetivos generales aprobados por la Corporación Municipal y expresados en el proceso de participación ciudadana. Por esto, un Plan General de Ordenación urbanística puede llegar a ser mucho más que un instrumento para la ordenación urbana en la medida en que sepa expresar urbanísticamente el nuevo modelo social de ciudad que la Corporación Municipal plantea.

Se trata, por tanto, de aportar a todos los ciudadanos un nivel de calidad de vida que garantice, por un lado, el mantenimiento de la estructura social, fuente de innovación y cultura y, por tanto, de riqueza; y, al mismo tiempo, unos niveles de calidad que den satisfacción a las necesidades y demandas ciudadanas.





En este sentido, el Sistema de Equipamientos y Dotaciones constituye una de las claves para conseguir dos objetivos que se propone el nuevo modelo urbano: por una parte, el fortalecimiento de la cohesión intraterritorial de la ciudad, en la medida en que este sistema de equipamientos nivelará un mínimo de servicios ciudadanos en cada una de las unidades territoriales; por otra, ayudará a incrementar la cohesión social entre grupos y colectivos por su función de integración social y de acceso a la cultura y los servicios básicos. Serán, por otra parte, elementos referentes del entramado social y urbano de cada barrio-AOU, con lo cual pueden llegar a tener, además, una función regeneradora del entorno y por lo tanto la necesidad de reconsiderar la misión de los equipamientos colectivos como base de una estrategia de recualificación urbana. Por ello, el objetivo que ha guiado la propuesta del Plan General se centra en la configuración de un sistema dotacional continuo y jerárquico sobre el tejido urbano que facilite la conexión y articulación del territorio mediante la sucesión y organización de las distintas dotaciones. Una red que atraviese y ordene la ciudad, ligando entre sí los distintos elementos: equipamientos de distinto tipo, orden y nivel, diferentes elementos de espacios verdes, vías peatonales, etc., que se proyecte de la escala urbana a la escala territorial, del nivel local al general e incluso insular, y cuyo elemento estructural básico sean las infraestructuras de movilidad, las cuales, en su conjunto y en función de la organización urbana, definen la accesibilidad a los distintos puntos de la red.

Esta propuesta de sistema dotacional y servicios públicos introduce una serie de cambios que alteran sustancialmente la actual estructura espacial de las dotaciones colectivas contribuyendo así a reforzar la estructura urbana propuesta: Una nueva tipología de equipamientos de proximidad, los *Centros ciudadanos*, son instalaciones multifuncionales de titularidad pública que prestan servicios de carácter educativo, lúdico, social, deportivo, etc., con cierto nivel de integración y polivalencia:

- Dinamizan un entorno cercano de territorio y habitantes, dan respuesta a las demandas básicas de los ciudadanos, y favorecen el desarrollo personal y participativo de los mismos.
- No se excluye el servicio a la ciudad de todas o parte de sus actividades, en el caso de que existan equipamientos especializados o programas de actividad que, por sus temáticas, formato, exclusividad o relevancia, trasciendan el ámbito territorial próximo.
- En su gestión deben caracterizarse por una calidad del servicio y por la facilidad de control y mantenimiento de sus instalaciones.

Para superar algunas de las contradicciones del funcionamiento y la gestión de los equipamientos tradicionales, el Centro ciudadano se entiende necesariamente integrado en una red en que la actividad de cada uno tenga en cuenta la actividad de los demás, la complemente y la refuerce, de ahí que esta gestión reclama necesariamente una coordinación o gerencia de titularidad pública. En concreto, la red debe abarcar desde el barrio a toda la ciudad. El equipamiento podrá tener una dimensión de participación y servicio en el barrio pero de singularidad y centralidad en la ciudad.

Junto a esta dimensión del barrio, el PGO los identifica con las Áreas de ordenación urbanística (AOU), ámbitos con una ordenación urbanística homogénea que sin alterar

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario el día 20 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
María Mercedes Contreras Fernández

sus elementos definitorios, se vean implementadas por nuevos usos y tipologías compatibles que enriquezcan la complejidad e integración social.

5.1.5 EL PAISAJE RURAL TRADICIONAL COMO VALOR ESTRUCTURAL Y AMBIENTAL

El paisaje de Fuerteventura es único en el Archipiélago canario. Al hecho de la insularidad, con el mar como elemento cualificador, se unen paisajes naturales y elementos tradicionales relacionados con los usos del suelo. Pero más allá de las áreas naturales destaca la singular configuración del paisaje en el que se han desarrollado las prácticas agrícolas tradicionales. Las condiciones de semiaridez han propiciado la construcción de estructuras agrarias tradicionales, como son las gavias, que retienen el agua, facilitando el cultivo. La composición que da lugar a la plantación de palmeras para la contención de gavias y las viviendas de tipología tradicional, implementan la calidad de los conjuntos patrimoniales en el medio rural pero también son seña de identidad del campo mayorero. Pero sin duda, la contrapartida es su extrema fragilidad.

Este elemento, clave a la hora de clasificar y categorizar el suelo de Puerto del Rosario, se ha tratado con especial esmero, respetando en todo caso la dimensión *territorial* que el campo mayorero tiene en la riqueza y patrimonio insular.

5.2 OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS.-

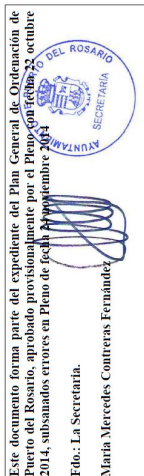
El nuevo marco así descrito con los elementos anteriores, junto con las nuevas exigencias de la normativa europea y básica del Estado requiere un gran esfuerzo de adaptación de los planes y normas urbanísticas y territoriales, cuya disponibilidad resulta imprescindible para conseguir los objetivos de sostenibilidad perseguidos, a la vez del necesario dinamismo económico de nuestra sociedad, en un contexto como el actual de evidente desaceleración del crecimiento económico, que compromete el mantenimiento de los niveles necesarios de empleo.

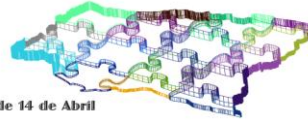
En consonancia con los principios, criterios y fines de la actividad de ordenación legalmente establecidos, se enuncian en el presente apartado los principios y objetivos de carácter general que se consideran especialmente relevantes para la ordenación estructural que contempla el documento de Revisión del Plan General de Ordenación.

Los cuatro *principios* rectores básicos considerados esenciales y prioritarios en la revisión del planeamiento general y sobre los que se sustentan las distintas propuestas de ordenación, son los siguientes:

- Adecuados niveles de calidad de vida de la población, garantizando el mantenimiento compatible del desarrollo social, cultural y económico.
- Mayor cohesión social de la comunidad en el conjunto del término municipal.
- Uso racional de los recursos naturales y culturales del municipio, garantizando de forma sostenible su conservación y preservación.
- Óptima calidad ambiental de los espacios urbanos, rurales y naturales del municipio.

Respecto de los *objetivos generales* de carácter básico a los que atiende la presente Revisión tienen una relación más o menos directa con uno o varios de los cuatro principios rectores enunciados anteriormente. Además dichos objetivos están íntimamente relacionados con la función





a cumplir por Puerto del Rosario en el territorio insular por su condición de municipio capitalino de la Isla de Fuerteventura, lo que le otorga un implemento de valor ciertamente relevante en el modelo de ordenación propuesto.

Sólo desde el reconocimiento de este hecho, la Capitalidad, puede entenderse el funcionamiento actual del municipio y sólo reforzando este papel se estará en condiciones de orientar y afrontar de forma adecuada su futuro.

Son objetivos generales de ordenación los siguientes:

- Articular el territorio municipal de forma adecuada, considerando la realidad física del mismo, sus funciones en el ámbito insular, sus singulares características y la identificación de sus elementos y valores paisajísticos, así como la utilización racional y sostenible de los recursos naturales y culturales.
- Configuración de un territorio equilibrado, organizado en un conjunto de centralidades escalonadas que permita el acceso de los ciudadanos a unos servicios eficientes y una mejor calidad de vida, la consolidación de una ciudad más dinámica, el desarrollo endógeno de las áreas rurales y una mejor y más diferenciada articulación entre el medio rural y el medio urbano, incorporando criterios de cercanía y disminuyendo las necesidades de movilidad.
- Potenciar la creación de nuevas centralidades en los ámbitos urbanos, que articulen y estructuren aquellos con mayores problemas de disgregación e identidad, dinamizando su actividad económica y creando mejores condiciones para la relación ciudadana pero a la vez realcen la posición de Capital de la Isla.
- El desarrollo de núcleos de población más compactos, complejos y atractivos, en los que se use más eficientemente el suelo, mediante su reutilización y densificación, y se impulse la integración social y funcional, evitando la práctica extensiva de la zonificación urbana, y favoreciendo igualmente una reducción de las demandas de movilidad urbana.
- La contención de la extensión urbana y fortalecimiento de la gestión urbanística y la intervención pública en el mercado de suelo.
- Mejorar la movilidad y la accesibilidad actuando desde los diferentes componentes que las condicionan (sistema viario, tráfico, transporte público, aparcamientos, distribución territorial de usos, etc)
- Racionalizar el sistema de dotaciones existentes y mejorar su funcionalidad, atendiendo principalmente a las demandas expresadas en el ámbito de la participación social y las que se expresen a través de los distintos cauces establecidos para el desarrollo del planeamiento, primando la aplicación de criterios de integración social y de complementariedad y multifuncionalidad de los diferentes elementos del sistema de dotaciones y de espacios libres.
- La igualdad de acceso a las infraestructuras, los equipamientos, el conocimiento y la información.
- La simultánea atención específica a la calidad del medio y su paisaje, como protagonistas de la ordenación, incluyendo el esponjamiento del tejido urbano.
- Otorgar un tratamiento singular y pormenorizado a los espacios del litoral urbano, reconociendo su valor estratégico, propiciando su recuperación e integración en la vida urbana y

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el día 14 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
Fdo.: La Secretararía.
Maria Mercedes Contreras Fernandez
SECRETARÍA

posibilitando el disfrute por la población de tales espacios sin merma de la conservación y protección de sus valores naturales y ambientales.

- Crear y proyectar una imagen de ciudad moderna, activa e innovadora, configurando nuevos espacios que atiendan a la creciente demanda de iniciativas empresariales dedicadas a nuevas tecnologías y servicios avanzados.
- Establecer los medios adecuados para dinamizar y diversificar la actividad económica y potenciar la generación de empleo estable en el municipio, sobre la base de un modelo de desarrollo que armonice los aspectos económicos con la sostenibilidad y la búsqueda de una mayor cohesión social.
- La integración de la ordenación ambiental y territorial, predominando los criterios y determinaciones ambientales.
- La conservación de los recursos naturales y de los suelos de interés agrario, litorales, y de valor paisajístico, considerándolos como recursos estratégicos para el desarrollo económico, la cohesión social y el bienestar de la población.
- El reconocimiento de la Isla como unidad básica de planeamiento de los recursos naturales y del territorio y del municipio como unidad de ordenación urbanística.

En este marco es dónde se deben abordar los *objetivos específicos* que hacen referencia al modelo de ciudad, a la calidad y diversidad de su tejido urbano o rural y, a la reducción de impactos.

El modelo de ocupación del territorio que propone la presente Revisión sigue apoyándose, hoy más que nunca, en cuanto al sistema territorial “residencial” en dos ámbitos, territorial y funcionalmente, bien distintos: el sistema urbano y el sistema de núcleos tradicionales del medio rural.

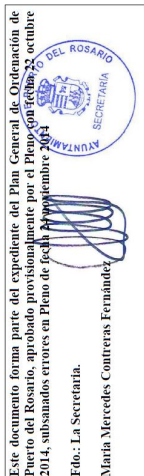
5.3 RESPECTO DEL SISTEMA URBANO

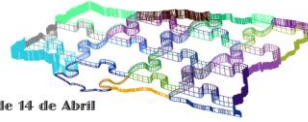
- Sin lugar a dudas la consolidación del papel que como Capital de la Isla viene desempeñando Puerto del Rosario debe ser el objetivo prioritario en el diseño del modelo de ciudad, reafirmandose si fuese preciso en todos los ámbitos.

- En cuanto al uso residencial, el objetivo inmediato es convertir Puerto del Rosario en una ciudad social y funcionalmente más rica y compleja, diversificando las distintas funcionalidades, potenciando la identificación de sus barrios y zonas y garantizando la disponibilidad de niveles de servicio y dotaciones próximas y adecuadas a sus necesidades.

- Se plantea igualmente una revisión del sistema de jerarquización de la trama viaria, ofreciendo nuevos criterios que conduzcan hacia un modelo de círculos concéntricos o “tela de araña”, basado en un sistema de rondas paralelas a la circunvalación exterior que soporten flujos más transversales y acerquen unos barrios a otros.

-Mezcla de usos en las zonas nuevas y creación de áreas de centralidad en las ya consolidadas. Los nuevos desarrollos tienen que garantizar servicios de proximidad necesarios para





la vida cotidiana, a pequeña escala, mezclando actividades económicas en barrios residenciales siempre que no generen impactos negativos.

- Uso eficiente del suelo disponible, mediante el incremento de la edificabilidad y la densidad allí donde sea posible.

- Los nuevos procesos urbanizadores deben ser contiguos a las zonas consolidadas, buscando su conexión de tal manera que se rentabilicen los servicios. Se priorizan aquellos ámbitos que sirvan para colmar los vacíos existentes.

- Regeneración y rehabilitación de áreas degradadas.

- Políticas de vivienda protegida que impidan la concentración de éstas o al menos garanticen la utilización de las distintas tipologías para evitar la segregación social y la creación de guetos.

- Plan de infraestructuras para los nuevos desarrollos que prevean galerías de servicios con el fin de evitar el levantamiento del pavimento para su implantación, mantenimiento y renovación.

- Incorporación de las TIC y el diseño en el espacio público.

- Respecto al uso turístico, la escasa vocación de Puerto del Rosario como enclave turístico de sol y playa ha devuelto a la realidad el destino de los suelos calificados como tales por el PGO-89/TR-96, (ejemplo, Puerto Lajas, Playa Blanca) que sin embargo, pueden servir, como de hecho ha ocurrido en algunos casos, de soporte contenido del crecimiento residencial de la capital de la Isla. Pero también, y lo que es incuestionable es, que el proceso de adaptación a las Directrices de Ordenación del Turismo implica que, en cuanto a la categorización y zonificación turística, habrá que estar a lo que establezcan no sólo la legislación aplicable sino el planeamiento territorial, esto es, el Plan Insular y el Plan Territorial Especial Turístico, al definir el modelo de desarrollo turístico insular y la capacidad de carga y acogida de cada una de las zonas delimitadas. Es por ello que sin renunciar a este recurso económico, la revisión el Plan General plantea mantener como suelo turístico exclusivamente el sector delimitado con Plan Parcial aprobado de Rosa del Lago, sin perjuicio de contemplar en otras zonas, como por ejemplo las situadas al norte y sur de Puerto Lajas o la costa del Matorral usos relacionados con la implantación de ofertas adicionales o alternativas como puede ser las área de acampada y ocio al aire libre o puertos deportivos, en el marco del planeamiento insular. El reconocimiento del escaso potencial turístico como destino de sol y playa de Puerto del Rosario no debe confundir. Puerto del Rosario no renuncia a ser destino turístico, pero poniendo el acento en su gran potencial: la capitalidad y su vocación portuaria han dado lugar a un incipiente pero progresivo incremento del turismo de cruceros, tal y como se refleja en el siguiente cuadro:

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario el día 14 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
Fdo.: La Secretararía.
Maria Mercedes Contreras Fernandez
SECRETARÍA

-En cuanto al uso terciario/industrial, Puerto del Rosario es sin duda el principal centro comercial y de servicios a nivel insular, sede de las Administraciones central, autonómica e insular, que cuenta en su término municipal con el Aeropuerto Internacional de Fuerteventura y los Puertos de Interés general del Estado de Puerto del Rosario y el nuevo creado en la zona de La Hondura. Igualmente en este campo se contemplan, como estrategias de transformación territorial, medidas para la implantación de equipamientos y refuerzo de la centralidad como la localización de usos estratégicos de carácter industrial y terciario.

-Revisión de las determinaciones de las zonas industriales y comerciales ya existentes al objeto de prever o adecuar los usos a las nuevas demandas de los emprendedores pero también fomentando la recuperación, mantenimiento y promoción del comercio tradicional (D.135)

5.4 RESPECTO DEL SISTEMA DE NUCLEOS TRADICIONALES EN EL MEDIO RURAL.

El PGO se marca como objetivo el mantenimiento de los asentamientos tradicionales en el medio rural, en cuanto constituye una de las columnas en que se apoya la estructura del modelo, sirviendo además de contrapeso al desarrollo de la ciudad, para lo cual se procede a una nueva redelimitación de aquellos, tomando como base los criterios establecidos en las Directrices y los consensuados en el marco del Planeamiento insular que permitan el crecimiento mediante su colmatación interior.

- Racionalizar el sistema de dotaciones de los núcleos del medio rural garantizando el derecho de todos los ciudadanos a su disfrute pero también garantizando su funcionalidad, eficiencia y sostenibilidad.

- Mejora del viario y caminos existentes, evitando la apertura de nuevas vías.

- Evitar tipologías edificatorias propias del suelo urbano, fomentando el mantenimiento de su carácter rural y la preservación del paisaje tradicional mayorero.

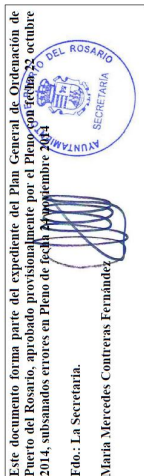
- Contemplar, además del uso residencial principal, aquellos otros usos preexistentes de naturaleza agropecuaria o industrial, regulando nuevos usos complementarios del principal tales como pequeñas industrias, talleres artesanales, restauración o comercio de productos de primera necesidad, tales como tiendas de alimentación, farmacias, etc.

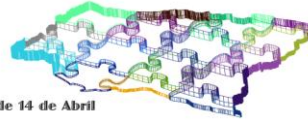
- Respecto del suelo rustico restante, se considera objetivo prioritario la preservación de los valores naturales, paisajísticos o económicos, según la categorización otorgada, evitando cualquier proceso urbanizador nuevo.

- Establecimiento de medidas para la conservación y rehabilitación de las edificaciones y estructuras agrarias tradicionales, tales como la arquitectura popular mayorera, aljibes, gavias, nateros, etc., como elementos integrantes del patrimonio cultural.

- Reconocer el alto valor cultural del paisaje extenso mayorero como nota de identidad propia, procurando su conservación y evitando su alteración.

- Preservar el litoral ubicado fuera de las zonas urbanas y urbanizables del proceso urbanizador, reconociendo su alto valor natural.





6 ANALISIS DE LAS DIFERENTES ALTERNATIVAS PROPUESTAS.-

6.1 CRITERIOS GENERALES.

La Ley 9/2006, de 28 abril sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente tenía y tiene como objeto promover un desarrollo sostenible, conseguir un elevado nivel de protección del medio ambiente, y contribuir a la integración de los aspectos ambientales en la preparación y adopción de planes y programas, mediante la realización de una evaluación ambiental de aquellos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

Los fundamentos que inspiran tal legislación son el principio de cautela y la necesidad de proteger el medio ambiente, a fin de garantizar que las repercusiones previsibles sobre el medio ambiente de las actuaciones inversoras sean tenidas en cuenta antes de la adopción y durante la preparación de los planes, para lo cual deberán analizarse las distintas alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables, incluida la alternativa cero, que podría suponer la no realización del plan.

Este análisis de las posibles alternativas, independientemente de su enfoque desde la perspectiva medioambiental, no es nuevo puesto que el propio Reglamento de Planeamiento estatal de 1978 ya preveía que la Memoria del Plan analizará de forma ponderada las distintas alternativas posibles justificando el modelo elegido.

Tras el diagnóstico del municipio se observa un elemento común distorsionador referido a la gran discontinuidad de la trama que define el municipio. El problema detectado no tiene una causa común, al contrario, se han detectado varias:

- Una estructura viaria radial y escasamente jerarquizada. En el territorio se identifican unos ejes radiales de entrada y salida a Puerto del Rosario con relevancia tal, que son capaces de aportar una estructura y una visión clara de la movilidad en el territorio; sin embargo, estos ejes carecen de la entidad y jerarquía propia de la función que ejercen; por otro lado focalizan el tráfico y sus flujos en pocos puntos derivando en problemas de congestión. Es decir, son elementos que conectan la trama urbana y organizan los flujos de entrada y salida de Puerto del Rosario y que tanto la sección viaria que presentan como su relación con el resto de la ciudad actualmente no ejercen el papel que les corresponde como organizadores de flujos y sustentadores de actividad.

- Grandes vacíos en la trama, ya sea en el suelo urbano consolidado, como en los suelos en expectativa de ejecución.

- Conflicto de usos como el industrial con otros como el residencial, terciario, ocio-recreativo y servicios colectivos, pero a la vez, ausencia de complejidad donde realmente sería necesario.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el día 14 de Mayo de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre 2014.
Fdo.: La Secretararía.
María Mercedes Contreras Fernández

- Monofuncionalidad de la estructura urbana en los barrios.

Ya hemos señalado anteriormente que los elementos fundamentales que definen el esquema básico o estructura del modelo de ocupación del territorio que establece el presente Plan General de Ordenación son las siguientes:

- La capitalidad insular
- El nuevo sistema de movilidad
- Las acciones estratégicas y de reactivación económica
- La multicentralidad urbana: los barrios
- El paisaje rural tradicional como valor estructural y ambiental

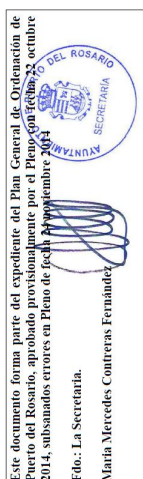
Por ello, el PGO debe incorporar entre sus objetivos una serie de criterios de ordenación referidos a esos elementos definitorios del municipio que se manifiesten como elementos muy claros, capaces de solventar las carencias descritas anteriormente y definir la estructura del mismo, dotándolo de una identidad completa.

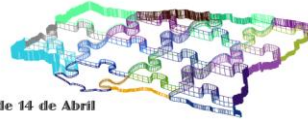
Esta estructura del territorio, se define, como garantía de funcionamiento y cumplimiento de las expectativas principales del PGO. Es por ello que se ha considerado oportuno analizar una serie de temas fundamentales relacionados con dichos elementos que, sin duda, aportan el contenido urbano a la propuesta, sobre los que gravitan las principales actuaciones a realizar. Será sobre ellos, y sus alternativas de materialización, sobre los que se definirá finalmente el Modelo de Ordenación del municipio de Puerto del Rosario.

Se trata de contextualizar los temas objeto de análisis en el conjunto global de los elementos estructurantes que se han establecido. Se pretende enfocarlos desde la perspectiva de respuesta al diagnóstico elaborado, como forma de enlazar problemática-objetivo y propuesta.

Para cada uno de ellos se elaboran dos alternativas, la conocida como cero, obligatoria por aplicación de la normativa, la alternativa PGOTR-1996, correspondiente con la evolución de la situación consolidada por la implementación material del P.G.O. en vigor adaptado según el TRLOTENC y la Ley de Directrices, así como al planeamiento de ámbito superior, PIOF, Planes Territoriales Especiales, y a toda la normativa sectorial promulgada con posterioridad, y la alternativa 1, que se aproxima al supuesto escenario demográfico vigente, tal y como figuraban en el Documento de Síntesis aprobado en 2012 (en éste identificadas como alternativa 0 y alternativa 2) aunque mucho más desarrolladas, precisamente mediante el análisis de temas estratégicos, tal y como requería la Dirección General de Ordenación Territorial. En el caso de la distribución de usos, se recoge además la alternativa de clasificación y categorización del suelo, expuestas hasta la presente fase, esto es, en la aprobación inicial de 2005, según la propuesta elaborada por el Equipo redactor de DELFOS y posteriormente planteada en el Documento Síntesis como “alternativa 1”.

Esto último implica la valoración de la situación de partida actual, la valoración de la ordenación propuesta ya en la primera elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental que se acompañaba del documento síntesis de ordenación estructural y que el presente Plan General desarrolla y completa, y la ordenación propuesta en la fase de aprobación inicial de 2005, y ello a fin de ofrecer a la participación ciudadana el conjunto de planteamientos que desde un inicio se han barajado.





6.2 EL FRENTE MARÍTIMO.

El origen portuario y comercial de la ciudad de Puerto del Rosario, datado a finales del siglo XVIII en la desembocadura del Barranco Pilón, en la Playa de Cabras, con un embarcadero en torno al cual fueron construyéndose algunos almacenes para depósito de barrillas, impulsando así el comercio y por tanto a una incipiente población, son argumento firme para que uno de los temas estructurales en el diseño del modelo de ocupación del territorio sea el frente marítimo urbano.

Ese pequeño puerto cómodo y abrigado, fue el detonante del nacimiento de una pequeña población llamada Puerto de Cabras, procediéndose apenas unos años después al primer bosquejo urbanístico del lugar, con la delineación de las calles León y Castillo, Fernández Castañeyra, Virgen del Rosario y Primero de Mayo.

Paralelamente, Puerto de Cabras fue declarado oficialmente puerto de la isla.

Tras varios proyectos y ampliaciones, no sólo de la infraestructura portuaria en sí sino a través de la incorporación de terrenos ganados al mar, en 1989, con la aprobación del Plan General de Ordenación, dada la trascendencia que el Puerto suponía no sólo en la ordenación estructural de Puerto del Rosario sino de toda la Isla, se difirió su ordenación al planeamiento insular, estableciendo que las instalaciones existentes en el puerto actual se ordenasen transitoriamente a través de un Plan Especial, delimitando al efecto una unidad de actuación.

Puerto del Rosario, como otros núcleos urbanos que se han desarrollado en torno a instalaciones portuarias de carácter comercial, ha crecido de espaldas al puerto sin que haya existido un excesivo interés ciudadano por el uso de unos espacios de un atractivo escaso. Sin embargo, en los últimos años la situación ha empezado a cambiar y se han generado expectativas crecientes que aconsejan un tratamiento ordenado y consensuado de las zonas de transición entre el espacio de uso general, que se abre para los ciudadanos hasta la fachada marítima, y el ámbito más especializado, que queda restringido a las operaciones portuarias.

Desde esta perspectiva, la ampliación de la infraestructura del puerto, conforme al Plan Director aprobado por acuerdo del Consejo de Administración de fecha 14 de mayo de 2004, y ratificado por acuerdo del Consejo Rector de Puertos del Estado, de 28 de julio de 2004 y, en consecuencia, la reordenación de sus actividades proporciona una gran oportunidad para el desarrollo de un innovador proyecto Puerto-Ciudad.

En efecto, la concentración de las operaciones de mercancía en la zona del Espigón y la reserva de la zona de Ribera para actividades compatibles con el uso ciudadano constituye un enfoque indispensable para la viabilidad de un proyecto que debe generar espacios adecuados para esta finalidad y que tiene que dotarlos de elementos atractivos para que sean un punto de referencia en la ciudad.

La solución propuesta por el organismo sectorial no sólo reordena las actividades previstas, sino que proporciona un nuevo frente marítimo con una superficie asociada superior a las 5 hectáreas. La pieza principal de este nuevo frente marítimo es la Terminal de Cruceros que, por su actividad y por la oferta de servicios que puede desarrollar, debe convertirse en el polo de

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Consejo de Administración el 14 de mayo de 2004, subsanados errores en Plano de fecha 14 de noviembre de 2004.
Fdo.: La Secretararía.
María Mercedes Contreras Fernández
SECRETARÍA

atracción del nuevo espacio ciudadano. La dársena deportiva, que se apoya en el propio muelle de cruceros y que contribuirá a generar instalaciones auxiliares de apoyo, puede ser un complemento idóneo para impulsar el atractivo de la zona.

Por otro lado, el acceso propuesto al puerto, que separa los tráficos urbanos de los portuarios y favorece el funcionamiento de la glorieta de la avenida Ruperto González, define una amplia franja que bordea la dársena y que ha permitido desarrollar un paseo marítimo de gran calidad por el espacio que ocupa y por la referencia de las instalaciones de cruceros y náutico-deportivas.

Junto a este itinerario, y aparte de la dotación del propio muelle, se estructuran un conjunto de espacios para la localización de actividades de ocio, restauración o comerciales, con una superficie próxima a los 30.000m². Con ello se verifican las condiciones esenciales de un proyecto de esta naturaleza: disponibilidad de superficie, compatibilidad de usos y concurrencia de actividades que generen elementos de atracción para los ciudadanos.

Por otro lado, la calidad de estos espacios centrales en la fachada urbana y la dignidad de las actividades propuestas aconsejan el desarrollo de un proyecto de gran nivel que formalice una oferta que debe ser atractiva tanto para los pasajeros como para la propia ciudadanía.


Simultáneamente a las infraestructuras portuarias, se procedió a la determinación de la zona de servicio del puerto, que incluye tanto los espacios de tierra como de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, los de reserva que garanticen el desarrollo futuro, así como aquellos que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, y ello mediante la aprobación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios aprobado por Orden FOM/654/2004, de 26 de febrero, modificado por Orden FOM/2248/2012, de 28 de septiembre (BOE 22 octubre 2012).

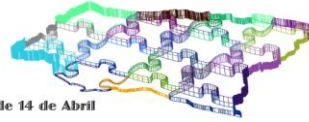
Las áreas comúnmente llamadas puerto – ciudad, son espacios que, tanto por su naturaleza geográfica (bordes costeros) como por su complejidad en cuanto a convergencia de espacios y usos (urbanos y portuarios), requieren un especial tratamiento. La actuación puerto – ciudad tiene un peso específico importante. Ya sea por las relaciones históricas del Puerto con la Urbe o ya sea porque la Autoridad Portuaria y las distintas administraciones locales ven en esta actuación un elemento de engarce entre las necesidades de desarrollo portuario y las estrategias de planificación y desarrollo urbano. Por lo tanto, estas actuaciones se convierten, conceptualmente, en una oportunidad para el entendimiento y la cooperación entre los distintos agentes que intervienen tanto en el sistema portuario como en la gestión y desarrollo del Municipio y la Isla.

Estas actuaciones tienen origen en la aprobación por parte del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas del Plan de Acción para el desarrollo de las mismas y la firma de un convenio de colaboración interadministrativo entre las cuatro Administraciones implicadas (Gobierno de Canarias, Cabildo Insular de Fuerteventura, Ayuntamiento de Puerto del Rosario y Autoridad Portuaria de Las Palmas); ambos acuerdos fueron firmados el 14 de mayo de 2004.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno de dicho Ayuntamiento, el 22 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.

Fdo.: La Secretaría.
María Mercedes Contreras Fernández





Por otra parte, la Directriz 57 establece que en el marco de las Directrices de ordenación General, se formularán unas del litoral orientadas hacia la disminución de la presión urbana e infraestructural y su regeneración, recuperación y acondicionamiento para el uso y disfrute públicos.

A tal efecto, el planeamiento general deberá considerar el espacio litoral como una zona de valor natural y económico estratégica, notablemente sobre utilizada, orientando sus determinaciones en consonancia con tales circunstancias.

Cuando esa línea de litoral se encuentre ya clasificada como suelo urbano o urbanizable o categorizada como asentamiento rural, u ocupada por grandes infraestructuras viarias, portuarias o aeroportuarias, el planeamiento podrá ordenar los terrenos situados hacia el interior conforme al modelo territorial que se establezca.

Para el impulso de las actuaciones Puerto-Ciudad y en desarrollo del Plan de acción y del Convenio de Colaboración interadministrativo al que aludíamos al inicio, por la Autoridad Portuaria de Las Palmas fue tramitado un “Concurso de ideas para el desarrollo de la actuación puerto-ciudad en Puerto del Rosario” fallado por el Jurado designado al efecto, a principios de 2005.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario el día 14 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
María Mercedes Contreras Fernández



Imágenes de la propuesta ganadora del concurso de ideas para el desarrollo de la actuación puerto-ciudad.

Autores: José Antonio Sosa Díaz-Saavedra-María Luisa González García- Miguel Santiago Peña
Fuente: Documentación Concurso Ideas Puerto-Ciudad.

Las cinco grandes actuaciones a desarrollar mediante las directrices que se plantearon en dicho concurso eran las siguientes:

1. Ampliación de los espacios ente el Muelle comercial y el contradique, mediante rellenos que den un soporte a nuevos usos.
2. Creación de un muelle de cruceros y pasajeros interinsulares.
3. Intervención en la Avda. Ruperto González, favoreciendo el tránsito entre la ciudad y el frente marítimo.
4. Creación de una marina náutica en el espejo de agua abrigado.
5. Urbanización y edificación de las piezas representativas que se consideren.

Dada la posibilidad ofrecida y la notoria importancia que este elemento va a desempeñar en la configuración del modelo de ocupación que se plantee, se formulan las siguientes alternativas:

6.2.1 ALTERNATIVA 0: LA SEGREGACIÓN FUNCIONAL EN LAS RELACIONES PUERTO-CIUDAD.

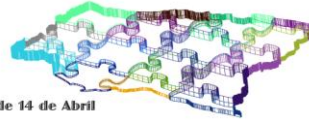
El PGO-TR 96, considerando al Puerto como un sistema general, delimitaba una unidad de actuación para el recinto portuario, identificada como sector 13, comprendiendo una superficie de 8,14 Has. Su objetivo era desarrollar las previsiones del Plan General en el sector en cuanto a su integración en el ámbito urbano en que se emplaza, la ordenación interna para el uso propio de servicios y la precisión de las inversiones necesarias para el acondicionamiento de las instalaciones portuarias. A tal efecto establecía una serie de determinaciones de cara al instrumento urbanístico de desarrollo, un Plan Especial. Como medida cautelar, y en tanto no se aprobara éste, sólo podrán realizarse obras e instalaciones de carácter provisional de tal forma que el volumen máximo edificable será el derivado de una edificabilidad bruta de 0,5 m²/ m²; ocupación del 50 % y altura máxima de 8 metros o dos plantas salvo en las edificaciones donde se justifique por su uso una mayor altura.

Un Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio de un puerto de interés general, previsto en la legislación vigente portuaria, debe contener las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo futuro y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre. La ordenación concreta a desarrollar por el Plan Especial tendrá que adaptarse a la normativa propuesta por el Plan General y en concordancia con las propuestas planteadas por el Plan Director de Infraestructuras y el PUEP, en lo concerniente a límites y distribución de usos y terminales.

Así, se establecen las siguientes determinaciones desde el Plan General:

- El sector no podrá ampliarse hacia el norte más allá del límite naciente del Puerto actual, admitiendo ampliaciones hacia el sur.
- Se dispondrá en la zona más próxima al Paseo marítimo del Charco de una lonja y su correspondiente área de estacionamiento y zona verde en una superficie mínima de 2500 m², salvo que el nuevo muelle contemple usos pesquero-deportivos, y la lonja se sitúe en éste.
- La zona tradicional de varadero se ampliará hacia el sur eliminando obstáculos que impidan la máxima visibilidad de la dársena desde la Avenida Marítima.





- Se acondicionará el Puerto pesquero-deportivo con sus instalaciones, ampliándose el parque de la Avenida Marítima y la zona destinada a pantalanes, siendo el diseño indicativo a expensas del proyecto de obra definitivo.
- En caso de que la evolución del tráfico marítimo aconseje la mayor disposición de áreas de servicio, se desarrollará un nuevo Puerto en los terrenos situados en la Hondura, a cuyo efecto se establece una reserve tanto para el Puerto como para una zona industrial. En este caso, el destino del Puerto actual será preferentemente el de tráfico de pasajeros, pesquero y deportivo.

Precisamente esta última determinación vino a cumplirse al declararse como Puerto de interés general el de La Hondura con la Ley de Presupuestos Generales para 2007, ratificándose con posterioridad en el RDL 2/2011, de 5 septiembre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante, Anexo I (corrección errores BOE 26/03/2012).

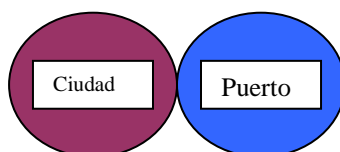
Corresponde al instrumento de planeamiento de desarrollo articular las determinaciones anteriores y ello en el marco de la planificación estratégica superior.

Pero las determinaciones del Plan Especial han de limitarse a la zona de servicio del Puerto, quedando la zona de integración puerto-ciudad limitada a las escasas o, más bien nulas determinaciones fijadas por el Plan General. Las actuaciones en la zona se limitan al área de actuación de La Cornisa, ámbito ordenado pormenorizadamente por un Plan Especial de Reforma Interior aprobado en 1999, que tras la desafectación del dominio público portuario operada por el Plan de Utilización de los Espacios Portuario aprobado en 2004, habrá que redelimitar a la vista de la desafectación de unos ocho mil metros de superficie, que pasan a tener naturaleza patrimonial, dificultando con ello el reparto de aprovechamientos lucrativos del ámbito.

Por otro lado, la zona conocida como La Disa, también remitida a un Plan Especial de Reforma Interior, con usos residencial o terciario.

El área se completa con el eje viario Avenida Marítima, que más que integrar ambos espacios, el Puerto y la Ciudad, los separan físicamente, utilizándose, más allá de la colonización ciudadana para el paseo, el ocio o el deporte, como vía de acceso del tráfico portuario y circunvalación interna de la ciudad.

RELACIONES PUERTO-CIUDAD (segregación funcional)



La presente alternativa pues plantea una adaptación estricta a las determinaciones urbanísticas marcadas por el planeamiento superior y legislación sectorial, amén de la necesaria

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario el 20 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
Maria Mercedes Contreras Fernandez

adecuación a las determinaciones y principios del DL 1/2000 y Directrices, configurando el área de integración puerto-ciudad como una zona de tránsito entre la portuaria y la ciudad.

6.2.2 ALTERNATIVA 1: INTEGRACIÓN FUNCIONAL EN LAS RELACIONES PUERTO-CIUDAD.

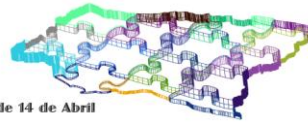
La colaboración interadministrativa entre las distintas entidades con competencias concurrentes en el Puerto dio sus frutos con la presentación del Proyecto de Plan Especial de la zona de servicio del Puerto por parte de la Autoridad Portuaria a finales de 2011, aprobándose el mismo inicialmente por acuerdo plenario de fecha 30 de abril de 2012, estando el mismo pendiente de su aprobación definitiva una vez aprobada la Memoria ambiental por la COTMAC en sesión de mayo de 2013.

Respecto de la no previsión en el PGOU de las determinaciones contempladas en el Plan Especial, téngase en cuenta que aquél es mucho anterior al PUEP vigente (2004, modificado en 2012) y no se encuentra adaptado, previendo el propio art. 37.4 DL 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el TRLOTC la posibilidad de que los planes especiales puedan, excepcionalmente, y de forma motivada, modificar alguna de las determinaciones pormenorizadas del Plan General. La justificación no es otra que la necesaria adecuación de las determinaciones urbanísticas de la zona de servicio del Puerto contempladas en el Plan Especial a las propuestas planteadas por el Plan Director de Infraestructuras y el PUEP, en lo concerniente a límites y distribución de usos y terminales.

La propuesta planteada por el Plan Especial distingue varias zonas, tratando de reflejar las tareas más o menos especializadas que cumplen las distintas áreas de la zona de servicio en la organización de la actividad portuaria:

- Área funcional muelle comercial: conjunto de plataformas e instalaciones portuarias localizadas en el puerto en la zona muelle comercial, de carácter polivalente, aunque especializadas básicamente en ro-ro y contenedores. Se incluyen aquí los proyectos de ampliación del dique y las plataformas previstas al naciente del mismo. Se reserva para uso de equipamiento portuario compatible con terciario, contemplando también áreas administrativas, de logística y almacenamiento.
- Área muelle de cruceros, dedicado expresamente al tráfico de pasajeros y cruceros.
- Zona interrelación puerto-ciudad, conjunto de la zona de servicio en el borde marítimo uniendo físicamente las dos áreas anteriores. Distingue dos zonas: una primera, contigua al área del muelle comercial, de unos 12.346 m² de superficie, se compatibiliza el uso libre portuario con el de equipamientos al servicio de la ciudad, incluyendo usos comerciales y terciarios; la segunda, contigua al muelle de cruceros, de 24.265 m² de superficie, se destina fundamentalmente a compatibilizar el uso comercial-terciario con equipamientos náutico-deportivos.
- Área funcional de afección portuaria, constituida por dos estrechas bandas costeras, situadas la primera en el extremo este de la zona de servicio y la segunda en el extremo oeste. Comoquiera que ambos carecen actualmente de instalaciones portuarias, se





plantean como zonas libres y de ocio. En concreto, la ubicada al oeste prevé la posibilidad de ampliación de “playa chica”.

- Igualmente se contemplan las conexiones con los sistemas generales de transporte terrestre.

La vocación marítima y portuaria de Puerto del Rosario no pueden pasar inadvertidos a la redefinición de la nueva capitalidad. Una capital que también debe serlo en habitabilidad, dotando la ciudad de nuevos espacios libres y de esparcimiento y ocio que la cualifiquen más allá de la mera residencia o la pura actividad económica. La ciudad se ha vuelto hacia el mar y esta zona es un área de oportunidades única.

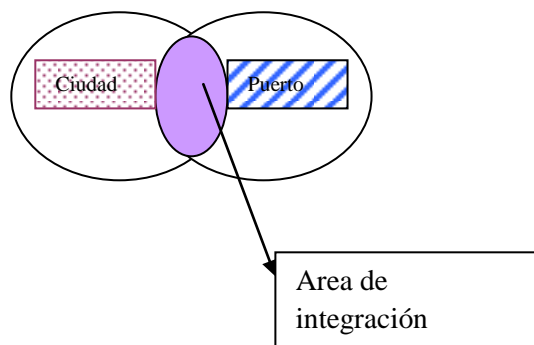
La aprobación de la nueva zona de servicio del puerto y su consiguiente desafectación de una superficie importante de suelo junto a la zona de integración puerto-ciudad, cuya vocación como no podía ser de otra forma, es la de contribuir a la red de espacios libres, es prácticamente una realidad. La legislación de puertos permite que estas zonas, que además han perdido sus condiciones naturales de dominio público marítimo terrestre, puedan ser cedidas gratuitamente a otras Administraciones para fines de utilidad pública e interés social. Por tanto se plantea la definición de un nuevo espacio libre en la zona de La Cornisa, facilitando con ello la integración de los usos ciudadanos en el espacio portuario. Consecuencia de lo anterior, la zona de La Cornisa se redelimita, y con ella sus determinaciones urbanísticas compatibilizando, acorde a las nuevas demandas, usos residenciales con otros terciarios y de restauración

Junto a ésta, la firme voluntad de destinar a usos ciudadanos los espacios del frente marítimo aún no afectados, llevaron al rechazo de una iniciativa residencial en la parcela conocida popularmente como “La Disa”, planteándose desde el inicio que el destino de esta pieza, igualmente debe ser el disfrute y el ocio ciudadano, abriendo así una nueva ventana al mar.

La gran aceptación popular de la regenerada “Playa de los Hornos”, conocida como Playa Chica, y la cada vez más numerosa afluencia de ciudadanos paseando, conversando en lugares de encuentro o haciendo deporte, dan más que pistas acerca de cuál debe ser también el destino urbanístico de esta área. Es por ello que desde el Ayuntamiento se está gestionando ante las Autoridades competentes, una segunda ampliación de la zona de baño hasta llegar a la Disa.

Por último, el tráfico portuario, se desplaza hacia el Norte, con una nueva vía, más rápida y directa a la circunvalación y al futuro Puerto de la Hondura. Por el contrario, y como colofón, dado que precisamente la sección viaria de la zona afectada por la playa es la más limitada a pesar de su uso, se plantea una actuación de peatonalización parcial de dicho tramo, compatibilizándolo con el acceso rodonal de vehículos públicos (emergencia, limpieza, etc) o privados (accesos fincas).

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el 27 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
María Mercedes Contreras Fernández



Situación Actual, C/ Ctra Los Pozos:

- Alta intensidad de tránsito peatonal en aceras estrechas (peligro de atropello).
- La playa como centro destacado de atracción de viajes (fundamentalmente a pie).
- Tráfico residencial, baja intensidad (acceso a garajes).
- Pocas unidades de aparcamiento (<30 uds) 0,1% del aparcamiento en superficie.
- Movimientos cubiertos por Secundino Alonso, distancia de 30 m entre vías paralelas.



Potencial por redistribución del espacio público:

- Ampliación zona de ocio.
- Mejora del frente marítimo.
- Seguridad en el acceso peatonal y ciclista.

Propuesta:
Zona peatonal.

The proposed pedestrian zone plan shows a new layout with a legend and a street-level view. The legend includes:

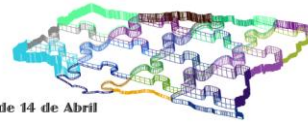
- Vías principales de movilidad motorizada (orange).
- Pavimentación adaptada a peatonal (green).
- Aceras actuales (grey).
- Límites nueva zona peatonal (blue).
- Aceras remontables (sólo residentes) (red).

The street-level view shows a new pedestrian path with a red curb and a green pavement area, adjacent to a road with a white arrow.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario el día 17 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.
 Fdo.: La Secretaría.
 María Mercedes Contreras Fernández
 SECRETARÍA

RELACIONES PUERTO CIUDAD (relaciones de integración funcional)

En este caso, la alternativa plantea adecuación a planeamiento superior y legislación sectorial, amén de adaptación a determinaciones del TRLOTIC y Directrices. Sin embargo, la propuesta planteada aprovecha las oportunidades que el área de integración del puerto proporciona a la ciudad, generando nuevos espacios destinados al ocio y esparcimiento. **Es por ello que tal y como se argumentará en la definición del modelo propuesto, el Plan opta en el tema del Frente**



Marítimo por esta alternativa 1, con el objetivo de lograr una relación Puerto-Ciudad basado en relaciones de integración

6.3 LOS ACCESOS A LA CAPITAL Y LA ESTRUCTURA VIARIA.

El art.32 del TRLOTCA al describir el contenido de la ordenación estructural de los Planes Generales, esto es, la que define el modelo de ocupación y utilización del territorio en el ámbito de la totalidad del término municipal, incluye la definición de la red básica de reserva de terrenos y construcciones destinados a dotaciones públicas y equipamientos privados que constituyan los sistemas generales y garanticen la funcionalidad de los principales espacios colectivos con adecuada calidad, y entre ello, al menos, las redes de transportes, comunicaciones y servicios, con esquema indicativo de su trazado y funcionamiento.

El sistema de transporte de Canarias, facilitará que la satisfacción de la demanda de movilidad se haga con el menor consumo de suelo por las infraestructuras de transporte, minimizando igualmente el consumo de los recursos precisados para su operación. De acuerdo con la Directriz 82, la política de movilidad y de transporte se orientará, entre otros, hacia los siguientes objetivos:

- a) Contención de los actuales índices de movilidad, dando prioridad a los modos colectivos de transporte.
- b) Establecimiento de un sistema de transporte que satisfaga las necesidades de movilidad al tiempo que permita reducir el consumo de energético total por los diferentes modos de transporte y el consumo de suelo por las infraestructuras de transporte.

Así, las intervenciones en materia de red viaria se enfocarán desde una perspectiva integradora que tenga en cuenta la profunda capacidad de transformación del territorio con cualquier implantación viaria, por sí misma y en sus conexiones con una red viaria más amplia.

Su planteamiento ha de hacerse en términos de soporte de líneas de transporte colectivo a la par que en función del tráfico de automóviles. Es por ello que contribuyen sin duda a la estructura básica del territorio, procurando que realcen su valor con un adecuado tratamiento paisajístico.

En línea con el sistema esbozado en las Directrices, la Legislación sectorial en materia de transporte, también diseña un sistema de planificación de la movilidad articulada a través de un esquema piramidal, siendo su principal aportación la introducción precisamente de la variable movilidad dentro del contenido de los planes, y regulando no sólo las infraestructuras básicas sino también todas aquellas que le sirven de apoyo, tales como paradas preferentes, estaciones, intercambiadores, sistemas de transporte, áreas logísticas, estudios de movilidad y del tráfico, carriles guagua-taxi, etc.

Este papel estructural que la accesibilidad viaria a un entorno urbano desempeña es lo que ha hecho que se aborde y evalúen las distintas alternativas al mismo.

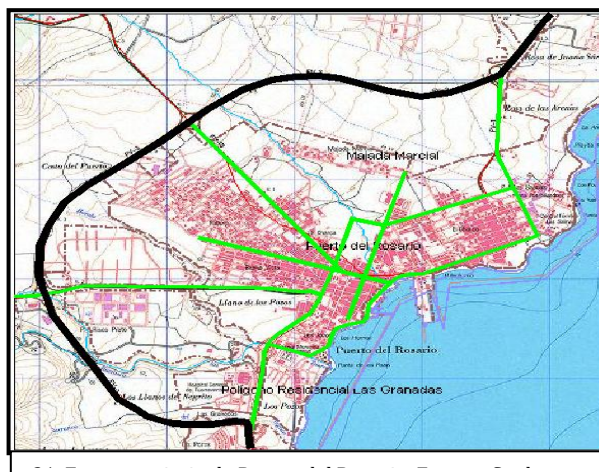
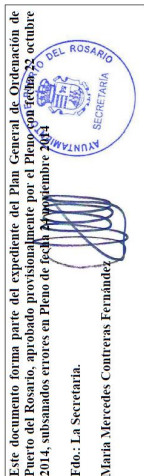
Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario el día 14 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
Maria Mercedes Contreras Fernandez

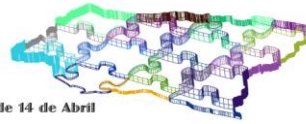
6.3.1 ALTERNATIVA 0: GRAN CENTRALIDAD CON CIRCUNVALACIÓN Y ESTRUCTURA VIARIA Y TRAMA RADIAL.

El sistema de accesibilidad viaria a Puerto del Rosario tiene y ha tenido un enorme peso en la configuración morfológica de la ciudad, hasta el punto de que su nacimiento y desarrollo se gestó sobre la base de las principales vías o caminos, estructurándola a través de los distintos ejes que la conforman. Tradicionalmente este sistema de accesos se ha basado en un modelo radial, a través de una serie de vías principales que confluyen en el centro, y alrededor de las cuales se han producido los desarrollos residenciales. La forma radial indica focalidad o concurrencia hacia cierto punto, convergiendo las vías en él y presenta crecimientos con vialidades periféricas o circulares. Este es el modelo adoptado por el Plan General de Puerto del Rosario de 1989, el que se mantuvo en 1996 y continúa hasta la fecha.

Así, integran en este sistema:

- Acceso Norte, constituido por la carretera FV1, de Puerto del Rosario a Corralejo, Conecta los barrios y núcleos de Rosa del Lago, Puerto Lajas, La Hondura, Rosa de la Arena, Las Salinas, Majada Marcial y el Charco, penetrando en Puerto del Rosario por la calle Barquilla
- Acceso Sur, constituido por la FV2, de Puerto del Rosario a Morro Jable, conecta los barrios y núcleos de El Matorral, Playa Blanca, Los Pozos, y Las Granadas, penetrando en Puerto del Rosario por la calle Duero/ Av. De la Constitución.
- Acceso central 1, constituido por la FV 10, que conecta los núcleos de La Matilla, Tetir, Tamariche, Los Estancos, La Asomada y El Time, además del Parque Tecnológico, penetrando directamente en la Av Juan de Bethencourt.
- Acceso central 2, constituido por la FV 20, que conecta los núcleos de Tesjuate, Ampuyenta, Casillas del Ángel, Los Llanos y toda la zona centro-sur de la Isla, así como la zona comercial/industrial de Risco Prieto, Complejo Medio ambiental de Zurita, penetrando hasta la Avenida de la Constitución.
- Los anteriores accesos se completan con la vía circunvalatoria (FV3), que une los accesos norte (FV1) y sur (FV2) por el exterior, y la Avenida Marítima que conecta los anteriores con el Puerto comercial, declarado de interés general.
- A ello viene a sumarse un eje medular que atraviesa la capital por el centro en dirección sur-norte, arrancando de la FV2 por la Avenida de la Constitución, Avenida Diego Miller hasta enlazar en su último tramo de Majada Marcial con la FV1.





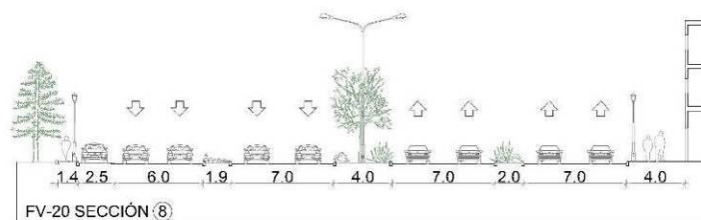
El resto de la estructura viaria, mínimamente jerarquizada, sigue el modelo radial, apoyándose en las principales arterias de la ciudad: C/ Virgen de la Peña, C/León y Castillo, Avda Juan de Behencourt, Avda de la Constitución y Avda de Diego Miller, Avda Manuel Velázquez Cabrera, Avda Primero de Mayo, C/Almirante Lallermund, C/ Barquillos y C/ Duero

La estructura radial anterior ha generado a lo largo de los años un crecimiento irregular, al encontrarse algunas de las vías pendientes del desarrollo de nuevos ámbitos (por ejemplo, la vía medular, SG 8, pendiente del desarrollo del SUP R1 Barranco Pilón, o de Majada Marcial), pero también problemas de congestión del tráfico (accesos antiguo cementerio, o c/ Juan Bethencourt) sobre todo en los años de bonanza económica, e incremento de los desplazamientos, perjudicando así la movilidad urbana. En general podemos decir que una estructura radial pura facilita y simplifica el acceso rápido al centro de la ciudad; por el contrario, incrementa la desconexión horizontal entre barrios, a medida que nos alejamos del centro y por tanto las distancias entre estos.

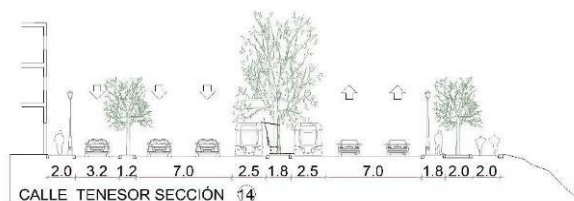
A pesar de ello, la recualificación de ciertas vías, la ampliación y arbolado de las aceras y la mejora de las condiciones de la circulación del transporte colectivo, reservando un tramo a la circulación exclusiva a éste, contribuyen y lo harán en el futuro. Se trataría de desarrollar la propuesta municipal de Plan Parcial de Reforma Interior del Sistema Viario Local, prevista en el art. 86 del PGO-TR 96, cuya declaración estratégica fue informada favorablemente por la COTMAC en sesión de marzo de 2007, y que trata de dar solución inmediata a los problemas de comunicación e interrelación de los distintos barrios de la capital.

Las vías rápidas que se propone sean reconvertidas en urbanas desde el presente PGO son:

- a) *El tramo de la Fv-20 que comprende desde la rotonda de la Circunvalación hasta la rotonda del antiguo Cementerio.*



- b) *La nueva vía de descongestión que se desarrolla al borde del Barranco Hondo.*

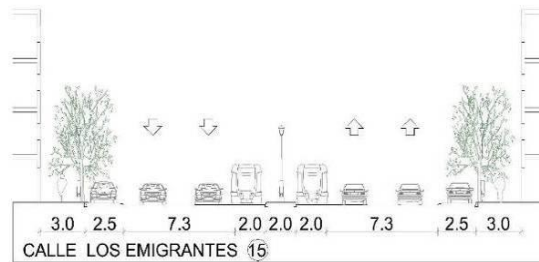


Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno de dicho Ayuntamiento el día 27 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
María Mercedes Contreras Fernández
SECRETARÍA

c) *La vía de descongestión del tráfico del Puerto.*



d) *La Avenida Central prolongación de la ampliación de Majada Marcial.*



Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno de la Corporación Insular de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 11 de noviembre de 2014.
 Fdo.: La Secretaría.
 María Mercedes Contreras Fernández

6.3.2 ALTERNATIVA 1: GRAN CENTRALIDAD CON ESTRUCTURA VIARIA ANULAR Y EJES COLECTORES.

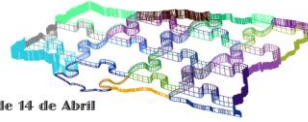
Las ciudades adoptan en su estructura urbana diferentes configuraciones morfológicas que determinan su desarrollo, y facilitan, en mayor o menor grado, la integración del tráfico y la movilidad. Las formas urbanas suelen seguir los siguientes esquemas:

- Cuadricular o reticular
- Radial
- Anular
- Lineal
- Combinación de las anteriores

Ya hemos visto cual es la estructura viaria que tradicionalmente ha adoptado la ciudad de Puerto del Rosario, y los problemas que ello ha generado. El presente planteamiento parte de una reestructuración de este sistema general viario, dotándolo de nueva jerarquía y apoyándose sobre un sistema de rondas, que palien los defectos de la estructura radial simple, derivando hacia una estructura anular, radiocéntrica funcionando los ejes radiales a modo de colectores. Esto además dotaría de una transversalidad a la trama permitiendo fluidez entre distintos barrios sin necesidad de acudir al centro, y fomentando por tanto la reactivación y colmatación interna.

Se proponen las siguientes vías:

- La ronda urbana PR-10, se trata de un primer anillo interior que va entrelazando los distintos barrios con la clara intención de descongestionar el tráfico que circula por las vial radiales principales de la ciudad. Con ello se consigue distribuir el tráfico de vehículos por la ciudad, evitando las aglomeraciones de vehículos que se produce en determinados puntos de la ciudad, evitando las aglomeraciones de vehículos que se produce en determinados puntos de la ciudad. Arranca del Hospital Insular y en dirección norte,



atraviesa los sectores de Gavias del Tablero, Llano de Los Pozos, y sigue por la calle Pintor Ribera después de haber enlazado con la FV-20. Continúa por las calles Vascongadas y Andalucía, para llegar al Barrio de Majada de Marcial atravesando la Charca. De aquí continúa por la calle Gran Capitán para llegar a enlazar con la Avenida Reyes de España y acabar de nuevo en Los Pozos y el Hospital Insular y Playa Blanca.

- La ronda urbana PR-20, se trata de un segundo anillo que circunda la ciudad de Puerto del Rosario de forma paralela a la circunvalación pero más próxima al centro, de tal forma que se interconecten los distintos barrios de la ciudad sin necesidad de acudir a las vías radiales existentes (Avda Juan de Betencourt, FV-20, Avda. De la Constitución, Avda Diego Miller y Avda Senador Velazquez Cabrera), otorgando una mayor fluidez del tráfico y un ahorro en tiempo y energía en los desplazamientos. Arranca del Hospital Insular y en dirección norte, atraviesa los sectores de La Cañada, Risco Prieto y Rosa Vila hasta llegar a la calle Sabanderos en el Barrio de Fabelo; cruza la Avda . Juan de Bethencourt, bordea por el exterior al Barrio de Majada Marcial, El Charco, Muelle comercial, Avenida Reyes de España, Los Pozos y concluye de nuevo en Playa Blanca.
- Al mismo nivel que las anteriores se encuentran las vías radiales conectoras como arterias principales de la ciudad: C/ Virgen de la Peña, C/León y Castillo, Avda Juan de Behencourt, Avda de la Constitución y Avda de Diego Miller, Avda Manuel Velázquez Cabrera, Avda Primero de Mayo , C/Almirante Lallermant, C/ Barquillos y C/ Duero. .

Tal y como se justificará en el Modelo de ocupación, **el PGO opta en el Tema de Accesos a la Capital y estructura viaria, por la presente alternativa 1 con el objetivo de mejorar la accesibilidad y la estructura viaria de la capital.**



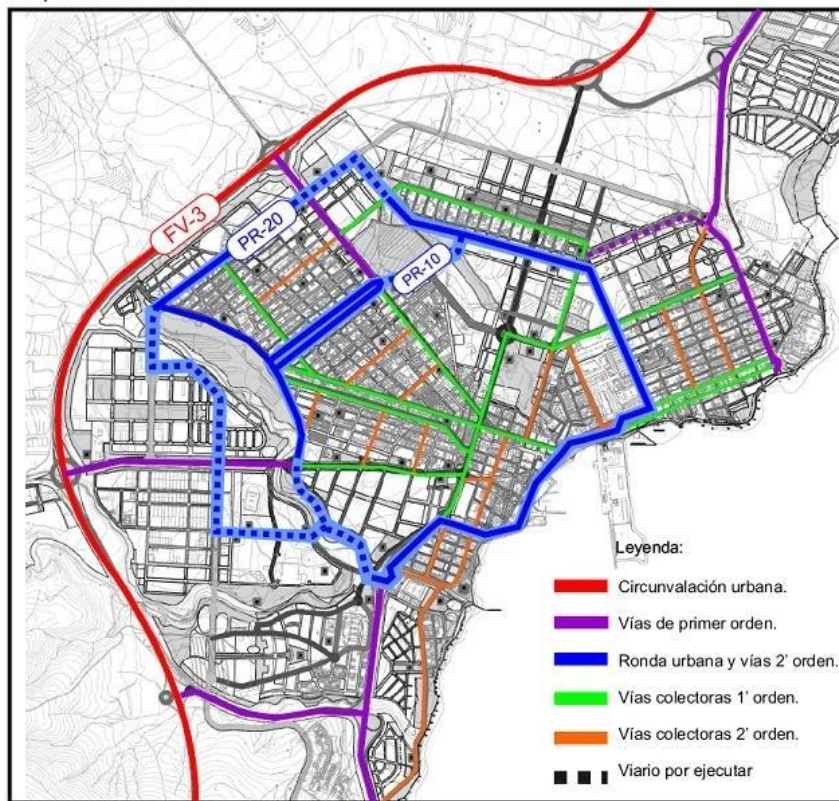
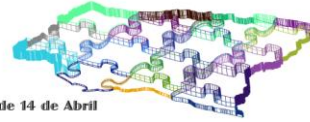


Imagen :Esquema radiocentrico (sistema de rondas).

6.4 CATEGORIZACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE USOS EN EL TERRITORIO.

Durante el tiempo que lleva en vigor, el Plan General ha sido ejecutado con distinta intensidad, por la complejidad de la gestión que supuso el cambio de escala como Capital insular que propugnaba. Ello nos ha conducido a encontrarnos en la actualidad con un potente Plan General, válido y aún eficaz en cuanto al modelo, aunque necesitado de su adaptación al acontecer de los hechos, en aras del interés general.

El modelo de ocupación y ordenación territorial que estableció el Plan General de 1996 estuvo condicionado por tres elementos peculiares como fueron: la propia geomorfología y estructura antrópica de Fuerteventura en general y de Puerto del Rosario en particular “*casi pura*”, la dinámica temporal y la ciudad capital, como centro de la cultura urbana insular. Fue esta condición de Capital la que precisamente supuso un potente y progresivo cambio estructural, ambiental, funcional y sociológico en su entorno. Pero, construir una capital “habitabile” es esencial para el desarrollo de una cultura insular. Difícilmente podría alcanzarse el más modesto de los objetivos de desarrollo económico sin la consecución de un lugar urbano en el que el ciudadano tenga la posibilidad de integrarse en su nuevo grupo social y encuentre un espacio público equilibrado en sus proporciones, un hábitat que estimule la estabilidad residencial e integre un



marco de relaciones sociales que impriman en la construcción del entorno un sentido cultural y lúdico responsable.

El PGO vigente contempló dentro del suelo con posibilidades de transformación, ámbitos preferentes para el desarrollo de los distintos usos residenciales, turísticos, y también industriales. Junto a ellos se contemplaron otros pendientes de programación. Las prioridades de desarrollo estaban contempladas en el Programa de actuación del propio PGO, siguiendo criterios de coherencia territorial en la configuración física del sistema urbano capital. Ello no obstante, criterios de oportunidad podían alterar esta previsión. La experiencia ha demostrado que la previsión no se cumplió.

Entre 1991 y 2001, Fuerteventura experimentó el mayor crecimiento poblacional del archipiélago canario, un 63%, 4,7 veces superior al total autonómico, y ello debido a una inmigración masiva difícil de absorber en una sociedad de dimensión limitada como es la mayorera, con una población muy joven y bajos niveles de desempleo. Al crecimiento poblacional vino unido un crecimiento económico sin precedentes que duplicó la renta insular, logrando en 1999 la mayor renta per cápita de Canarias, y ello centrándose en el sector servicios, y la construcción.

Es por ello que el objetivo ha de ser doble, por un lado sentar las bases para la potenciación de la actividad económica existente en el Municipio, habilitando, o incluso incentivando, los usos específicos donde se focaliza aquella, estableciendo las condiciones y parámetros urbanísticos que mejor rentabilicen el suelo disponible, planificando las necesarias mejoras en las infraestructuras existentes, o su habilitación allí donde no existieren, con el mismo fin de la eficiencia y puesta en el mercado del suelo vacante, y en definitiva, como Administración Pública, tomando las riendas en la iniciativa de la reactivación y dinamización de la actividad económica a través de la utilización que la técnica urbanística brinda. Pero a la vez, las acciones deben ser medidas sobre la base de la realidad socioeconómica del momento, apostando por aquellas que sumen valor, que cualifiquen en términos de calidad y no de cantidad, la posición predominante que Puerto del Rosario debe desempeñar en el contexto insular. Se trata pues de confrontar los nuevos desarrollos con la regeneración de los existentes.

La profunda recesión económica surgida a partir del año 2008 ha tenido importantes repercusiones para la economía canaria, afectando en un primer momento de forma especial al sector de la construcción, e irradiándose posteriormente al conjunto de los sectores. El resultado: altas tasas de paro, restricción del crédito, significativa disminución de la inversión pública, disminución de la demanda. Pero por otro lado también ha puesto sobre la mesa la necesidad de “sostener” el desarrollo haciéndolo compatible y adaptable a las necesidades y potencialidades reales, preservando aquello que aún sea posible para las generaciones futuras.

A continuación veamos las distintas alternativas planteadas.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el 20 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.

Fdo.: La Secretararía.

Maria Mercedes Contreras Fernandez

6.4.1 ALTERNATIVA 0: LA ADECUACIÓN A LA CLASIFICACIÓN Y CATEGORIZACIÓN DERIVADA DEL PLANEAMIENTO TERRITORIAL Y LEGISLACIÓN.

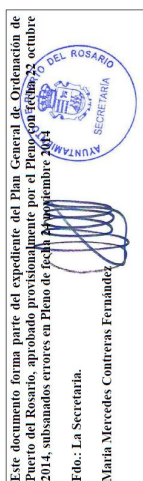
La llamada Alternativa 0 corresponde a la evolución de la situación consolidada por la implementación material del P.G.O. en vigor. La consideración de esta alternativa obedece al cumplimiento de la Ley 9/2006 sobre los posibles efectos ambientales derivados de la ejecución de determinados Planes y Programas y pondera la necesidad de intervenir de manera desarrollista, o por el contrario, mantenerse como está, en la hipótesis de crecimiento cero.

Como consecuencia de la aprobación del Plan Insular de Fuerteventura y de la aplicación de la Disposición Adicional Cuarta, de cambios de la clasificación y categorización del suelo, 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, el planeamiento municipal se ha visto afectado por importantes modificaciones en cuanto a la clasificación de suelo.

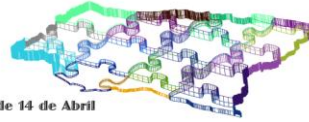
De esta forma, gran parte de los suelos urbanizables no programados clasificados por el Plan General anterior (hoy, suelos urbanizables no sectorizados), se han desclasificado a suelo rústico común, en la actualidad suelo rústico de protección territorial, y los suelos urbanizables programados (sectorizados) de uso turístico que no se desarrollaron se recategorizan a suelo urbanizable no sectorizado.

Por tanto, la oferta actual de suelo residencial como crecimiento de los núcleos urbanos se limita a los sectores de suelo urbanizable delimitados en la zona centro y el suelo industrial a los sectores de suelo urbanizable de la zona de Zurita, Risco Prieto y Rosa Vila, de los que la gran mayoría están actualmente gestionándose e incluso iniciadas las obras de ejecución, aparte de todos aquellos suelos urbanizables previstos por el Plan General anterior que han hecho efectiva la urbanización por lo que pasan a clasificarse como suelo urbano consolidado, de los que algunos ya han materializado e incluso tienen agotada la edificabilidad prevista. Únicamente aparece como nuevo desarrollo el creado en la Revisión del Plan Insular para la creación del Parque Tecnológico. En cuanto al uso turístico, queda limitado a la zona de Rosa del Lago.

Todos los vacíos hasta la circunvalación, como barrera física de contención del crecimiento urbano propuesto por el Plan General anterior, fueron desclasificados por el Plan Insular de Fuerteventura a suelo rústico común, por lo que se incorporan a la categoría de suelo rústico de protección territorial según la normativa urbanística por su ausencia de valores ambientales. Como consecuencia, las delimitaciones de Suelo Rústico de Protección Territorial son muy amplias, quedando una gran parte del territorio expuesta a un régimen de usos poco restrictivo. En efecto, la entrada en vigor del Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura, (PIOF) estableció cambios respecto de la clasificación de los suelos. Así, en su art. 81 señalaba que “El Plan Insular dispone de capacidad para establecer determinaciones urbanísticas en cuanto a clasificación y reclasificación del suelo, en las condiciones establecidas en los arts. 4 y 5 de la Ley 1/1987, de 13 de marzo (BOC núm.35, de 23 de marzo) reguladora de los Planes Insulares de Ordenación. Esto es, reclasificando suelo rústico a expensas del clasificado como no urbanizable, urbanizable no programado o apto para urbanizar, en aquellos casos en que previamente exista una clasificación del suelo derivada de la vigencia de Planes Generales o NNSS).



PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE PUERTO DEL ROSARIO



Revisión para la adaptación al DL 1/2000, de 8 de Mayo y Ley 19/2003, de 14 de Abril

Añade el art.83 del PIOF que el mismo tiene carácter directivo por lo que sus determinaciones en cuanto a clasificación y reclasificación tienen carácter vinculante, estableciéndose las determinaciones al respecto. De igual forma hay que atender lo dispuesto en la Disposición Transitoria 5ª.

Junto a las determinaciones del PIOF han de tenerse en cuenta también las de la Ley 6/2001, de 23 de julio, de medidas urgentes en materia de ordenación del territorio y del turismo de Canarias, especialmente las establecidas en las D.A. 2, 4 y 5, referidas a la extinción de los Planes Parciales con destino total o parcialmente turístico no ejecutados con anterioridad a la vigencia de la Ley 7/1995, de 6 de abril, de Ordenación del Turismo de Canarias, cuya eficacia quedaba extinguida.

No podemos olvidar que el TRLOTENC aprobado por DL 1/2000, de 8 de mayo, ajustó las clases de suelo y sus categorías a las nuevas establecidas por el citado texto legal, estableciendo además en su D.T.2ª.7 matizaciones respecto de las mismas:

Por otro lado, la Disposición Adicional Cuarta de la Ley 19/2003, por la que se aprobaron las Directrices de Ordenación General y del Turismo permitió operar cambios en la clasificación y categorización de suelos ya clasificados en el planeamiento vigente, lo que se llevó a cabo mediante Acuerdo de Consejo de Gobierno de 27 de julio de 2004 sobre la base del Informe elaborado por la Agencia de Protección del Medio Urbano y Natural, tal y como prevé la D.T. 4ª. En Puerto del Rosario significó un conjunto de modificaciones que igualmente han de contemplarse.

De todo lo anterior, resultaría el siguiente cuadro de desarrollos y usos globales:

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Consejo de Gobierno de Puerto del Rosario, el 27 de octubre de 2014, subsanados errores en Plano de fecha 17 de noviembre de 2014

Fdo.: La Secretaría.

Maria Mercedes Contreras Fernandez

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Cabildo de Gerona el 20 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.

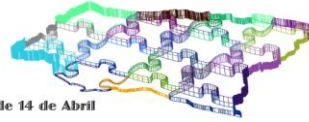
Fdo.: La Secretaría.

Maria Mercedes Contreras Fernandez



AMBITOS DE SUELO SEGÚN PGO TR 1996	CATEGORIA	USO	AMBITOS DE SUELO SEGÚN ALTERNATIVA O	CATEGORIA	USO
R1 BARRANCO PILON	URBANIZABLE PROGRAMADO	residencial	BARRANCO PILON	SECTORIZADO ORDENADO	RESIDENCIAL
R2 EL CHARCO	URBANIZABLE PROGRAMADO	residencial	EL CHARCO	ZABLE SECT.ORDENADO	RESIDENCIAL
R3 MAJADA MARCIAL	URBANIZABLE PROGRAMADO	residencial	MAJADA MARCIAL	SUCU	RESIDENCIAL
R4 LLANO DE LOS POZOS	URBANIZABLE PROGRAMADO	residencial	LLANO DE LOS POZOS	SECTORIZADO NO ORDENADO	RESIDENCIAL
R5 LA CHARCA	URBANIZABLE PROGRAMADO	residencial	LA CHARCA	SECTORIZADO NO ORDENADO	RESIDENCIAL
R6 EL MATORRAL	URBANIZABLE PROGRAMADO	residencial	EL MATORRAL	URBANO	RESIDENCIAL
R9 PLAYA BLANCA	URBANIZABLE PROGRAMADO	residencial	PLAYA BLANCA	SECTORIZADO ORDENADO	RESIDENCIAL
R*LOSPOZOS	URBANIZABLE PROGRAMADO	residencial	LOS POZOS	SECTORIZADO ORDENADO	RESIDENCIAL
R**ROSA VILA	URBANIZABLE PROGRAMADO	residencial	ROSA VILA	URBANO	RESIDENCIAL
R***RISCO PRIETO	URBANIZABLE PROGRAMADO	residencial	RISCO PRIETO	SECTORIZADO NO ORDENADO	RESIDENCIAL
RT3 ROSA ARENA	URBANIZABLE PROGRAMADO	mixto	ROSA ARENA	SECTORIZADO ORDENADO(2)	RESIDENCIAL ³
T1PARADOR	URBANIZABLE PROGRAMADO	turístico	-----	PROTECCION TERRITORIAL	-----
T2PUERTO LAJAS	URBANIZABLE PROGRAMADO	turístico	-----	NO SECTORIZADO ¹	TURISTICO ¹
RT2 PUERTO LAJAS	URBANIZABLE PROGRAMADO	mixto	-----	PROTECCION TERRITORIAL(2)	-----
T3 PUERTO LAJAS	URBANIZABLE PROGRAMADO	turístico	-----	NO SECTORIZAD(1)	TURISTICO ¹
T4(PLAYA BLANCA)	URBANIZABLE PROGRAMADO	turístico	-----	NO SECTORIZAD(1)	TURISTICO ¹
T6 (PLAYA BLANCA)	URBANIZABLE PROGRAMADO	turístico	-----	NO SECTORIZAD(1)	TURISTICO ¹
T7 (PLAYA BLANCA)	URBANIZABLE PROGRAMADO	turístico	-----	NO SECTORIZAD(1)	TURISTICO ¹
T8 ROSA DEL LAGO	URBANIZABLE PROGRAMADO	turístico	ROSA DEL LAGO	SECTORIZADO ORDENADO(4)	TURISTICO
I1 LAS SALINAS	URBANIZABLE PROGRAMADO	industrial	LAS SALINAS	SECTORIZADO NO ORDENADO	INDUSTRIAL
I2 EL MATORRAL	URBANIZABLE PROGRAMADO	industrial	EL MATORRAL	URBANO CONSOLIDADO	INDUSTRIAL
I3 AZURITA	URBANIZABLE PROGRAMADO	industrial	ZURITA	SECTORIZADO NO ORDENADO	INDUSTRIAL
I3B ZURITA	URBANIZABLE PROGRAMADO	industrial	ZURITA	SECTORIZADO NO ORDENADO	INDUSTRIAL
I4 ROSA VILA	URBANIZABLE PROGRAMADO	industrial	ROSA VILA	SECTORIZADO NO ORDENADO	INDUSTRIAL
I5 LLANOS DE NEGRIN	URBANIZABLE PROGRAMADO	industrial	LLANOS DE NEGRIN	SECTORIZADO ORDENADO	INDUSTRIAL
I6 BARRANCO NEGRIN	URBANIZABLE PROGRAMADO	industrial	BARRANCO NEGRIN	SECTORIZADO ORDENADO	INDUSTRIAL
I1A LA HONDURA	URBANIZABLE PROGRAMADO	industrial	LA HONDURA	SECTORIZADO NO ORDENADO	INDUSTRIAL
I1B LA HONDURA	URBANIZABLE PROGRAMADO	industrial	LA HONDURA	SECTORIZADO NO ORDENADO	INDUSTRIAL
RT1 LAS GRANADAS	URBANIZABLE NO PROGRAMADO	mixto		PROTECCION TERRITORIAL	
S1-A PASEO CORNISA	SUNCU	residencial	PASEO CORNISA	SUNCU	RESIDENCIAL
S1-B CASINO	SUNCU	residencial	CASINO	SUCU	RESIDENCIAL
U1-C CENTRO ANTIGUO	SUNCU	residencial	CENTRO	SUCU	RESIDENCIAL
S2-A CENTRO	SUNCU	residencial	CENTRO	SUCU	RESIDENCIAL
S2-B FABRICA PREFABRICADO	SUNCU	comercial	FABRICA PREFABRICADOS	SUCU	COMERCIAL
S3-A 90 VIVIENDAS	SUNCU	dotacional	90 VIVIENDAS	SUCU	DOTACIONAL
S3-B ZONA INSTITUCIONAL	SUNCU	residencial	ZONA INSTITUCIONAL	SUCU	RESIDENCIAL
S4-A DISA	SUNCU	Residencial/			
Hotel	DISA	SUNCU	ESPACIO LIBRE		

**PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN
DE PUERTO DEL ROSARIO**



Revisión para la adaptación al DL 1/2000, de 8 de Mayo y Ley 19/2003, de 14 de Abril

S4-B POZOS SUR	SUNCU	dotacional	POZOS SUR	SUCU	DOTACIONAL
S4-C POZOS NORTE	SUNCU	dotacional	POZOS SUR	SUCU	DOTACIONAL
S5-A CHARCO SUR	SUCU	dotacional	CHARCO SUR	SUCU	DOTACIONAL
S CHARCO NORTE	SUCU	dotacional	CHARCO NORTE	SUCU	DOTACIONAL
S5-B PARQUE BARRANCO PILON	SUNCU	residencial	BARRANCO PILON	SUNCU	RESIDENCIAL
S5-C GAVIA HORMIGA	SUNCU	residencial	GAVIA HORMIGA	SUNCU	RESIDENCIAL
S6 SAN JOSE CALASANZ	SUNCU	dotacional	SAN JOSE CALASANZ	SUCU	DOTACION
S7-A BUENAVISTA N	SUNCU	dotacional	BUENAVISTA	SUCU	DOTACION
S7-B BUENAVISTA S	SUNCU	dotacional	BUENAVISTA	SUCU	DOTACION
S8 FABELO BAJO	SUNCU	dotacional	FABELO BAJO	SUCU	DOTACION
S9-A FABELO MEDIO	SUNCU	dotacional	FABELO MEDIO	SUCU	DOTACION
S9 FABELO ALTO	SUNCU	dotacional	FABELO ALTO	SUCU	DOTACION
S10 LA CHARCA	SUNCU	dotacional	LA CHARCA	SUCU	DOTACION
S11 TAMOGAN	SUNCU	dotacional	TAMOGAN	SUCU	DOTACION
S12 RECINTO MILITAR	SUNCU	residencial	RECINTO MILITAR	SUNCU	RESIDENCIAL
S13 PUERTO	SUCU	Sistema general	PUERTO	SUCU	SISTEMA GENERAL
S14 PASEO MARIT POZOS	SUCU	dotacional	PASEO MARITIMO POZOS	SUCU	DOTACIONAL
S 15 PASEO EL CHARCO	SUNCU	dotacional	PASEO EL CHARCO	SUNCU	DOTACIONAL
S 16 SERVICIOS TECNICOS	SUNCU	equipamiento	SERVICIOS TECNICOS	SUNCU	EQUIPAM
S 17 S JOSE CALASANZ	SUNCU	residencial	S. JOSE CALASANZ	SUNCU	RESIDENCIAL
S 18-A PUERTO LAJAS NORTE	SUNCU	residencial	PUERTO LAJAS NORTE	SUCU	RESIDENCIAL
S 18-B PUERTO LAJAS SUR	SUNCU	residencial	PUERTO LAJAS SUR	SUCU	RESIDENCIAL
S 19 PLAYA BLANCA A	SUNCU	residencial	PLAYA BLANCA 1	SUNCU	RESIDENCIAL
S 20 PLAYA BLANCA 2	SUNCU	residencial	PLAYA BLANCA 2	SUNCU	RESIDENCIAL
S 20 BIS PLAYA BLANCA	SUNCU	residencial	PLAYA BLANCA	SUNCU	DOTACION
S 21 LAS SALINAS	SUNCU	industrial	LAS SALINAS	SUNCU	TERCIARIO
S 22 RISCO PRIETO	SUNCU	industrial	RISCO PRIETO	SUCU	INDUSTRIAL
-----	-----	-----	PARQUE AEROPORTUARIO	NO SECTORIZADO ESTRATEGICO	TERCIARI/INDUSTRIAL
-----	-----	-----	PLATAFORMA PORTUARIA LA HONDURA	NO SECTORIZADO ESTRATEGICO	TERCIARIO/INDUSTRIAL

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el día 14 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
 Fdo.: La Secretaría.
 María Mercedes Contreras Fernández

(1) En virtud de la DA 4,1ª Ley 19/2003

(2) En virtud de la DA 4,3ª Ley 19/2003

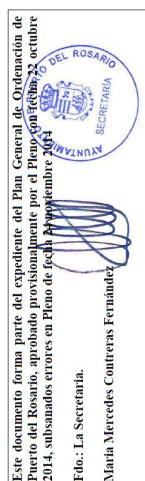
(3) Incluido inicialmente en el Informe elaborado por la Agencia de Protección del Medio Urbano y Natural al amparo de lo dispuesto en la D.A.4ª.4 de la Ley 19/2003, de Directrices, quedó acreditado el cumplimiento de los deberes urbanísticos tomándose razón por Acuerdo de la COTMAC con fecha 3 de abril de 2006.

(4) a pesar de que el presente sector se encuentra “aislado”, en el sentido de no lindar directamente con suelo urbano o urbanizable en ejecución, no se ve afectado por la desclasificación operada por la D.A. Cuarta de las Directrices, al contar con Plan Parcial aprobado en ejecución.

6.4.2 ALTERNATIVA 1: LA CLASIFICACIÓN Y CATEGORIZACIÓN DEL MODELO PROPUESTO.

La alternativa propuesta, de forma general, viene a moderar las expectativas de crecimiento de suelos urbanizable, de forma que se aproxima más al supuesto escenario demográfico. Tiene la vocación de enlazar las piezas actualmente existentes y suplir las carencias de conexión y equipamientos detectados. Se fundamenta en la potenciación del municipio de Puerto del Rosario como centro de servicios, reforzando el papel de la capitalidad insular pero no sobre la base de nuevos desarrollos residenciales, turísticos o incluso industriales, sino aprovechando la posición estratégica de la ciudad y de las grandes infraestructuras insulares, como son el aeropuerto y el puerto comercial de interés general de Puerto del Rosario y el futuro Muelle de La Hondura. La estructura urbana propuesta se refuerza, apoyada en el eje viario norte- sur.

Esta alternativa plantea la delimitación de suelos urbanizables destinados a usos terciarios, actualmente inexistentes. De esta forma se ampliaría la actual zona industrial del Matorral, hoy colmatada, con un nuevo sector al naciente aprovechando la idónea centralidad que le supone ubicarse frente al Aeropuerto de Fuerteventura; por otro lado, la zona de La Mareta, reordenando así los usos implantados de forma espontánea y dotando a la zona de equipamientos de los que carece, complementarios del Sistema Aeroportuario. El mapa de usos económicos de Puerto del Rosario estaría estratégicamente equilibrado en cuatro zonas destinadas a uso industrial y terciario: una al sur del municipio apoyado en el aeropuerto y junto al eje viario insular hacia el sur (FV-2), otro en la zona central apoyado en la circunvalación de Puerto (FV-3) destinada a un área de almacenamiento y de fomento empresarial, como ampliación de la oferta industrial del actual polígono industrial de Risco Prieto, trasladando la zona prevista en el planeamiento vigente en Rosa Vila, y para fomentar la implantación de estos usos en los bordes de los núcleos residenciales; otra tercera sería la propuesta de intervención en el antiguo aeropuerto de Los Estancos para la implantación de una Parque Tecnológico y complementado con la creación de un campus universitario para la Isla de Fuerteventura ; la última sería al Norte del Municipio en torno al eje viario norte (FV-1), como área logística de refuerzo al futuro muelle de La Hondura con los sectores de suelo urbanizable de uso industrial y terciario.



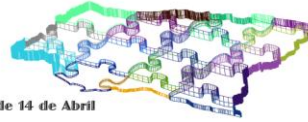
De esta forma las actividades logísticas se localizan en sectores perimetrales y con buena accesibilidad, lo que permite la descongestión del tráfico pesado, que puede desviarse parcialmente a estos sectores, menos saturados que el centro urbano. La relocalización se complementa con una recualificación en el sentido de que aquellas zonas más próximas a las áreas residenciales, se orientan hacia usos más acordes con las necesidades de la población, esto es, terciarios (comercial, oficinas, etc).

En cuanto a la actividad turística, se reconsidera el uso turístico previsto por el planeamiento vigente en los suelos urbanizables de Playa Blanca y de Puerto Lajas, proponiendo exclusivamente el de Rosa del Lago.

Los suelos destinados al crecimiento de los núcleos residenciales se limitan a la colmatación interior de la ciudad, y en el caso de Puerto Lajas, a la integración de las dos zonas aisladas al norte y al sur, mediante la dotación de equipamientos de los que carece.

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE PUERTO DEL ROSARIO

Revisión para la adaptación al DL 1/2000, de 8 de Mayo y Ley 19/2003, de 14 de Abril



Como intervenciones puntuales vinculadas a esta reactivación socioeconómica contribuyen las actuaciones ya mencionadas de integración Puerto ciudad, junto con los proyecto de Costas de paseos desde El Charco hasta Playa Blanca, la creación de nuevos espacios libres y usos terciarios, como son la ampliación del paseo marítimo en La Disa, la intervención de renovación, en este caso edificatoria, en Las Salinas para reconducir el uso industrial actual a actividades de uso terciario- comercial complementada ; la previsión de un Hotel de ciudad frente al Palacio de Congresos y el área de oportunidad del Cuartel como nuevo centro administrativo que se pueda generar en torno a los nuevos juzgados.

A continuación se acompaña un cuadro comparativo de los suelos:

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno de la Corporación Municipal, el 20 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.

Fdo.: La Secretaría.

Maria Mercedes Contreras Fernandez



Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno de la Corporación Insular de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.

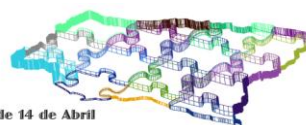
Fdo.: La Secretaría.

Maria Mercedes Contreras Fernández



AMBITOS DE SUELO SEGÚN PGO TR 1996	CATEGORIA	USO	AMBITOS DE SUELO SEGÚN ALTERNATIVA 1	CATEGORIA	USO
R1 BARRANCO PILON	URBANIZABLE PROGRAMADO	residencial	SECTOR CENTRAL	SECTORIZADO ORDENADO	RESIDENCIAL
R2 EL CHARCO	URBANIZABLE PROGRAMADO		ROSITA DEL VIEJO	URBANO/URBANIZABLE	RESIDENCIAL
R3 MAJADA MARCIAL	URBANIZABLE PROGRAMADO	residencial	MAJADA MARCIAL	SUCU	RESIDENCIAL
			ROSA D. VICTORIANO	SUSNO ROSA D.VICTORIANO	RESIDENCIAL
R4 LLANO DE LOS POZOS	URBANIZABLE PROGRAMADO	residencial	LLANO DE LOS POZOS	SECTORIZADO NO ORDENADO	RESIDENCIAL
			GAVIAS DEL TABLERO	SECTORIZADO NO ORDENADO	RESIDENCIAL
R5 LA CHARCA	URBANIZABLE PROGRAMADO	residencial	LA CHARCA	SECTORIZADO NO ORDENADO	RESIDENCIAL
R6 EL MATORRAL	URBANIZABLE PROGRAMADO	RESIDENCIAL	EL MATORRAL	URBANO NO CONSOLIDADO	RESIDENCIAL
			BARRIO NUEVO		
R9 PLAYA BLANCA	URBANIZABLE PROGRAMADO	RESIDENCIAL	PLAYA BLANCA	SECTORIZADO ORDENADO	RESIDENCIAL
R*LOSPOZOS	URBANIZABLE PROGRAMADO	RESIDENCIAL	LOS POZOS	SECTORIZADO ORDENADO	RESIDENCIAL
R**ROSA VILA	URBANIZABLE PROGRAMADO	RESIDENCIAL	ROSA VILA	URBANO CONSOLIDADO	RESIDENCIAL
R***RISCO PRIETO	URBANIZABLE PROGRAMADO	RESIDENCIAL	RISCO PRIETO	SECTORIZADO NO ORDENADO	TERCIARIO/INDUSTRIAL
RT3 ROSA ARENA	URBANIZABLE PROGRAMADO	MIXTO	ROSA DE LA ARENA	SECTORIZADO ORDENADO	RESIDENCIAL
T1PARADOR	URBANIZABLE PROGRAMADO	turístico	_____	RUSTICO PROTECCION	_____
T2PUERTO LAJAS	URBANIZABLE PROGRAMADO	turístico	LA ROSITA	SECTORIZADO NO ORDENADO/	
SRPT	RESIDENCIAL				
RT2 PUERTO LAJAS	URBANIZABLE PROGRAMADO	mixto	_____	SRPT	_____
T3 PUERTO LAJAS	URBANIZABLE PROGRAMADO	turístico	LA MOLINA	SECTORIZADO NO ORDENADO/	
SRPT	RESIDENCIAL				
T4(PLAYA BLANCA)	URBANIZABLE PROGRAMADO	turístico	-----	SUNCU/RUSTICO PROTECCION	
T6 (PLAYA BLANCA)	URBANIZABLE PROGRAMADO	turístico	-----	RUSTICO PROTECCIÓN	
T7 (PLAYA BLANCA)	URBANIZABLE PROGRAMADO	turístico	-----	RUSTICO PROTECCION	
T8 ROSA DEL LAGO	URBANIZABLE PROGRAMADO	turístico	ROSA DEL LAGO	URBANIZABLE SECTORIZADO	TURISTICO
I1 LAS SALINAS	URBANIZABLE PROGRAMADO	industrial	LAS SALINAS	URBANO NO CONSOLIDADO	TERCIARIO
I2 EL MATORRAL	URBANIZABLE PROGRAMADO	industrial	POLIGONO EL MATORRAL	URBANO CONSOLIDADO	TERCIARIO/INDUSTRIAL
I3A ZURITA	URBANIZABLE PROGRAMADO	industrial	ZURITA	URBANO NO CONSOLIDADO	TERCIARIO/INDUSTRIAL
I3B ZURITA	URBANIZABLE PROGRAMADO	industrial	TABLERO DE LAS CRISTINAS	URBANIZABLE SECTORIZADONO	TERCIARIO/INDUSTRIAL
I4 ROSA VILA	URBANIZABLE PROGRAMADO	industrial	ROSA VILA	URBANIZABLE SECTORIZADO NO	RESIDENCIAL
I5 LLANOS DE NEGRIN	URBANIZABLE PROGRAMADO	industrial	LLANOS NEGRIN	URBANO CONSOLIDADO	TERCIARIO/INDUSTRIAL

**PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN
DE PUERTO DEL ROSARIO**



Revisión para la adaptación al DL 1/2000, de 8 de Mayo y Ley 19/2003, de 14 de Abril

I6 BARRANCO NEGRIN	URBANIZABLE PROGRAMADO	industrial	BARRANCO NEGRIN	URBANIZABLE SECTORIZADO	TERCIARIO/INDUSTRIAL
I1A LA HONDURA	URBANIZABLE PROGRAMADO	industrial	LA HONDURA	URBANIZABLE SECTORIZADO NO	TERCIARIO/INDUSTRIAL
I1B LA HONDURA	URBANIZABLE PROGRAMADO	INDUSTRIAL	PUERTO LA HONDURA	URBANIZABLE NO SECTORIZADO	TERCIARIO/INDUSTRIAL
RT1 LAS GRANADAS	URBANIZABLE NO PROGRAMADO	MIXTO	-----	RUSTICO PROTECCION	
S1-A PASEO CORNISA	SUNCU	residencial	LA CORNISA	SUNCRE	RESIDENCIAL
S1-B CASINO	SUNCU	RESIDENCIAL	CASINO	SUNCRE	RESIDENCIAL
U1-C CENTRO ANTIGUO	SUNCU	RESIDENCIAL	CENTRO	SUCU	RESIDENCIAL
S2-A CENTRO	SUNCU	RESIDENCIAL	CENTRO	SUCU	RESIDENCIAL
S2-B FABRICA PREFABRICADO	SUNCU	COMERCIAL	CENTRO COMERCIAL	SUCRE	COMERCIAL
S3-A 90 VIVIENDAS	SUNCU	DOTACIONAL	90 VIVIENDAS	SUCU	DOTACIONAL
S3-B ZONA INSTITUCIONAL	SUNCU	RESIDENCIAL	ZONA INSTITUCIONAL	SUCU	RESIDENCIAL
S4-A DISA	SUNCU	RESIDENCIAL/HOTEL	CIUDAD DE LA JUSTICIA	SUNCRE-D	RESIDENCIAL/ESPACIO LIBRE
S4-B POZOS SUR	SUNCU	dotacional	POZOS SUR	SUCU	DOTACIONAL
S4-C POZOS NORTE	SUNCU	dotacional	POZOS SUR	SUCU	DOTACIONAL
S5-A CHARCO SUR	SUCU	dotacional	CHARCO SUR	SUCU	DOTACIONAL
S CHARCO NORTE	SUCU	dotacion	CHARCO NORTE	SUCU	DOTACIONAL
S5-B PARQUE BARRANCO PILON	SUNCU	RESIDENC	PRIMERO MAYO	SUNCRE	RESIDENCIAL
S5-C GAVIA HORMIGA	SUNCU	residenc	GAVIA HORMIGA	SUNCRE	RESIDENCIAL
S6 SAN JOSE CALASANZ	SUNCU	dotacion	SAN JOSE CALASANZ	SUCU	DOTACION
S7-A BUENAVISTA N	SUNCU	dotacion	BUENAVISTA	SUCU	DOTACION
S7-B BUENAVISTA S	SUNCU	dotacion	BUENAVISTA	SUCU	DOTACION
S8 FABELO BAJO	SUNCU	DOTACION	FABELO BAJO	SUCU	DOTACION
S9-A FABELO MEDIO	SUNCU	dotacion	FABELO MEDIO	SUCU	DOTACION
S9 FABELO ALTO	SUNCU	dotacion	FABELO ALTO	SUCU	DOTACION
S10 LA CHARCA	SUNCU	DOTACION	LA CHARCA	SUCU	DOTACION
S11 TAMOGAN	SUNCU	DOTACION	TAMOGAN	SUCU	DOTACION
S12 RECINTO MILITAR	SUNCU	residencial	CIUDAD DE LA JUSTICIA	SUNCRE	RESIDENCIAL
			CUARTEL	SUCU-SG DEFENSA	EQUIPAMIENTO MILITAR
			GLORIETA CUARTEL	SUNCRE	RESIDENCIAL
S13 PUERTO	SUCU	SISTEMA GENERAL	PUERTO	SUCU	SISTEMA GENERAL
S14 PASEO MARITIMOS POZOS	SUCU	DOTACIONAL	PASEO MARITIMO POZOS	SUCU	DOTACIONAL

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el día 14 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
 Fdo.: La Secretararía.
 María Mercedes Contreras Fernández

S 15 PASEO EL CHARCO	SUNCU	DOTACION	PASEO EL CHARCO	SUNCRE	DOTACIONAL
			HORNOS DEL CHARCO		
S 16 SERVICIOS TECNICOS	SUNCU	EQUIPAM	UNELCO-ENDESA	SUNCRE	TERCIARIO
			CAAF	SUCU-SG INFR	INFRAESTRUCT
S 17 S JOSE CALASANZ	SUNCU	RESIDEN	ROSITA DEL INGLES	SUNCU	RESIDENCIAL
S 18-A PUERTO LAJAS NORTE	SUNCU	residenc	PUERTO LAJAS	SUCU	RESIDENCIAL
S 18-B PUERTO LAJAS SUR	SUNCU	residenc	PUERTO LAJAS	SUCU	RESIDENCIAL
S 19 PLAYA BLANCA A	SUNCU	residenc	MONTAÑA DE PLAYA BLANCA	SUNCU-D	RESIDENCIAL
S 20 PLAYA BLANCA 2	SUNCU	residenc	ALTO DEL JABLE	SUNCU	RESIDENCIAL
S 20 BIS PLAYA BLANCA	SUNCU	residenc	MONTAÑA PLAYA BLANCA	SUNCU-D	RESIDENCIAL
			ALTO DEL JABLE		
S 21 LAS SALINAS	SUNCU	industrial	LAS SALINAS	SUNCU	TERCIARIO
S 22 RISCO PRIETO	SUNCU	industrial	RISCO PRIETO	SUCU	TERCIARIO/INDUSTRIAL
-----	-----	-----	PARQUE AEROPORTUARIO	URBANIZABLE NO SECTORIZADO	TERCIARIO/INDUSTRIAL
-----	-----	-----	PLATAFORMA PORTUARIA LA	URBANIZABLE NO SECTORIZADO	TERCIARIO/INDUSTRIAL

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Ayuntamiento de Puerto del Rosario en su sesión de 20 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.
 Fdo.: La Secretaría.
 María Mercedes Contreras Fernández
 SECRETARÍA

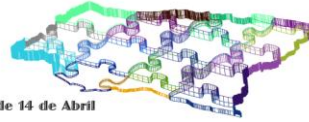
Tal y como se justificará de manera más amplia, **el PGO opta por la presente alternativa 1 en cuanto a la categorización de suelos y distribución de usos en el territorio, más acorde a las necesidades actuales de Puerto del Rosario.**

6.4.3 ALTERNATIVA 2: LA PROPUESTA DEL DOCUMENTO APROBADO INICIALMENTE EN 2005.

En Diciembre del 2005, el Ayuntamiento Pleno aprueba inicialmente un Documento de Revisión del Plan General de Puerto del Rosario que apuesta decididamente por un modelo de crecimiento y ocupación del territorio claramente extensivo, como fórmula para canalizar las distintas iniciativas y oportunidades económicas de una ciudad Capital de la Isla, optando además por el reforzamiento de ésta frente a la opción de apoyar el crecimiento en los distintos núcleos rurales del municipio.

Así, y dentro del suelo urbano, se incluyen un área central con el núcleo histórico de Puerto del Rosario y sus ensanches inmediatos tanto de uso residencial como industrial, integrando todas aquellas unidades de ejecución del PGO-TR 96 ya desarrolladas y urbanizadas, los núcleos consolidados al sur en el entorno del aeropuerto (Matorral) y Parador (paraje Los Varichuelos, al oeste de Playa Blanca), al norte (Puerto Lajas) y los pequeños núcleos diseminados por el término (Casillas, Tetir, Los Estancos, etc); y junto a lo anterior, se definen las actuaciones urbanísticas aisladas que deberán desarrollarse directamente por la iniciativa pública y que responden a áreas sobre las que se han abordado en el pasado lejano actuaciones y acuerdos municipales de ordenación/desarrollo/gestión que es preciso finalizar con el menor coste para la Hacienda local y la imagen urbana. Dentro del suelo urbano, aunque en la categoría de no consolidado se contemplan aquellas zonas carentes de servicios urbanísticos de los grandes vacíos urbanos existentes en el interior de la ciudad.

**PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN
DE PUERTO DEL ROSARIO**



Revisión para la adaptación al DL 1/2000, de 8 de Mayo y Ley 19/2003, de 14 de Abril

En cuanto al suelo urbanizable, la alternativa de 2005 aborda una generosa clasificación en una solución tendente a definir un modelo a largo plazo que sirva de soporte para el desarrollo de las distintas piezas. En primer lugar y dentro del suelo urbanizable sectorizado ordenado se incluyen los planes parciales ya aprobados; en los no ordenados, las áreas que no han iniciado la redacción del planeamiento pero que se consideran prioritarias para la consideración del modelo propuesto a cuyo efecto se acompaña una preordenación indicativa, localizándose contiguos a las zonas ya consolidadas. La alternativa propuesta opta por la especialización funcional del territorio, excluyendo los usos turísticos del interior de la ciudad y reduciéndolos a dos núcleos, uno al sur, en las zonas de Valle de Jenejey y la Perla verde, y la otra al norte, en Rosa del Lago. Respecto de los industriales se localizan masivamente al sur próximos al Aeropuerto en tanto que los residenciales se localizan en buena parte reconsiderando los usos industriales y turísticos no desarrollados en el PGO-TR 96.

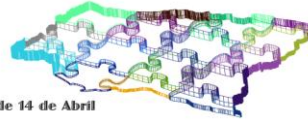
Por otra parte, y en cuanto al suelo rústico, se limita a trasponer en su totalidad el Plan Insular, realizando una categorización por zonas, conforme a la señalada por el PIOF-PORN, y no tanto en función de los valores en presencia, lo que valió el consiguiente reparo por parte del órgano autonómico competente.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el día 14 de Mayo de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
Maria Mercedes Contreras Fernandez
SECRETARÍA

AMBITOS DE SUELO SEGÚN PGO TR 1996	CATEGORIA	USO	AMBITOS DE SUELO SEGÚN ALTERNATIVA 2	CATEGORIA	USO
R1 BARRANCO PILON	URBANIZABLE PROGRAMADO	residencial	BARRANCO PILON	SUSO	RESIDENCIAL
R2 EL CHARCO	URBANIZABLE PROGRAMADO	residencial	EL CHARCO	SUSO	RESIDENCIAL
R3 MAJADA MARCIAL	URBANIZABLE PROGRAMADO	residencial	MAJADA MARCIAL	SUCI	RESIDENCIAL
R4 LLANO DE LOS POZOS	URBANIZABLE PROGRAMADO	residencial	LLANO DE LOS POZOS	SUSNO	RESIDENCIAL
R5 LA CHARCA	URBANIZABLE PROGRAMADO	residencial	LA CHARCA	SUSNO	RESIDENCIAL
R6 EL MATORRAL	URBANIZABLE PROGRAMADO	residencial	EL MATORRAL	SUCU	RESIDENCIAL
R9 PLAYA BLANCA	URBANIZABLE PROGRAMADO	residencial	PLAYA BLANCA	SUSO	RESIDENCIAL
R*LOSPOZOS	URBANIZABLE PROGRAMADO	residencial	LOS POZOS	SUSO	RESIDENCIAL
R**ROSA VILA	URBANIZABLE PROGRAMADO	residencial	ROSA VILA	SUSO	RESIDENCIAL
R***RISCO PRIETO	URBANIZABLE PROGRAMADO	residencial	RISCO PRIETO	SUSNO	RESIDENCIAL
RT3 ROSA ARENA	URBANIZABLE PROGRAMADO	mixto	ROSA ARENA	SUSO	RESIDENCIAL ³
T1PARADOR	URBANIZABLE PROGRAMADO	turístico		SUSNO	
T2PUERTO LAJAS	URBANIZABLE PROGRAMADO	turístico		SUSNO	TURÍSTICO ¹
RT2 PUERTO LAJAS	URBANIZABLE PROGRAMADO	mixto		SUSNO	
T3 PUERTO LAJAS	URBANIZABLE	turístico		SUSNO	TURÍSTICO ¹

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de
 Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Cabildo de
 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 11 de febrero de 2014.
 Fdo.: La Secretaría.
 María Mercedes Contreras Fernández
 SECRETARÍA

	PROGRAMADO				
T4(PLAYA BLANCA)	URBANIZABLE PROGRAMADO	turístico		SUSNO	TURISTICO
T6 (PLAYA BLANCA)	URBANIZABLE PROGRAMADO	turístico		SUSNO	TURISTICO
T7 (PLAYA BLANCA)	URBANIZABLE PROGRAMADO	turístico		SUSNO	TURISTICO
T8 ROSA DEL LAGO	URBANIZABLE PROGRAMADO	turístico	ROSA DEL LAGO	SUSO	TURISTICO
I1 LAS SALINAS	URBANIZABLE PROGRAMADO	industrial	LAS SALINAS	SUSNO	INDUSTRIAL
I2 EL MATORRAL	URBANIZABLE PROGRAMADO	industrial	EL MATORRAL	SUCU	INDUSTRIAL
I-3A ZURITA	URBANIZABLE PROGRAMADO	industrial	ZURITA	SUNCU	INDUSTRIAL
I-3B ZURITA	URBANIZABLE PROGRAMADO	industrial	ZURITA	SUSO	INDUSTRIAL
I4 ROSA VILA	URBANIZABLE PROGRAMADO	industrial	ROSA VILA	SUSNO	INDUSTRIAL
I5 LLANOS DE NEGRIN	URBANIZABLE PROGRAMADO	industrial	LLANOS DE NEGRIN	SUCU	INDUSTRIAL
I6 BARRANCO NEGRIN	URBANIZABLE PROGRAMADO	industrial	BARRANCO NEGRIN	SUSNO	INDUSTRIAL
I1A LA HONDURA	URBANIZABLE PROGRAMADO	industrial	LA HONDURA	SUSNO	INDUSTRIAL
I1B LA HONDURA	URBANIZABLE PROGRAMADO	industrial	LA HONDURA	SUSNO	INDUSTRIAL
RT1 LAS GRANADAS	URBANIZABLE NO PROGRAMADO	mixto		SUSNO	
S1-A PASEO CORNISA	SUNCU	residencial	PASEO CORNISA	SUNCU	RESIDENCIAL
S1-B CASINO	SUNCU	residencial	CASINO	SUCU	RESIDENCIAL
U1-C CENTRO ANTIGUO	SUNCU	residencial	CENTRO	SUCU	RESIDENCIAL
S2-A CENTRO	SUNCU	residencial	CENTRO	SUCU	RESIDENCIAL
S2-B FABRICA PREFABRICADO	SUNCU	comercial	FABRICA PREFABRICADOS	SUCU	COMERCIAL
S3-A 90 VIVIENDAS	SUNCU	dotacional	90 VIVIENDAS	SUCU	DOTACIONAL
S3-B ZONA INSTITUCIONAL	SUNCU	residencial	ZONA INSTITUCIONAL	SUCU	RESIDENCIAL
S4-A DISA	SUNCU	Residencial/	ANTIGUA DISA	SUNCU	
Hotel	SUNCU	SUNCU	ESPACIO LIBRE	SUNCU	



6.5 EL CAMPO MAJORERO: NECESARIO EQUILIBRIO ENTRE EL PAISAJE EXTENSO Y LA DISPERSIÓN RESIDENCIAL.

Como señala el Preámbulo de la Ley 45/2007, de 13 de diciembre, para el desarrollo sostenible del medio rural, la importancia actual del medio rural en España, que integra al 20 por ciento de la población, que se elevaría hasta el 35 por ciento si se incluyen las zonas periurbanas y afecta al 90 por ciento del territorio, y el hecho de que en este inmenso territorio rural se encuentran la totalidad de nuestros recursos naturales y una parte significativa de nuestro patrimonio cultural, así como las nuevas tendencias observadas en la localización de la actividad económica y residencial, confieren a este medio una relevancia mayor de la concedida en nuestra historia reciente.

El intenso desarrollo económico acontecido en nuestro país durante las últimas décadas, que ha dado lugar a un salto muy significativo en los niveles de renta y bienestar de los ciudadanos, se ha concentrado, al igual que ha ocurrido en los países de nuestro entorno, en el medio más urbano y en menor medida en las zonas más rurales. Este fenómeno, característico del desarrollo económico moderno, se manifiesta en la persistencia de un atraso económico y social relativo en el medio rural, debido a causas económicas, sociales y políticas que son evitables.

Toda política rural debe buscar el logro de una mayor integración territorial de las zonas rurales, facilitando una relación de complementariedad entre el medio rural y el urbano, y fomentando en el medio rural un desarrollo sostenible.

Atendiendo a los criterios de la Ley 45/2007 y en función de los datos de cumplimiento de dichos parámetros, Fuerteventura queda clasificada como zona rural “*intermedia*”, esto es, aquella de baja o media densidad de población, con un empleo diversificado entre el sector primario, secundario y terciario, bajos o medios niveles de renta y distantes del área directa de influencia de los grandes núcleos urbanos.

Es por ello que cualquier planteamiento debe orientarse a la consecución de los objetivos siguientes:

- Fomentar una actividad económica continuada y diversificada en el medio rural, manteniendo un sector agropecuario e impulsando la creación y el mantenimiento del empleo y renta en otros sectores, preferentemente en las zonas rurales consideradas prioritarias.
- Dotar al medio rural, y en particular a sus núcleos de población, de las infraestructuras y los equipamientos públicos básicos necesarios, en especial en materia de transportes, energía, agua y telecomunicaciones.
- Potenciar la prestación de unos servicios públicos básicos de calidad, adecuados a las características específicas del medio rural, en particular en los ámbitos de la educación, la sanidad y la seguridad ciudadana.

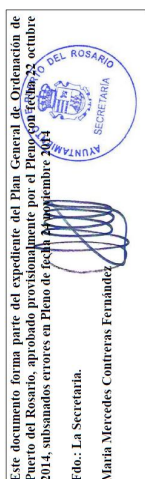


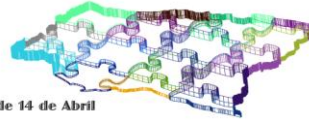
- Tomar en consideración las necesidades particulares de los ciudadanos del medio rural en la definición y aplicación de las políticas y medidas de protección social, adecuando los programas de atención social con el fin de garantizar su efectividad en dicho medio.
- Lograr un alto nivel de calidad ambiental en el medio rural, previniendo el deterioro del patrimonio natural, del paisaje y de la biodiversidad, o facilitando su recuperación, mediante la ordenación integrada del uso del territorio para diferentes actividades, la mejora de la planificación y de la gestión de los recursos naturales y la reducción de la contaminación en las zonas rurales.
- Facilitar el acceso a la vivienda en el medio rural, y favorecer una ordenación territorial y un urbanismo adaptados a sus condiciones específicas, que garantice las condiciones básicas de accesibilidad, que atiendan a la conservación y rehabilitación del patrimonio construido, persigan un desarrollo sostenible y respeten el medio ambiente.
- Fomentar la participación pública en la elaboración, implementación y seguimiento de los programas de desarrollo rural sostenible a través de políticas de concienciación, capacitación, participación y acceso a la información.
- Garantizar el derecho a que los servicios en el medio rural sean accesibles a las personas con discapacidad y las personas mayores.

Tradicionalmente la distinción entre lo rural y lo urbano se ha venido basando en indicadores sociales, es decir, referidos al modo de vida, aunque se han utilizado otros, sobre todo el tamaño y el tipo de actividad (INE, Ley 45/2007, etc). Tres de los indicadores más importantes que atienden al modo de vida, se refieren a las relaciones, y son: la superficialidad, el anonimato y el carácter transitorio de las relaciones urbanas. A sensu contrario, la vecindad, el conocimiento personal y las relaciones permanentes (incluso a través de generaciones) son características propias del mundo rural.

Para que esta sociedad rural funcionara era imprescindible que se dieran, entre otras, dos condiciones: la primera, que tuviera un tamaño adecuado para que la mayoría de sus miembros se pudieran conocer; y la segunda, que fuera una sociedad “completa” en la mayor medida posible. Es decir, que la mayor parte de las actividades pudieran realizarse en el círculo cerrado del “pueblo”, con incursiones esporádicas a centros de mayor nivel (ciudad).

Tenemos, por tanto, en el momento del crecimiento imparable de la urbanización, un territorio rural caracterizado por pequeños asentamientos en el que los vecinos realizan la mayor parte de sus actividades, con incursiones esporádicas a “la ciudad” y con un modo de vida en el que el reloj era un objeto casi inservible y donde el tiempo discurría con ritmos distintos a los urbanos. Pero ambas formas de vida han ido evolucionando y se han transformado bastante, precisamente por la implicación de una en otra: la forma de vida urbana es expansiva, colonial, y en la actualidad está eliminando progresivamente en todo el mundo la forma de vida rural; pero también la forma de vida urbana ha evolucionado, y así han surgido tendencias y movimientos como por ejemplo, la ciudad jardín, caracterizada precisamente por las bajas densidades, la “descentralización” o la zonificación que, llevadas al límite, han generado el problema de la *ciudad difusa, a trozos*. Pero esta ciudad en modo alguno adopta o puede adoptar los modos de vida rural, puesto que no existen esos elementos o indicadores sociales a los que aludíamos.





Tanto a lo largo del procedimiento de tramitación de la Revisión del Plan General, como durante los periodos de participación ciudadana e información pública, ha sido prácticamente unánime la casuística más frecuente en torno a los temas que han sido objeto de sugerencia, alegación, confrontación o debate. No es otro que la inclusión o no de una finca dentro del ámbito de un asentamiento, la propia dimensión de éstos, o los criterios para su delimitación y ordenación. El tema sobre el que ha habido disparidad de criterios casi siempre ha tenido que ver con el límite de los asentamientos. El origen de este desencuentro tenía que ver con la “mancha” trazada por el PIOF, que posteriormente es asumida casi en su totalidad por el documento de avance y por la aprobación inicial del PGO. Dadas las determinaciones derivadas de la aplicación tanto del Texto Refundido como de la Directrices, y el hecho de la inadaptación del planeamiento insular a éstos, se hacía muy difícil, no solo mantener la propuesta, sino admitir las alegaciones a ésta. Esta circunstancia trató de ser corregida con la celebración de las jornadas denominadas “Puerto Rural Participa” organizadas en colaboración con el Ayuntamiento en el mes de octubre de 2007.

En dicho proceso el consenso provino de la aceptación de la necesidad de adaptación a las Directrices, lo que inevitablemente, al margen de otras consideraciones que podrían aparecer en el camino, suponía que el límite de los asentamientos debía revisarse con respecto al límite establecido por el PIOF, sobretodo reconsiderando la categorización de grandes bolsas de suelo inedificadas, pero también teniendo muy presente la voluntad de reactivar la vida rural en los pueblos.

La adecuación a la Directriz 63 ha de combinar, a la hora de conformar la delimitación de los asentamientos, no solo las edificaciones preexistentes, sino también el objetivo de su futura limitación hacia el exterior, mediante la colmatación interior del asentamiento.

A tenor de estas premisas previas, se formulan las siguientes alternativas:

6.5.1 ALTERNATIVA 0: EL ASENTAMIENTO RURAL” COMO NÚCLEO DE POBLACIÓN TRADICIONAL DEL SISTEMA RURAL DE FUERTEVENTURA.

La entrada en vigor del Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura supuso la aplicación de las determinaciones de éste a todo el ámbito del suelo rústico insular conforme a la antigua Ley 5/1987 de ordenación del suelo rústico y la tipificación de sus contenidos de acuerdo a sus características paisajísticas y territoriales, y la obligación de los planeamientos municipales de adaptar sus determinaciones a aquél. El Plan Insular establecía al efecto una serie de categorías. Por otro lado, y comoquiera que el Plan Insular incorpora el PORN (plan de ordenación de los recursos naturales), se establece asimismo la correspondiente zonificación. Comoquiera que el citado instrumento de ordenación territorial también se encuentra en proceso de adaptación, mediante Instrucción aprobada por acuerdo del Cabildo Insular de 30 octubre 2009 se estableció la equiparación de categorías de suelo rústico del Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura y el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias.

A tenor de lo anterior, se distinguen las siguientes categorías:

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Cabildo Insular de Fuerteventura el 30 de octubre de 2014, subsanados errores en Plano de fecha 14 de noviembre 2014.
Fdo.: La Secretaría.
Maria Mercedes Contreras Fernandez
SECRETARÍA

1. Suelo rústico de especial protección (SREP) incluye el suelo afectado por ENP así como otras zonas de mayor valor natural-Red Natura 2000, etc. Coincide con la zonificación del tipo A, esto es, zona de mayor valor natural, ecológicos, o paisajísticos.

En estos suelos no se permitirán procesos de urbanización o edificación. Se fomentarán los usos agrarios, así como los recreativos compatibles con los objetivos de conservación que no precisen de infraestructuras de servicios específicas.

Podrán autorizarse ampliaciones, rehabilitaciones o renovaciones de instalaciones anexas a las explotaciones. Las construcciones vinculadas a las explotaciones ganaderas deberán cumplir estrictamente las normas sectoriales (Agricultura, Sanidad) y las específicas de edificación en suelo rústico del PEOF; los Planes Rectores de Uso y Gestión definirán las zonas de tolerancia para esas actividades.

Si bien en el municipio existen dos ENP, ninguno tiene asignada tal categoría por el Plan Insular.

2. Suelo rústico protegido (SRP), incluye zonas donde coexisten valores naturales de importancia con actividades productivas tradicionales de valor ambiental y zonas de aptitud productiva; estos suelos se corresponden con la zonificación de tipo “B” (Ba y Bb) del PORN.

En la zona Ba:

- No se permitirán procesos de urbanización o edificación
- Se fomentarán los usos agrarios y los recreativos compatibles con los objetivos de conservación que no precisen de infraestructuras de servicios específicas. . Podrán autorizarse instalaciones anexas a las explotaciones.

- Con carácter general se prohíben todos aquellos usos y actividades que mermen o sean incompatibles con la vocación agrícola de estas zonas. Queda excluida la vivienda unifamiliar aislada. Los nuevos usos residenciales y turísticos únicamente se permitirán sobre el patrimonio rural rehabilitado.

- Las construcciones vinculadas a las explotaciones ganaderas deberán cumplir estrictamente las normas sectoriales (Agricultura, Sanidad) y las específicas de edificación en suelo rústico del PEOF.

- Las nuevas instalaciones, si están dentro de un espacio natural protegido, requerirán informe favorable de compatibilidad de uso emitido por el órgano regional competente en la materia.

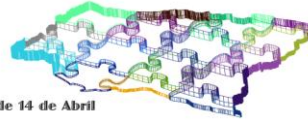
En la zona Bb:

- Las actividades de urbanización se restringirán al máximo, debiendo orientarse preferentemente a las zonas de expansión de los asentamientos rurales.

- Se podrán autorizar edificaciones e instalaciones vinculadas a explotaciones agrarias. En el caso de viviendas deberá justificarse su necesidad en relación con la actividad agraria y la concesión de la licencia valorará especialmente la sujeción a los tipos edificatorios, materiales y cerramientos definidos en el PEOF. Se permitirán desarrollos de núcleos para uso turístico rural, con determinadas características morfológicas y de densidad.

- Queda excluida la vivienda unifamiliar aislada. Los nuevos usos residenciales y turísticos únicamente se permitirán sobre el patrimonio rural rehabilitado.





- Las implantaciones de agricultura intensiva que comporte instalaciones no permanentes (mallas, invernaderos) deberán ser reguladas con el objeto de minimizar el impacto sobre el paisaje y garantizar la eliminación de los desechos y residuos.

3. Suelo rústico común (SRC), o residual, y por tanto susceptible de albergar equipamientos, construcciones o instalaciones puntuales de interés general. En esta zona se pueden producir en determinadas condiciones edificación dispersa (SRC-ED), así como albergar actividades susceptibles de producir un impacto ambiental de importancia (SRC-AI), tales como actividades mineras o extractivas (SRC-AM) y vertidos de tierra y escombros (SRC-V). Se corresponde con la zonificación del tipo "C" del PORN.
4. Suelo rústico de Asentamiento Rural, en los siguientes niveles o categorías: Asentamiento Rural con extensiones y agricultura intersticial (SR-ARE); asentamiento rural disperso (SR-ARD). Se corresponde con la zonificación tipo D. Transitoriamente, se incluyó en esta categoría un tercer tipo de asentamiento rural disperso, que a día de hoy, quedaría en régimen de consolidación.

La propuesta de ordenación territorial establecida se compone de una serie de sistemas y elementos de rango estructural, que en lo que se refiere al suelo rústico, distingue entre el sistema de medio físico y paisaje y sistema articulado de núcleos y asentamientos de población. El primero de ellos está constituido por los espacios de mayor valor natural ecológico que constituyen unidades de paisaje y que conforman la identidad del territorio insular. Se identifican con la Red de ENP y sus ampliaciones y los espacios de mayor valor natural y paisajístico, todos ellos incluidos en la zonificación A y Ba del PORN y clasificados a su vez como SREP (suelo rústico especialmente protegido).

Por su parte, el sistema articulado de núcleos de población, está constituido por los núcleos urbanos existentes y sus ampliaciones, recogidos en el planeamiento urbanístico correspondiente, así como los asentamientos rurales, AR, en sus distintos niveles. La clasificación se corresponde con la zonificación tipo D del PORN.

Este suelo rústico, en sus distintas categorías, cumple funciones primordiales en la estructura territorial y urbanística de la Isla, y por tanto, del Municipio, al asegurar la calidad y singularidad del paisaje, servir de soporte a las actividades agropecuarias, articula la red de asentamientos rurales y permite la utilización de terrenos rústicos de menor valor para el establecimiento de infraestructuras, equipamientos o desarrollos urbanos a través de las técnicas de planificación adecuadas, y en particular, su posible reclasificación en algunos casos por el planeamiento urbanístico.

Como se indicó al principio, el elemento fundamental de debate no es otro que la propia configuración de los asentamientos como núcleos de población. La delimitación planteada viene a coincidir para su necesaria viabilidad técnica y conforme a la Directriz 63 con las edificaciones preexistentes, evitando cualquier extensión hacia el exterior ineditado, y limitando las nuevas mediante la colmatación interior. El suelo "no ocupado" por el asentamiento así delimitado, se

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario el día 14 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
Maria Mercedes Contreras Fernandez
SECRETARÍA

categoriza en función de los valores ambientales detectados, conforme a las categorías previstas en el art.55 TRLOTIC.

Se recogen las dos modalidades existentes, la mayoría de las veces combinadas, ambas apoyadas en una estructura catastral característica, pero sin establecer una distinción a priori entre ambas modalidades de asentamiento. La primera, el asentamiento rural con extensiones y agricultura intersticial, cuya densidad de conjunto dentro del perímetro se fijaba con el objetivo de 7 viv/ha, y parcela mínima de 1.000m², alineación frontal al eje de calle y retranqueos respecto de los linderos de la parcela. La altura máxima de planta baja y primera (con sobrao o altillo), como máximo un 40% de la baja. En este tipo de asentamiento, apenas existe un núcleo reconocible entorno a la ermita, junto a edificaciones dispersas, debido principalmente a una zonificación aleatoria, aunque en puntuales casos, la colmatación ha permitido incluso reconocer tradicionalmente un pequeño núcleo de suelo urbano (tal es el caso de Tetir, Casillas del Ángel o Los Estancos). La segunda modalidad, la de asentamiento rural disperso, con densidades de conjunto dentro del perímetro de 3 viv/ha, parcela mínima de 2.500 m², frente mínimo de calle 30 m, alineación frontal a eje de calle y retranqueos igualmente a linderos. En este caso no existe un núcleo claramente perceptible que articule el resto del espacio construido, por lo que más bien se trata de un conjunto de viviendas rurales, caracterizadas por la dispersión y red de caminos densa.


Ahora bien, en esta delimitación se ha intentado garantizar una morfología envolvente que articule la dispersión actual, y favorezca la cercanía y relaciones sociales, sobre todo allí donde el diagnóstico ofrecía una mayor densidad edificatoria. A ello sin duda contribuirá la mezcla de usos (pequeños talleres artesanales, equipamientos y uso agropecuarios de autoconsumo, etc) compatibles con el principal residencial, que garantice pueblos autosuficientes. La edificación igualmente se plantea sobre la estructura de caminos existente, limitando los nuevos a excepciones debidamente justificadas en el interés público o la mejora en la ordenación que pueda reportar el nuevo viario.

La preservación de la calidad ambiental se garantiza protegiendo de la aptitud edificatoria todas aquellas zonas interiores, libres de construcciones donde existan estructuras agrarias tradicionales (gavias, nateros, etc), previniendo así el deterioro del patrimonio natural y cultural, del paisaje y de la biodiversidad, pero a la vez facilitando su recuperación, mediante la ordenación integrada del uso del territorio para diferentes actividades, en este caso, los usos agropecuarios vinculados al autoconsumo.

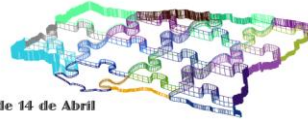
Como criterio de edificación, se utiliza, allí donde sea posible (por la inexistencia de estructuras agrarias de interés) la técnica de la alineación a verdaderas calles o caminos, siempre de titularidad pública, dotados de servicios, lo que da lugar, en ocasiones, a grandes vacíos internos, por la inexistencia de tales caminos o las propias estructuras agrarias..

Sin alterar sustancialmente la alternativa planteada, se incorporan pues mejoras, sin que lleguen a tener una relevancia sustantiva que desvirtúen esta alternativa 0, relativas a los usos pormenorizados admitidos o excluidos: pequeños talleres de industria agropecuaria o artesanía, equipamientos, o turismo rural a fin de lograr núcleos autosuficientes en la medida de lo posible, o zonas excluidas de edificación por la preexistencia de estructuras agrarias tradicionales.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de
Punto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de octubre
2014, subsanados errores en Plano de suelo N.º 11 de fecha 17 de noviembre 2014



Fdo.: La Secretaría.
María Mercedes Contreras Fernández



El sistema de equipamientos y dotaciones parte igualmente de la ordenación preexistente, habiéndose realizado un diagnóstico previo acerca de su titularidad, y en su caso oportunidad y conveniencia de mantener la misma, todo ello atendiendo a criterios de centralidad, eficiencia y economía de medios. De ahí que a la hora de computar y justificar las reservas necesarias, se parte de la esquematización jerarquizada de un sistema de núcleos interdependientes, localizando un núcleo cabecera, en torno al cual se articulan otros núcleos menores, refiriéndose las reservas para dotaciones, equipamientos y espacios libres al total de población afectada, independientemente de su concreta localización.

Junto al modelo de asentamientos rurales, la propuesta retoma, siguiendo el criterio de lo acordado por la COTMAC en Informe de fecha 28 abril 2014, la categoría de asentamiento agrícola en el único caso de Las Parcelas, conforme a la definición de la citada categoría en el art. 55.c.2) TRLOTG, precisamente atendiendo al origen (colonia rural) y configuración del mismo (concesión a colonos de parcelas de 10.000 m² con vivienda y derecho de agua para riego), a lo que se suma la titularidad demanial (bien comunal) de todo el territorio categorizado.

Este planteamiento da lugar a un modelo técnica y ambientalmente viable, cuyo objetivo es el mantenimiento del modelo de núcleo tradicional pero con unos objetivos primordiales que no son otros que lograr núcleos más compactos, socialmente activos y cohesionados, y económicamente autosuficientes.

Como se justificará más ampliamente en la definición del modelo, **el PGO opta por la alternativa 0 en cuanto a la configuración de los asentamientos poblacionales del medio rural.**

6.5.2 ALTERNATIVA 1: "EL ASENTAMIENTO RURAL" COMO NÚCLEO URBANO EN EL MEDIO RURAL.

Nuevamente aquí el elemento fundamental es la configuración de los asentamientos *rurales* como núcleos de población, máxime teniendo en cuenta los objetivos perseguidos.

La presente alternativa parte de un reconocimiento que coincide con los núcleos tradicionales de población de Fuerteventura, localizados en zonas tipo D del PORN, recogiendo las distintas tipologías de partida, esto es, tanto el AR con extensiones y agricultura intersticial como el AR disperso, pero sin establecer una distinción a priori entre ambas modalidades de asentamiento.

Sobre este ámbito delimitado la delimitación nuevamente parte, conforme a la Directriz 63, de las edificaciones preexistentes, limitando su extensión hacia el exterior ineditado. La pretensión, amén de la colmatación interior plantea una densificación edificatoria, mediante la reducción de la unidad edificatoria, que dinamice la actividad socioeconómica del núcleo. La capacidad alojativa resultante dista mucho de la obtenida con la alternativa 0, lo que conlleva, correlativamente, a una mayor previsión de equipamientos, espacios libres y dotaciones respecto de los existentes. Igual ocurre en el caso de las infraestructuras y servicios básicos. El resultado

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el día 14 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
Fdo.: La Secretararía.
María Mercedes Contreras Fernández
SECRETARÍA

previsible con la presente alternativa pudiera dar lugar a un distanciamiento del carácter tradicional del núcleo de población del medio rural de Puerto del Rosario, a pesar de cumplir perfectamente con los objetivos planteados para esta categoría de suelo.

6.6 LA ALTERNATIVA ELEGIDA: ADECUACIÓN A CRITERIOS LEGALES Y ESTABLECIMIENTO DE CRITERIOS DE OPORTUNIDAD.

Frente al modelo de crecimiento expansivo de la propuesta de 2005, la opción adoptada viene a ser el compendio de las distintos ejes de actuación analizados al principio. Es decir, partiendo del PGOTR-96, esta propuesta procede a revisar todos y cada uno de los suelos de cara a su clasificación y categorización conforme a los criterios establecidos en la legislación. En aquellos supuestos en que se permite al planificador optar por distintas clases o categorías, se han valorado los criterios ambientales e incluso la oportunidad de preservar los mismos de dicho crecimiento, decantándose en todas las ocasiones por la opción de reutilización, densificación y contención en el consumo de suelo, tal y como se verá en la descripción posterior del modelo.

Además de la propia adecuación legal de las determinaciones del PGOTR-96, la alternativa incorpora una serie de elementos de oportunidad para la configuración y reforzamiento del papel que Puerto del Rosario ha de cumplir, como Capital de la Isla y como lugar de convivencia de sus habitantes, en los próximos años, diseñando una ciudad cómoda y cercana, pero a la vez competitiva y atrayente para las iniciativas económicas y las oportunidades de negocio (contención en el consumo de suelo, nuevas tipologías edificatorias, colmatación de vacíos, suelos estratégicos terciarios, nuevo esquema de jerarquización viaria, las actuaciones en el Puerto Comercial y el Puerto “náutico-deportivo”, etc), unos pueblos autosuficientes pero donde no desaparezca el valor rural que les da su idiosincrasia (modelo de asentamientos rurales, régimen de usos, etc) y unas infraestructuras y equipamientos al servicio de los ciudadanos y de su bienestar.

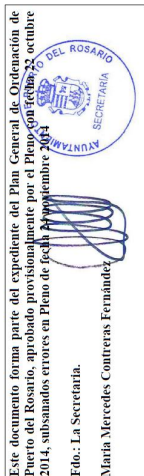
Esta alternativa vendría a definir todas y cada una de las opciones que el Plan General de ordenación propuesto elige en cada uno de los ejes o temas de actuación, esto es, la alternativa 1 en cuanto a los ejes de frente marítimo, accesibilidad y jerarquización viaria, categorización y distribución de usos en el territorio. Por el contrario, respecto del modelo de asentamientos poblacionales, opta por la alternativa 0. Con ello queda definida la propuesta que más adelante conformará el modelo de ocupación del territorio que plantea el Plan General de ordenación de Puerto del Rosario.

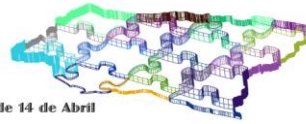
7 JUSTIFICACION DEL MODELO ELEGIDO Y DESCRIPCION DE LA ORDENACION PROPUESTA: LA ORDENACION ESTRUCTURAL.-

7.1 EL MODELO DE OCUPACIÓN DEL TERRITORIO.

Posicionada la presente propuesta de PGO por la alternativa 1 en prácticamente todas las áreas temáticas analizadas, creemos que para retomar el modelo de Ciudad como *proyecto*, el proceso urbanístico debe apoyarse en los siguientes elementos:

- en primer lugar, en un núcleo administrativo políticamente responsable del Proyecto y técnicamente capaz de crear la normativa necesaria (esto es, el Plan General de Ordenación);





- en segundo lugar, en un sistema de información que permita el seguimiento y diagnóstico integrado de las calidades y usos del territorio, y del patrimonio construido, así como del funcionamiento y las servidumbres de la ciudad y de los problemas de sus habitantes;
- en tercer lugar, en un proceso de participación ciudadana que interaccione con el núcleo administrativo y con el sistema de información antes citado.

El modelo de ordenación del territorio que dibuja este Plan General revisado integra las distintas propuestas necesarias para la consecución de los objetivos anteriores y ello de cara a implementar, eliminar o modificar iniciativas pero sin olvidar, por un lado, que no nos enfrentamos a una hoja en blanco, sino a una ciudad real y viva que heredamos y debemos aceptar, y por otro, intentando no destrozar u obviar el trabajo ya realizado o los acuerdos alcanzados que, por su calidad o conveniencia, sea oportuno mantener. Un modelo que parte del Plan General de 1989- Texto Refundido de 1996 adaptado y perfilado con los parámetros que tanto el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias como la Ley de Directrices de Ordenación General y demás legislación sectorial, así como integrado en el esquema del Sistema de los Instrumentos de Planeamiento de Canarias.

Así pues, partimos de un modelo basado en una red articulada de pueblos y Ciudad, apoyado en la *compacidad, la complejidad, la eficiencia y la estabilidad* como cuatro ejes básicos, con el objetivo de producir *ciudad* y no *urbanización*: es decir, conseguir una masa crítica de personas y actividades en cada área urbana que permita la dotación de transporte público, los servicios y equipamientos básicos y las dotaciones comerciales imprescindibles para desarrollar la vida cotidiana desde patrones de proximidad. En definitiva incrementar las actividades densas en conocimiento, con la información como valor añadido, logrando ciudades y pueblos más sostenibles y fuera de éstos, el campo y la naturaleza. Desde esta óptica y tal como se verá a lo largo de la explicación y justificación del modelo elegido, se ha optado por una adaptación “mejorada” del Plan General de 1996, representada en las distintas opciones de la alternativa 1.

La Directriz 53 establece que el planeamiento deberá considerar el sistema territorial integrado al menos por los siguientes elementos:

- a) el sistema urbano, formado por las ciudades y los núcleos urbanos en el medio rural, así como por los espacios destinados a las actividades económicas, incluidas las zonas turísticas.
- b) El sistema rural, constituido por los espacios excluidos de los procesos de urbanización por su valor como espacio vacío o por razones económicas y ambientales, incluidos los espacios protegidos y los paisajes naturales y culturales.
- c) El sistema de infraestructuras y servicios, compuesto por las grandes infraestructuras y sistemas generales de relevancia territorial.

A continuación pasamos a describir el sistema territorial que diseña el presente Plan General de Ordenación:

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario el día 14 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
María Mercedes Contreras Fernández

7.1.1 EL SISTEMA URBANO.

El sistema urbano se apoya en el reconocimiento de las características de los distintos núcleos urbanos, y así, siguiendo el esquema de periferias o núcleos de distinto nivel, localizamos un núcleo central-Puerto Rosario-, apoyado en dos satélites urbanos al norte (Puerto Lajas) y sur (El Matorral) , que podríamos identificar con el sistema urbano “capital”, sobre el que gravitan una serie de núcleos secundarios o cabeceras de comarca del medio rural : Casillas del Angel (que a su vez integraría en su área de influencia a La Ampuyenta, Tesjuate y Los Llanos de la Concepción) y Tetir-Los Estancos (que integraría a La Matilla, Tamariche, La Asomada, El Time y Guisgüey), que identificamos como sistema urbano “rural”, por su localización geográfica en dicho entorno.

Territorialmente, el sistema urbano capital sigue ocupando la franja territorial de litoral este, absorbiendo entre Puerto del Rosario, Puerto Lajas y el Matorral el 87% de la población del Municipio. Se conectan a través de un eje viario de circunvalación en sentido norte sur – la FV-2- que desempeña el papel de hilo conductor y de accesibilidad, pero que a la vez se propone como frontera natural con el medio rural y los restantes núcleos de población.

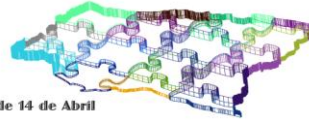
En el interior, la configuración de una trama viaria de manera radial que confluye en el centro de la ciudad y el crecimiento desigual de los distintos sectores residenciales de forma aleatoria, no lograron articular la imprescindible conexión entre barrios, dejando por un lado bien visibles los vacíos urbanos y generando por otro, problemas de movilidad y saturación de tráfico en el centro de la ciudad. De ahí que el nuevo PGO opta por un nuevo diseño de la estructura viaria otorgándole carácter estructural en la definición del modelo, con un sistema de rondas que alteran la jerarquía viaria hasta ahora existente. El objetivo es la descongestión del centro, pero sobretodo acercar los barrios de forma transversal y por tanto, orientar el proceso urbanizador a los vacíos existentes.

Este nuevo sistema viario se plantea además de forma coordinada con la red viaria propuesta por el documento de Revisión del PIOF, teniendo en cuenta que parte de la red viaria insular atraviesa el Municipio de Puerto del Rosario.

Además de la anterior jerarquización viaria descrita, el nuevo sistema de movilidad de la Ciudad contempla una serie de actuaciones cohesionadas entre sí, cuyo objetivo es recuperar el concepto de espacio urbano como lugar de reunión y encuentro, fundamental para la socialización de la vida urbana, así como permitir el paseo y otras actividades recreativas. En definitiva conseguir una ciudad para todos, recuperando el concepto de espacio público y respetando los derechos de los peatones recogidos en la Carta Europea (Resolución del Parlamento europeo de 12 octubre 1988), y ello a través de una herramienta novedosa denominada Estudio municipal de Movilidad Sostenible.

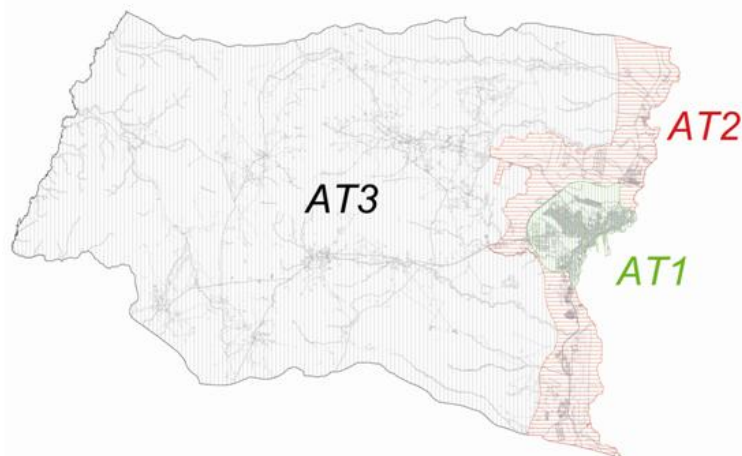
Urbanísticamente, el PGO divide el término municipal de Puerto del Rosario en distintos ámbitos de referencia: Son las denominadas Áreas Territoriales (AT) y las áreas de ordenación urbanística (AOU). Dentro de cada una de ellas, a su vez, se delimitan distintos ámbitos o zonas, ya sean de suelo urbano o urbanizable.





Las *Áreas Territoriales*, conforme a lo dispuesto en el art.32.2.B)2 TRLOTG, son las partes del Municipio con características territoriales homogéneas en los aspectos ambiental, territorial y de la ordenación urbanística, con independencia de la clase y categoría de suelo que sirven de referencia para verificar el cumplimiento de una justa distribución de aprovechamientos, cuyas diferencias no pueden superar el 15%, no permitiéndose más de tres. A tal efecto, el PGO divide el Municipio en tres áreas territoriales (AT), conforme a la siguiente descripción:

- Área Territorial central – AT 1-(que agrupa todas las zonas del interior de la circunvalación.
- Área Territorial periférica-AT 2- (integra las zonas situadas en el exterior de la Circunvalación, así como los barrios de Playa Blanca y El Matorral al Sur, y Puerto Lajas, La Hondura y Rosa de la Arena al Norte).
- Área Territorial 3 interior-AT 3 (integra las zonas y núcleos situados en la zona interior del municipio, abarcando todos los núcleos rurales, incluida la zona de Los Estancos.



Si bien inicialmente se propusieron dos áreas, la existencia de núcleos urbanos en el interior del Municipio, y la posibilidad de éstos de albergar suelos de transformación, más allá de la franja litoral este, aconsejaron este cambio.

Cada una de las áreas territoriales anteriores se divide a su vez en Áreas de ordenación urbana (AOU), que en el presente caso se han querido hacer coincidir con los *barrios* y entidades de población del Municipio. Estas *áreas de ordenación urbanística*, definen de manera coherente y sistemática las determinaciones de planeamiento aplicables a los terrenos con un régimen específico diferenciado o con regulación homogénea, e igualmente son punto de referencia para la localización y evaluación de los distintos equipamientos, dotaciones y el régimen de usos. Son las siguientes: El Charco, Majada Marcial, Las Salinas, La Charca, Centro, Fabelo alto y Fabelo bajo, Buenavista, Los Pozos norte y sur, Tamogán, Las Granadas, Playa Blanca, Risco Prieto, Rosa Vila, Puerto Lajas, La Hondura, El Matorral, Zurita y Rosa de Lago, además de los núcleos urbanos de Tetir-Los Estancos y Casillas del Ángel, todos ellos con una identidad propia pero a la vez conformando el mapa de la ciudad. Estas áreas de ordenación urbanística (AOU) pueden incluir

cualquier categoría de suelo dentro del suelo urbano, urbanizable o rústico de asentamiento rural, incluyendo a su vez uno o varios ámbitos completos. Su delimitación se completa en los planos de ordenación pormenorizada y la regulación específica de su ordenación en las fichas de ordenación pormenorizada incluidas en el Plan Operativo.

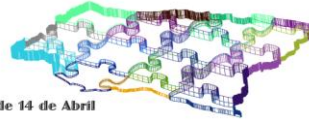
Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario el día 27 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de febrero de 2014.

Fdo.: La Secretaría.

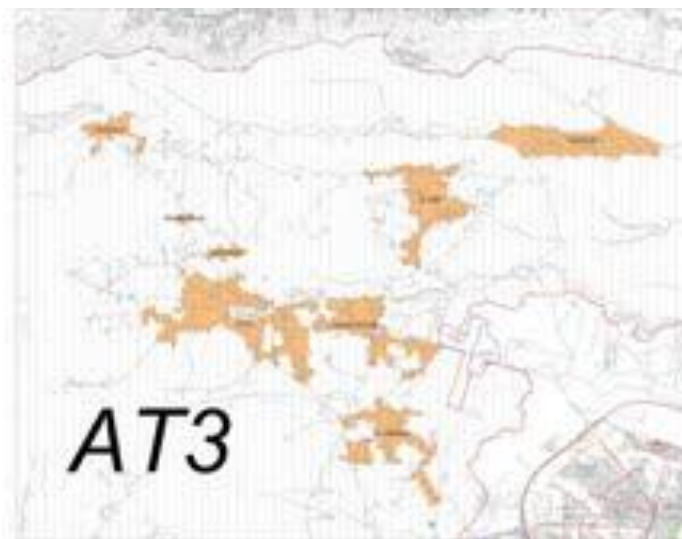
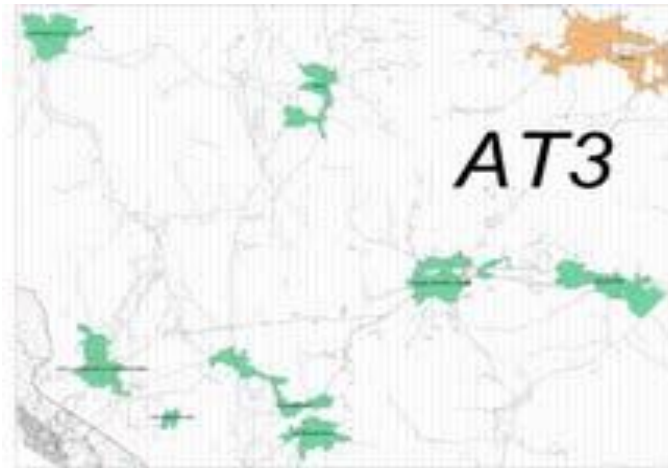
Maria Mercedes Contreras Fernandez



**PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN
DE PUERTO DEL ROSARIO**



Revisión para la adaptación al DL 1/2000, de 8 de Mayo y Ley 19/2003, de 14 de Abril



Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario el día 14 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
Maria Mercedes Contreras Fernandez
SECRETARÍA

Funcionalmente, el sistema urbano capital también es objeto de revisión y queda perfectamente definido. Sin lugar a dudas la capitalidad, el nuevo sistema de movilidad apoyado en la estructura viaria indicada anteriormente, las distintas acciones estratégicas y de reactivación económica

conjugado con la ya citada multicentralidad urbana en los barrios y la consideración del paisaje rural tradicional como valor estructural y ambiental definen de forma clara el modelo.

El proceso de urbanización debe acomodarse al Planeamiento en general y a los planes urbanísticos municipales, al plan insular de ordenación y a los ejes de un modelo urbano compacto, complejo, eficiente y estable socialmente, así como a los principios clásicos del urbanismo, además de la matriz biofísica del territorio en particular, a efectos de preservar y potenciar los valores naturales. Para ello se propone el control público del desarrollo urbano y territorial a través del Plan, como instrumento estratégicamente planificador del futuro, pero incorporando el rigor en su diseño y en las condiciones mínimas que deba cumplir, además de incorporar la participación ciudadana. No se trata de definir tecnocráticamente una imagen de futuro, sino de consensuar una visión de futuro y establecer unos indicadores y objetivos que permitan el seguimiento de que se va en la dirección correcta.

La composición y el diseño urbano consisten en combinar de forma armónica cuatro elementos: calles, manzanas, edificios y vacíos o espacios libres. Si asimilamos estos cuatro elementos con los hilos de una trama o urdimbre, sus diferentes combinaciones nos darán como resultado los distintos tipos de tejido urbano (reticular, lineal, radio concéntrico o tela de araña, arborescente, etc.). Sin embargo la ciudad es un objeto conformado en tres dimensiones por la edificación, de ahí que la morfología urbana deberá contemplar la forma del tejido urbano en su totalidad.

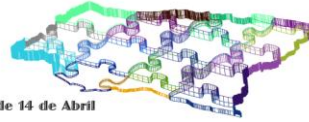
La formación de la ciudad es un proceso continuo que se va produciendo con distintos ritmos y velocidades según los momentos históricos, proceso de crecimiento del tejido existente, pero también de modificación y transformación de éste, por obra de las sucesivas generaciones que van habitando la ciudad.

El modelo propuesto se identifica igualmente por la creación de espacios y elementos de centralidad urbana en los barrios, como estrategia integral para la cohesión social y la calidad de vida en la ciudad, sirviendo al propio tiempo como acciones de desconcentración de ciertas actividades que hacen posible una mejor organización funcional del territorio.

La existencia de vacíos y paisajes no edificados de ciudad permiten en algunos casos abordar la ordenación de estas zonas como piezas estratégicas para nuevas actuaciones de dotación que generen centralidad urbana y sirvan, a su vez, en otros casos, de bisagra para la vertebración de las diferentes áreas urbanas.

El sistema de áreas de centralidad urbana propuesto en este modelo de ordenación estructural reconoce la función histórica y actual del área central que conforman las dotaciones administrativas localizadas en la Dirección Insular, Cabildo y el propio Ayuntamiento, la Avenida Marítima y la zona Puerto-Ciudad, y las áreas urbanas que rematan la ciudad hasta la Avenida Primero de Mayo, hoy eje peatonal. Pero es a partir de este centro inicial cuando el sistema de centralidades adquiere pleno sentido, al introducir estrategias de actuación que interpretan la realidad física y social de los barrios y proponen nuevos espacios de convivencia y actividades. Así, los Centros ciudadanos, espacios multifuncionales de encuentro y convivencia urbana, además de lugar de prestación de servicios personales y comunitarios, los espacios libres con usos recreativos, y las zonas previstas para actividades de reactivación económica posibilitarán el funcionamiento como tales de cada una de las centralidades planteadas. En ocasiones, el Plan acude





a una herramienta novedosa creada por la legislación del suelo estatal para la regeneración de la ciudad consolidada: se trata de las Actuaciones de Dotación, cuando sea necesario incrementar las dotaciones como consecuencia de los incrementos en edificabilidad, densidad o nuevos usos atribuidos por el Plan. A la vez esta herramienta nos sirve para renovar la ciudad que poco a poco, paso a paso, pero de una forma integral renueva su imagen a una capital más moderna, dinámica y eficiente.

Esta nueva mentalidad de Ciudad ha hecho que Puerto del Rosario se dé la vuelta descubriendo su vocación marítima. Puerto del Rosario es una ciudad en el litoral, donde se encuentra con el mar y en su origen de Puerto de la Isla. A partir de esta concepción del litoral, su desarrollo urbano ha estado siempre vinculado a impulsos económicos que a su vez han provocado las causas determinantes en su crecimiento. El litoral, la ciudad y el Puerto, una simbiosis que definen el destino de esta nueva ciudad. Puerto del Rosario, y de ahí su nombre, ha crecido junto a su Puerto, a partir de su litoral. De hecho su existencia y supervivencia se deben a él. Pero el litoral de Puerto del Rosario no debe ser sólo la línea que diferencian tierra y mar o el ámbito urbano de espacio portuario, sino que debe reconociendo su pasado, ofrezca nuevas posibilidades de transformación de la ciudad en su futuro. EL litoral de Puerto del Rosario debe ser recuperado par la ciudad y sus habitantes. Así pues, constituye elemento estratégico de este Plan General la concepción de todo el Frente Marítimo como un gran espacio libre abierto a toda la ciudadanía donde tengan cabida una multiplicidad de usos, equipamientos y dotaciones que implementen no sólo los estándares urbanísticos de la Ciudad sino la calidad de vida de sus habitantes. Así, proyectos como la Avenida marítima o el centro náutico-deportivo en Puerto Lajas; el Paseo Marítimo de Puerto del Rosario que une los barrios del Charco con Playa Blanca y acogen el nuevo Parque de la Música en Las Salinas, espacio multifuncional que podrá acoger conciertos, exposiciones, ferias o actos públicos de gran aforo, implementando así la oferta cultural y la actividad económica de la zona; el Museo del mar, en el Charco, integrando los Hornos ubicados en este barrio; el Plan Especial de la zona de servicio del Puerto y los nuevos usos náutico-deportivos, de ocio y comerciales junto al puerto deportivo y el Muelle de Cruceros previstos por aquél; la Playa de los Hornos y su zona de ocio-deportiva sobre el espigón; el Centro de Formación y Congresos y parque anexo; la piscina municipal; y la playa de Playa Blanca.

Este nuevo cordón umbilical necesita ir acompañado de una serie de medidas y determinaciones de cara a renovar la fachada del primer frente edificatorio, ya sea mediante actuaciones de dotación o a través de instrumentos como el estudio de detalle, que otorguen un tratamiento cualificado a zonas estratégicas de la ciudad.

Desde el enfoque de la actividad económica, el PGO mantiene las actuales zonas terciarias, esto es el Matorral (vinculada al Aeropuerto), La Hondura (vinculada al futuro Puerto de La Hondura) y Risco Prieto (próxima a la ciudad y por tanto para el emplazamiento de pequeña industria); a ello se añade la zona de Zurita que por su ubicación permite la localización de equipamientos e infraestructuras necesarios e imprescindibles para el desenvolvimiento de una ciudad pero lo suficientemente alejados de la población bien para minimizar sus posibles impactos

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario el día 20 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de febrero de 2014.

Fdo.: La Secretaría.
Maria Mercedes Contreras Fernandez
SECRETARÍA

(complejo ambiental o central eléctrica), bien por el aislamiento necesario por razones de seguridad (centro penitenciario). Este modelo es refrendado por la revisión del Plan Insular de Fuerteventura.

Pero junto a lo anterior, el nuevo PGO incorpora dentro de su término municipal el futuro Parque Tecnológico de Los Estancos creado tras la revisión del Plan Insular operada por Decreto 69/2010, de 19 de junio, para la implantación de actividades de alto valor estratégico desde el punto de vista socio-económico, herramienta esencial en el fomento del sector industrial, que persigue fundamentar la competitividad del tejido productivo en el uso de conocimientos y en la capacidad para innovar y adaptarse a los cambios del entorno, amén de lograr una diversificación de la actividad económica que no la haga depender de un solo sector.

Respecto del sistema urbano “rural”, integrado por los núcleos urbanos del medio rural, esto es, los asentamientos rurales, la Directriz 63 establece que el planeamiento insular, en el establecimiento de criterios de reconocimiento y ordenación, y el planeamiento general, en su ordenación pormenorizada, tratarán los asentamientos rurales como formas tradicionales de poblamiento rural, estableciendo como objetivo básico de su ordenación el mantenimiento de dicho carácter rural, evitando su asimilación y tratamiento como suelos urbanos o urbanizables en formación. Para alcanzar dicho objetivo, el planeamiento habrá de observar las siguientes determinaciones:

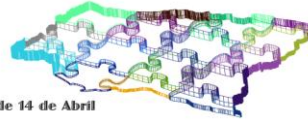
- a) La delimitación se realizará en base al perímetro definido por las viviendas existentes, evitando cualquier extensión hacia el exterior ineditado.
- b) Las nuevas edificaciones residenciales se limitarán mediante la colmatación interior del asentamiento.

La configuración de los asentamientos rurales en el caso de Puerto del Rosario tiene un origen distinto a como lo ha tenido en otras islas, donde la conformación de éstos obedeció más bien a procesos de parcelación irregular con una estructura de la propiedad muy fragmentada y con tipologías típicamente suburbanas. En el caso de Puerto del Rosario, el origen de los asentamientos rurales tiene su punto de partida en los núcleos históricos del interior, con una estructura parcelaria ligada a la agricultura y ganadería, que requería parcelas de grandes dimensiones motivando la dispersión actual de la población. De ahí la propia idiosincrasia del modelo propuesto sin perjuicio de la necesaria y obligada adecuación a la Directriz 63.

De acuerdo con lo anterior, se establece la siguiente propuesta para el reconocimiento y delimitación de los Asentamientos Rurales:

- Mantenimiento de los asentamientos rurales reconocidos en el PGOTR-96 como núcleos de población tradicionales, esto es, Guisgüey, El Time, La Asomada, Los Estancos, Tetir, Tamariche y Casas de Piedra Sales, La Matilla, Tefía, Los Llanos de la Concepción y Las Majadillas, El Almácigo, Ampuyenta, Tesjuate y Casillas del Angel, Se elimina así cualquier criterio de reconocimiento vinculado a la densidad mínima.
- Zonificación tipo D del PORN. No obstante, se realizan de forma excepcional puntuales ajustes de borde justificados para respetar en lo posible la estructura catastral existente o bien una delimitación más acorde a la orografía del terreno, siempre que ello no suponga una alteración sustancial del ámbito.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario el día 27 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
María Mercedes Contreras Fernández
SECRETARÍA



- Su morfología se circunscribe básicamente a la anterior tipología de núcleo rural con extensiones y agricultura intersticial, donde la estructura del núcleo concentrado se reduce a una pequeña parte del asentamiento, configurándose la mayor parte del espacio restante con edificaciones dispersas ubicadas sobre parcelas de cultivo y articuladas con un denso entramado de caminos. El objetivo inmediato es la colmatación de los vacíos internos, integrando pero, a la vez conservando, las zonas de cultivo con el fin de mantener el valor paisaje. Junto a la anterior, se contempla también la antigua tipología de asentamiento disperso con agricultura intersticial, donde la definición del núcleo central es menos perceptible, ya sea por su dispersión, ya por su configuración lineal de borde de camino, constituyendo más bien un conjunto de viviendas rurales, proponiéndose como objetivo el presente PGO, su articulación como tal conjunto. Ambas tipologías no se diferencian, pudiendo reconocer elementos característicos de las dos en prácticamente la totalidad de los asentamientos rurales.
- El perímetro parte de la polilínea que surge de las edificaciones existentes, incluyendo aquellas unidades parcelarias no edificadas, situadas entre dos edificaciones preexistentes siempre y cuando tengan frente a camino público, y excepcionalmente aquellas situadas en el borde exterior que se configuren como dotaciones o espacios libres públicos, contribuyendo a una configuración morfológica más compacta del núcleo.
- Se respetará en lo posible la estructura catastral existente salvo excepciones justificadas para evitar la inclusión de grandes extensiones de terreno ineditado, en cuyo caso se ha utilizado como criterio para la delimitación algún elemento natural del terreno reflejado en la cartografía (trastón, línea de barranco, pared, caño, camino, curva de nivel, etc.).
- De cara a la ordenación, como se señaló anteriormente, prácticamente todos los asentamientos rurales incorporan las dos tipologías reconocidas, identificándolas con las dos normas zonales planteadas: AR 1000 y AR 2500. Junto a éstas, la categoría de asentamiento rural recoge e identifica, como parte de la misma, las estructuras agrarias tradicionales más relevantes, por su contribución no sólo a la identificación y definición del modelo de núcleo tradicional de población, sino por su repercusión en la preservación de valores medioambientales. Estas estructuras agrarias, a nivel de zonificación, se consideran zonas no aptas para la edificación, sin perjuicio de que sean computables a efectos de integrarse en la parcela mínima. Igualmente, la edificabilidad correspondiente a la parcela se calculará sobre el total de la misma, sin perjuicio de que la edificación habrá de ubicarse en la parte de parcela no afectada por la estructura agraria. Excepcionalmente se contempla la hipótesis de estructuras agrarias lindantes con los caminos, que relegan a la parte interna de la parcela la zona edificable. En tal caso, el Proyecto de edificación deberá contemplar y garantizar el acceso a la vivienda y la funcionalidad de la estructura agraria.
- El crecimiento va ligado siempre a la red de caminos pública existente y excepcionalmente los nuevos propuestos por este PGO, a fin de facilitar la movilidad interna del asentamiento. No se consideran como tales los barrancos, aunque tradicionalmente se hayan utilizado como caminos o zonas de tránsito entre fincas.
- En materia de dotaciones, el PGO apuesta por mantener las existentes ya adquiridas, buscando en todo caso criterios de centralidad, accesibilidad e idoneidad para la localización de nuevas necesidades, suprimiéndose aquellas que por su lejanía o reducida dimensión, no cumplan las expectativas para el desarrollo de equipamientos comunitarios y espacios libres eficientes que fomenten las relaciones de vecindad. En contrapartida, se refuerzan en aquellos asentamientos

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Ayuntamiento de Puerto del Rosario el 20 de octubre de 2014, subsanados errores en Plano de fecha 14 de septiembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
María Mercedes Contreras Fernández
SECRETARÍA

donde se concentra la mayor población y que el PGO configura como cabeceras rurales, esto es, Casillas del Ángel y Tetir-Los Estancos, precisamente los núcleos que disponen de una zona central clasificada como urbana.

- Con el objetivo de garantizar y fomentar el desarrollo endógeno de estos núcleos rurales, y acorde al carácter rural de estos núcleos el PGO apuesta por configurar junto al uso residencial la actividad agrícola de autoconsumo, así como usos industriales vinculados a actividades ganaderas, agrarias y piscícolas, las de carácter artesanal y talleres compatibles con la vivienda y equipamientos comerciales o deportivos de escasa dimensión vinculados al uso rural del suelo. Con el mismo objetivo se contemplan establecimientos de turismo rural en edificaciones tradicionales preexistentes.

- Mención especial merece el Asentamiento Rural de Guisgúey, recogido en el PGO-TR 96 y cuenta además con un Plan Especial de Protección aprobado definitivamente por Orden del Consejero de 19 enero 1998 (BOC número 41, de 3 abril 1998). Si bien el acuerdo de la COTMAC de 28 abril 2014 por el que se emite el informe del art.11 TRLOTC señala que el mismo no se considera asentamiento rural, este Documento insiste en la categorización del mismo, puesto que tanto desde el punto de vista de la planificación anterior como desde el punto de vista sustantivo, el mismo obedece y cumple todos y cada uno de los requisitos de núcleo tradicional en el medio rural y por tanto de asentamiento rural conforme a la definición ofrecida para tal categoría de suelo rústico en el art.55.c TRLOTC como en la Directriz 63 de la Ley 19/2003. Precisamente el Plan Especial de Protección tiene como objetivo la conservación del paisaje mediante el control morfológico de la rehabilitación de edificios y construcciones tradicionales, así como el diseño de las nuevas segregaciones de fincas y edificaciones, dotando al núcleo de una estructura y de unos límites a la expansión a fin de que los procesos de densificación edificatoria se produzcan respetando el patrimonio construido, el paisajístico y el agrícola.

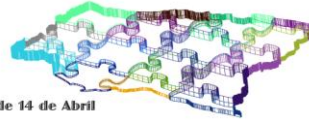
Comoquiera que estos objetivos son plenamente compatibles, es más, refuerzan los objetivos de protección el suelo rústico en la zona de Guisgúey, se considera oportuno su mantenimiento como tal asentamiento rural remitido al Plan Especial de Protección, sin perjuicio de la previsión de su revisión, en plazo determinado, y adaptación si procediere, conforme al art.26.2 de la Ley 6/2009, de 6 mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial.

Respecto de los asentamientos agrícolas, la D. 64 establece que el planeamiento insular, en el establecimiento de criterios de reconocimiento y ordenación, y el planeamiento general, tratarán los asentamientos agrícolas como suelos agrarios con edificación residencial vinculada a dicha explotación. El objetivo básico de su ordenación será el mantenimiento de su carácter productivo y rural, evitando su asimilación a asentamientos rurales. Para alcanzar dicho objetivo, el planeamiento habrá de observar las siguientes determinaciones:

a) La delimitación se realizará sobre la base de los valores agrarios y las viviendas existentes, definiendo estrictamente el perímetro del área de explotación agropecuaria en que haya tenido lugar un proceso de edificación residencial, evitando cualquier extensión hacia el exterior de la misma.

b) Las nuevas implantaciones de uso residencial tendrán carácter excepcional, deberán constituir complemento de una explotación y se permitirán exclusivamente en aquellos





asentamientos en que el planeamiento expresamente lo justifique por su aislamiento y lejanía de los núcleos urbanos.

En función de los criterios anteriores, y una vez efectuada la diagnosis del territorio, a pesar de que inicialmente se partió de la anterior categoría de suelo del PGO-96, B6a, “paisaje extenso rústico tradicional”, por considerarla como una categoría asemejable a los asentamientos agrícolas, la dificultad para asegurar la vinculación agrícola de las viviendas existentes, así como la imposibilidad de justificar su extensión en relación con el número de viviendas existentes en cada uno de ellos (no más de cinco en el mejor de los casos), llevan a la reconsideración de los cinco asentamientos agrícolas anteriormente propuestos, suprimiendo todos ellos y por tanto la categoría de suelo rústico de asentamiento agrícola. No obstante lo anterior, y cumpliendo la determinación del Informe de la COTMAC de 28 abril 2014, se replantea tal categoría en el caso concreto del asentamiento de Las Parcelas. Su consistencia edificatoria y su origen aconsejan su tratamiento como asentamiento rural, con las condiciones de ordenación singular correspondientes, garantizando así la defensa del patrimonio municipal.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno de dicho Ayuntamiento el 27 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
María Mercedes Contreras Fernández

7.1.2 EL SISTEMA RURAL.

En cuanto al sistema rural, el presente PGO articula su propuesta en el marco de la Directriz 53, en tanto ésta define a aquél como el constituido por los espacios excluidos del proceso urbanizador por su valor como espacio vacío o por razones económicas y ambientales, incluidos los espacios protegidos y los paisajes naturales y culturales. La clasificación y categorización no se realiza de forma arbitraria, en tanto constituye techo y reflejo la propia zonificación establecida por el PORN. Así, forman parte de este sistema los suelos zonificados como A, Ba, Bb, y C.

El PGO adecúa la ordenación propuesta al sistema jerarquizado de planeamiento existente, por lo que se consideran vinculantes todas aquellas determinaciones establecidas tanto en el plan insular como en los instrumentos de ordenación de los recursos naturales, ya sea en materia de delimitación, como de ordenación y usos previstos.

Tal y como señala la D.53, forman parte del sistema rural todos los espacios protegidos y paisajes naturales y culturales, en concreto las áreas delimitadas dentro del Parque Rural de Betancuria, así como del Paisaje protegido de Vallebrón, al que se une el ámbito de protección del núcleo de Guisgüey, que cuenta con su propio instrumento de protección. Asimismo todos aquellos terrenos excluidos del proceso urbanizador por razones ambientales (todos los suelos de protección natural, paisajística o costera).

Junto a los anteriores, se incluyen los suelos con valores económicos. El sostenimiento de la actividad agropecuaria en el medio rural constituye una tarea prioritaria en este modelo. En el caso de la agricultura, los sistemas tradicionales de cultivo, que en Fuerteventura cobran especial protagonismo con las gavias, nateros, maretas, etc. son vertebradoras del paisaje, preservan las buenas prácticas en la gestión de los recursos naturales y son soporte de valores y conocimientos constitutivos de la identidad cultural canaria. En similares términos, la ganadería ha desempeñado y debe seguir haciéndolo, un papel indispensable en la identidad del sistema rural mayorero, fuente de

ingresos que garantice el relevo generacional y la adopción de prácticas compatibles con el medio, para la preservación de los paisajes agroclimáticos de mayor interés para la población residente y los visitantes.

Por último, el sistema rural también integra aquellos suelos preservados del proceso urbanizador precisamente por su valor como espacio vacío garantizando la propia sostenibilidad del modelo de desarrollo. Se trata de suelos que al margen de su falta de valores económicos o ambientales pudieran servir a largo plazo de soporte a aprovechamientos urbanos, si variara en el futuro el modelo territorial o la capacidad de sustentación del ecosistema insular. De igual manera se incluyen todos aquellos suelos que pudieran jugar un papel protagonista en la mejora del paisaje metropolitano, por su situación estratégica. Esto nos lleva a identificar unos ámbitos en el entorno del sistema urbano capital, a modo de barrera amortiguadora entre éste último y el propio sistema rural, que identifica aún más los elementos definitorios de cada uno de ellos (campo y ciudad).

7.1.3 EL SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS.

Junto a los sistemas urbano y rural, el modelo territorial que este Plan propone integra el sistema de infraestructuras y servicios, compuesto por las grandes infraestructuras y sistemas generales de relevancia territorial.

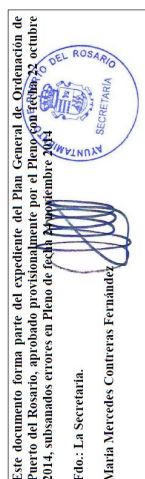
El art. 32.2.A)7 TRLOT establece que la ordenación urbanística estructural comprende, entre otras, la definición de la red básica de reserva de los terrenos y construcciones destinados a las dotaciones públicas y equipamientos privados que constituyan los sistemas generales y garanticen la funcionalidad de los principales espacios colectivos con adecuada calidad.

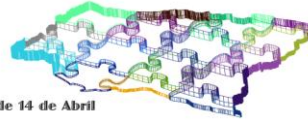
Constituyen pues, piezas territoriales que en su conjunto definen un apartado sustantivo del modelo de ordenación urbanística previsto en el PGO. Estas piezas se caracterizan por su heterogeneidad, atendiendo a diferentes variables, tales como su definición y alcance superficial, su papel en el modelo, su funcionalidad específica, su integración entre la población, etc...

Sobre la base de estos elementos, el PGO determina la delimitación y configuración de estos instrumentos a emplazar en el municipio como herramientas para la consecución de unos objetivos determinados, integrados en el marco general de objetivos generales y específicos señalados en la presente Memoria. Más adelante se realiza un tratamiento específico de ellos.

Dentro de este sistema se localizan los siguientes:

- *El sistema general viario*: Las determinaciones y propuestas vienen directamente referidas a la propuesta del planeamiento territorial. La configuración alargada de la Isla de Fuerteventura y la propia extensión del sistema urbano prácticamente a lo largo de la costa este, otorga un carácter vertebrador al sistema viario principal, esto es, el eje norte-sur, de Corralejo hasta Morro-Jable., y en torno al cual gravitan los tres niveles (básico-intermedio-agrícola). En lo que se refiere a Puerto del Rosario, las actuaciones previstas por el Gobierno de Canarias en materia de carreteras de interés regional (nivel básico) se recogen en el “Convenio de colaboración entre la Administración del Estado y el Gobierno de Canarias en materia de Carreteras”, publicado en el B.O.C. nº 61 de 28 de marzo de 2006, en concreto, el Tramo Puerto del Rosario-Caldereta, que debe denominarse “tramo Aeropuerto-Caldereta”, recogiendo así la conexión con el Aeropuerto a través de la variante de Playa Blanca, el desdoblamiento de la actual circunvalación a





Puerto del Rosario y llegada hasta La Caldereta con futura conexión al nuevo puerto de La Hondura, en Puerto del Rosario.

En lo que respecta a la red de nivel básica, - Aeropuerto-Caldereta, tramo en fase de planificación que partiendo del Aeropuerto discurrirá por la zona Oeste de Playa Blanca para acoplarse a la circunvalación actual y llegar hasta Caldereta. El proyecto de trazado estudiará las alternativas necesarias para que el corredor de la zona Llanos de Guisgüey-Valle de Fimapaire acerque su trazado lo más posible a la actual carretera Puerto del Rosario-Corrales, sin que en ningún caso condicione la ejecución del trazado seleccionado en el estudio informativo. Se planificará un nuevo enlace de acceso al puerto de La Hondura.

Por último, Aeropuerto-Pozo Negro, tramo con proyecto redactado cuya ejecución estaba pendiente de trámite ambiental. Ello no obstante, se hace preciso significar que el trazado hasta ahora previsto para dicho tramo se ha visto afectado por la Orden DEF/609/2013, de 4 de abril (B.O.E. núm. 91, de 16 de abril de 2013), al disponer para la instalación militar denominada Acuartelamiento “Teniente Coronel Valenzuela”, que “(...) se hace aconsejable preservarla de cualquier obra o actividad que pudiera afectarla”. En consecuencia, con ocasión del presente documento se propone un trazado meramente orientativo para dicho tramo, cuya definición habrá de ser efectuada o concretada por el órgano competente del Gobierno de Canarias, a quien corresponde determinar la alternativa técnico-económicamente más viable a través del pertinente proyecto de ejecución.

Los enlaces que deban incluirse en dichos tramos de las carreteras del eje Norte-Sur, serán los que finalmente aprueben los proyectos de construcción que se encuentran en tramitación por parte de la Consejería competente del Gobierno de Canarias, por lo que los que posteriormente se mencionan se consideran meramente indicativos.

- *Aeropuerto de Fuerteventura:* calificado como Sistema General Insular de Accesibilidad. Su delimitación se ajusta a las determinaciones del Plan Director. Sin duda la localización de este Sistema General vertebrará el territorio no sólo desde el punto de vista funcional y por su gran dimensión, sino en cuanto a las limitaciones de uso que las servidumbres aeronáuticas imponen a los terrenos adyacentes.

- *Puertos de interés general:* Junto al Puerto de Puerto del Rosario se contempla el nuevo Puerto de La Hondura. Igualmente su localización constituye y constituirá en el futuro un foco estratégico en la localización de nuevos desarrollos económicos.

- *Centro de Producción de Energía Eléctrica:* El modelo eléctrico que la sociedad demanda reclamando que estas industrias fabriles se mantengan distantes de sus residencias tiene su reflejo en la consideración del ámbito de la actual Central de Las Salinas como un ámbito a desarrollar a través de un Plan Especial de uso terciario, declarando la actual central en régimen de fuera de ordenación, manteniendo el mismo de forma provisional hasta su total desmantelamiento una vez entre en funcionamiento la nueva localización junto al complejo medioambiental de Zurita (T.M. de Puerto del Rosario) a una distancia de 2 km de los asentamientos y núcleos residenciales reconocidos por el planeamiento general .

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el día 14 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.
Fdo.: La Secretararía.
María Mercedes Contreras Fernández

- Central de producción y abastecimiento de aguas de Las Salinas, Puerto del Rosario.
- Estaciones Depuradoras
- Centro de recogida y gestión de residuos de Zurita, cuya delimitación viene dada por el vigente Plan Territorial Especial de Residuos. Igualmente se recogen las reservas de suelo que el PTER destina a infraestructuras de tratamiento y eliminación de residuos o futuros complejos ambientales, en las siguientes zonas: Entre Tefía y Las Parcelas (Área 3) y entre Puerto del Rosario y el aeropuerto (Áreas 8 y 9).
- Parque Tecnológico de Los Estancos. Sistema General Insular de infraestructura tecnológica basado en el desarrollo y el fomento de actividades relacionadas con la innovación, desarrollo e investigación tecnológica, cuya creación y determinaciones fueron establecidas por DECRETO 69/2010, de 17 de junio, por el que se aprueba definitivamente la revisión parcial del Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura (BOC N° 140. Lunes 19 de Julio de 2010).

7.2 LA CLASIFICACIÓN Y CATEGORIZACIÓN DEL SUELO. USOS GLOBALES Y DELIMITACIÓN DE ÁMBITOS.

7.2.1 CRITERIOS GENERALES PARA LA CLASIFICACIÓN Y CATEGORIZACIÓN DEL SUELO.

El TRLOTTC dispone que el suelo de cada municipio se clasificará por el Plan General en todas o algunas de las clases de suelo legalmente reconocidas: urbano, urbanizable y rústico, de acuerdo con el planeamiento de ordenación de los recursos naturales y territorial, dentro de un criterio de desarrollo sostenible, esto es, las Directrices de Ordenación, el Plan Insular y los instrumentos de ordenación de los espacios naturales protegidos y de ordenación territorial que ostenten mayor rango dentro del sistema de planeamiento de Canarias.

Además, la ordenación estructural de PGO debe contener también la adscripción del suelo de cada clase a una de las categorías definidas dentro de ellas, aplicando los criterios legales, de la normativa urbanística y sectorial y de los instrumentos de ordenación general e insular.

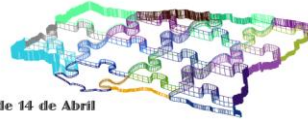
También, para cada delimitación resultante de la clasificación del suelo y de las categorías adscritas, se define un uso global característico entre los admitidos en cada caso y según lo que se determine de acuerdo al modelo de ordenación estructural y a los criterios vinculantes que sean aplicables.

El TRLOTTC en su art.34 establece limitaciones a la potestad de planeamiento ejercida a través de los Planes Generales. Así, éstos no podrán:

- Reclasificar terrenos que, siendo rústicos, hayan sufrido un incendio forestal o un proceso irregular de parcelación urbanística, mientras no hayan transcurrido treinta y veinte años, respectivamente, desde que se hubieran producido tales hechos.
- Reclasificar suelo rústico que hubiera sido clasificado como de protección hidrológica o forestal, de conformidad con lo previsto en el art. 55 del propio texto legal.

Si bien este último supuesto no se contempla en el presente PGO, ocurre lo contrario con el primero, en concreto en las zonas de La Mareta y Puerto Lajas Norte, ambas zonas resultantes de





un proceso irregular de parcelación urbanística llevada a cabo hace más de 20 años, tal y como se acreditará con documentación gráfica.

El TRLOTC contiene otros límites a la clasificación del suelo, tal y como ocurre con los aspectos reglados del suelo urbano y urbanizable señalados en los arts. 50 y 52 respectivamente, así como respecto de los ámbitos afectados por espacios naturales protegidos respecto de una categoría concreta de suelo rústico, o el dominio público marítimo terrestre.

Existen también determinaciones de obligado cumplimiento, fijados por el propio TRLOTC o la Ley de Directrices o la normativa transitoria dictada en materia de ordenación turística y cómo no, el Plan Insular de Ordenación, que establecen cambios en la clasificación o categorización del suelo por razón del incumplimiento de los deberes urbanísticos por parte de sus promotores.

La entrada en vigor del Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura, aprobado definitivamente y de forma parcial por Decreto 100/2001, de 2 de abril; subsanado por Decreto 159/2001, de 23 de julio, (PIOF) estableció cambios respecto de la clasificación de los suelos. Así, en su art. 81 señalaba que *“El Plan Insular dispone de capacidad para establecer determinaciones urbanísticas en cuanto a clasificación y reclasificación del suelo, en las condiciones establecidas en los arts. 4 y 5 de la Ley 1/1987, de 13 de marzo (BOC núm.35, de 23 de marzo) reguladora de los Planes Insulares de Ordenación.* Esto es, reclasificando suelo rústico a expensas del clasificado como no urbanizable, urbanizable no programado o apto para urbanizar, en aquellos casos en que previamente exista una clasificación del suelo derivada de la vigencia de Planes Generales o NNSS). Añade el art.83 del PIOF que el mismo tiene carácter directivo por lo que sus determinaciones en cuanto a clasificación y reclasificación tienen carácter vinculante. Conforme a esto, el art. 83 del PIOF estableció las siguientes determinaciones:

- El suelo urbano SU y suelo urbanizable programado SUP, clasificado por el planeamiento urbanístico municipal se recoge como tal en las mismas condiciones, si bien debe entenderse como suelo urbanizable inmediato (con ámbitos delimitados) a efectos de la Ley 6/1998.
- El SUNP y SAU clasificado por el planeamiento urbanístico municipal, que disponga de Plan Parcial aprobado definitivamente, se recoge en las mismas condiciones, con independencia de sus propios plazos de ejecución o desarrollo, correspondiendo al Ayuntamiento, y en su caso a la COTMAC (Disposición Adicional 1ª.5 Ley 12/94, de Espacios Naturales) la declaración de caducidad y desclasificación del suelo correspondiente.
- El SUNP/ SAU que no dispone de Plan Parcial aprobado, se reclasifica como Suelo Rústico, en las siguientes situaciones:
 - o En caso de reclasificación como suelo rústico común, (que corresponda como zonificación de tipo C o suelo rústico productivo SRP2 Bb del PORN) la posible nueva reclasificación posterior se realizará por el planeamiento urbanístico municipal, con modificación o revisión del mismo de conformidad con las determinaciones de la Ley 6/1998.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el día 20 de febrero de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de septiembre de 2014.
Fdo.: La Secretararía.
Maria Mercedes Contreras Fernandez
SECRETARÍA

o En caso de reclasificación como suelo rústico especialmente protegido (que corresponde con zonificación tipo A o Ba del PORN), no será posible una nueva reclasificación urbanística, salvo por propia modificación del Plan Insular.

o El suelo no urbanizable clasificado por el planeamiento o aquellos suelos que no dispusiesen de planeamiento urbanístico municipal aprobado definitivamente se clasifican directamente como Suelo Rústico en alguna de las categorías en que éste se desglose, que corresponderá a su vez una determinada zonificación del Plan Insular. Caso de resultar Suelo Rústico Común oSRP2 que corresponde a zonificación C o Bb del PORN, se estará a la posible reclasificación por el planeamiento municipal al igual que en el apdo. anterior.

Además, la Disposición Transitoria 5ª del PIOF, estableció que la reclasificación como Suelo Rústico de aquellos SAU y SUNP que no dispongan de Plan Parcial aprobado entraría en vigor a los seis meses de la publicación del acuerdo de aprobación definitiva del PIOF afectando a todos aquellos sectores SAU y SUNP que en ese plazo no hubiesen obtenido la aprobación definitiva de sus planes parciales en trámite en el momento de aquella publicación. Para ello, debían acreditar antes del vencimiento del plazo de seis meses, por los Ayuntamientos o por los promotores de los Planes, ante el Cabildo Insular, el acuerdo de aprobación definitiva, la constitución de las garantías exigidas por la normativa vigente y la publicación del acuerdo de aprobación definitiva.

Señalar también, en cuanto a las categorías de suelo rústico fijadas por el PIOF que, en tanto que al momento de tramitar el presente documento, el citado Plan Insular no se encuentra aún adaptado siendo su proceso de Revisión coetáneo en el tiempo, no se han tenido en cuenta las mismas sino las fijadas por el TRLOTC.

Junto a las determinaciones anteriores han de tenerse en cuenta también las de la Ley 6/2001, de 23 de julio, de medidas urgentes en materia de ordenación del territorio y del turismo de Canarias, especialmente las establecidas en las D.A. 2, 4 y 5, referidas a la extinción de los Planes Parciales con destino total o parcialmente turístico no ejecutados con anterioridad a la vigencia de la Ley 7/1995, de 6 de abril, de Ordenación del Turismo de Canarias, cuya eficacia quedaba extinguida.

No podemos olvidar que el TRLOTENC aprobado por DL 1/2000, de 8 de mayo, ajustó las clases de suelo y sus categorías a las nuevas establecidas por el citado texto legal, estableciendo además en su D.T.2ª.7 matizaciones respecto de las mismas:


a) Así, los suelos reclasificados como rústicos, se clasificarían como rústicos de protección territorial, salvo que incluyesen valores naturales, culturales o económicos susceptibles de protección mediante otra categoría;

b) A los suelos clasificados como urbanizables en las áreas en las que el planeamiento territorial o la actual normativa no admita esta clasificación, se les aplicarán las siguientes reglas:

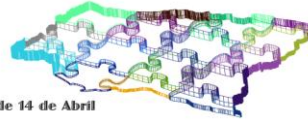
- SUNP sin PP aprobado, se reclasifican a suelo rústico de protección Territorial o categoría que corresponda por sus valores.

- SUP sin PP aprobado que respete las condiciones de continuidad y proporcionalidad del art.52 TRLOTENC, se les aplicarán distintas reglas según estén en plazo de ejecución (se

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de
Punto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Cabildo de octubre
2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre 2014



Fdo.: La Secretaría.
Maria Mercedes Contreras Fernandez



mantiene la clasificación), “fuera de plazo” o en contra del art.52 citado, se clasificarán como suelo rústico de protección territorial o categoría que recoja los valores a proteger en tanto no se adapten.

Por otro lado, la Disposición Adicional Cuarta de la Ley 19/2003, por la que se aprobaron las Directrices de Ordenación General y del Turismo, a la que también se han de adaptar los planes generales, permitió operar cambios en la clasificación y categorización de suelos ya clasificados en el planeamiento vigente, lo que se llevó a cabo mediante Acuerdo de Consejo de Gobierno de 27 de julio de 2004 sobre la base del Informe elaborado por la Agencia de Protección del Medio Urbano y Natural, tal y como prevé la D.T. 4ª. En virtud de este acuerdo el Gobierno acuerda informar al Parlamento los cambios operados en la clasificación y categoría de los terrenos clasificados como suelo urbanizable o apto para urbanizar con destino total o parcialmente turísticos siguientes para Puerto del Rosario:

Suelo urbanizable no sectorizado

SUP RT2
SUP RT3
SUP T1
SUP T2
SUP T3
SUP T4
SUP T6
SUP T7

Suelo rústico de protección territorial

SUNP RT1
SUNP RT2



A estos efectos deben tenerse también en consideración los efectos del acuerdo de la COTMAC de 3 abril 2006 por el que asume el informe emitido por el Servicio Administrativo occidental de la Viceconsejería de Ordenación Territorial de 16 diciembre 2005 e informa favorablemente la exclusión del Sector de suelo urbanizable SUP RT3 del anexo de suelos citados anteriormente.

Amén de todo ello, el presente PGO toma como base en la clasificación del suelo los siguientes aspectos:

- Diagnósticos sobre el estado actual del medio natural y rural, de las áreas urbanas y del suelo urbanizable, así como las referencias aportadas al definir las distintas unidades ambientales delimitadas.
- La clasificación y categorías establecidas por el PGO-TR96 objeto de revisión, y el régimen del suelo que corresponde en cada caso.
- El desarrollo de la ejecución y gestión del planeamiento vigente, y en su caso, los efectos de su incumplimiento.

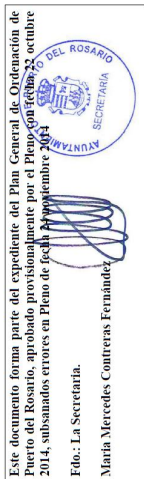
- La adecuación de la clasificación preexistente al modelo de ordenación estructural propuesto, analizando las aportaciones, sugerencias y alegaciones recibidas durante el proceso de tramitación del Documento.
- La aplicación de las disposiciones legales vinculantes y las determinaciones de los instrumentos de ordenación territorial.
- Los resultados de las hipótesis de proyección poblacional realizadas en el presente Documento.
- Las consideraciones sobre actividad económica y necesidad de suelo para usos terciarios, industriales, etc.

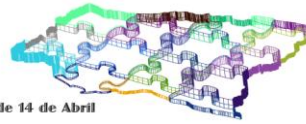
Con todos estos elementos y a la realidad física existente, se ha procedido en primer lugar a la clasificación del suelo urbano, determinando en cada caso la categoría en la que se integra: consolidado o no consolidado, partiendo de la premisa de considerar consolidado todo el suelo urbanizado preexistente en el PGO-TR 96; para el restante, se toman como referencia los distintos informes de los servicios técnicos municipales elaborados sobre la base de un importante y exhaustivo trabajo de campo, así como la recepción definitiva de sectores de suelo urbanizable ya desarrollados.

A continuación y, en función de los crecimientos previsibles, y de la capacidad de transformación de los suelos, y acorde al modelo territorial propuesto, se ha delimitado el suelo urbanizable. Asimismo aquí se ha estudiado la situación jurídico urbanística de los sectores ya clasificados como urbanizables por el PGO-TR96, y modificaciones posteriores, la existencia o no de planeamiento de desarrollo vigente, y por último el proceso de gestión llevado a cabo así como el grado de ejecución de la urbanización.

Igualmente, y en función de los aspectos tenidos en cuenta por el PGO y de acuerdo a los requisitos legales, se ha trabajado con el suelo rústico, esto es, todos aquellos terrenos que por alguna de las causas o valores definidos legalmente deben mantenerse al margen de los procesos de ocupación y transformación del suelo para el desarrollo urbano, a partir del reconocimiento de los ámbitos o zonas que precisan ser protegidos o preservados por sus valores ambientales, por su interés económico para actividades en el medio rural, por resultar conveniente su protección por motivos de carácter territorial o por acoger asentamientos poblacionales en el medio rural, expresando en cada caso la categoría correspondiente según las características del valor a proteger.

Mención especial merece el caso de los Barrancos, por su protagonismo en la orografía y paisaje del municipio. El criterio seguido ha diferenciado la presencia o no de valores naturales y paisajísticos y su inserción en la trama urbana; en caso de existir tales valores naturales o paisajísticos se ha optado por clasificarlos como suelo rústico en la categoría de protección natural o paisajística, mientras que de no existir tales valores y localizarse en la trama urbana, se ha distinguido según el mismo haya sido sometido a procesos de transformación urbanística o se trate de barranquillos de escasa entidad, clasificándose como suelo urbano o urbanizable sectorizado según los casos; o bien por el contrario, el terreno se mantenga aún inalterable, aunque contribuye a evitar los procesos erosivos e incrementar y racionalizar el uso de los recursos hídricos por tratarse de barrancos de gran entidad, asignándosele la categoría protección hidrológica.





8 CLASES Y CATEGORÍAS DE SUELO

8.1 EL SUELO URBANO

De acuerdo a la metodología ya explicada anteriormente, para determinar la clasificación del suelo urbano se analizó en primer lugar la situación actual de los terrenos que el PGOTR-96, comprobando la existencia en ellos de alguno de los supuestos y requisitos legales para tal clasificación y el grado de ejecución de la urbanización y de los servicios urbanos señalados en el TRLOTG, todo ello imprescindible para determinar la adscripción del suelo a una de las dos categorías legales, consolidado por la urbanización o no consolidado por la urbanización.

A continuación se determina si el ámbito cuenta con la ordenación pormenorizada completa y detallada o si está sujeto a un instrumento de planeamiento de desarrollo para completarla o para definir elementos específicos de la misma (plan parcial en suelo no consolidado o plan especial en suelo consolidado). En este caso, se determina para el ámbito la consideración de “sujeto a planeamiento de desarrollo”.

La presente Revisión no adscribe suelo urbano la categoría de interés cultural, pero sí se contemplan ámbitos de suelo urbano de rehabilitación o de renovación urbana, precisamente en cumplimiento de la Directriz 73 para garantizar un uso más eficiente del suelo y una ordenación acorde con la Ciudad moderna a la que Puerto del Rosario aspira.

Respecto del suelo urbano de interés cultural, el municipio cuenta con algunos inmuebles y elementos declarados Bien de Interés Cultural, como son los entornos de las distintas ermitas de los asentamientos rurales. Estos y otros lugares de interés se delimitan en el Catálogo de Protección, cuya preservación de sus valores queda garantizada a través de la normativa de protección del Catálogo, aunque no posean condiciones como para ser adscritos a la categoría de suelo urbano de interés cultural.

En cuanto a los usos globales que se han determinado como característicos del suelo urbano, deben señalarse que salvo las áreas incluidas en el Sistema General Portuario y Aeroportuario, los Sistemas Generales viarios que discurren por el suelo urbano, y los sistemas generales de usos dotacionales o espacios libres públicos, se determina principalmente para estas áreas urbanas el uso característico residencial y el de equipamientos e infraestructuras comunitarias.

Con uso global industrial o terciario - industrial se califican las zonas ya desarrolladas para estas actividades en una parte de la franja de la costa norte de La Hondura, además de Risco Prieto, Zurita, El Matorral y Los Estancos. Se contempla además algún ámbito actualmente ocupado parcialmente para tales usos, aunque infrutilizado, y por tanto susceptibles de reconversión parcial para destinarse a usos de ocio y equipamientos, como es el caso de Las Salinas.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el 20 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
Maria Mercedes Contreras Fernandez
SECRETARÍA

Los ámbitos urbanos sólo incluyen terrenos de una de las dos categorías primarias del suelo urbano, es decir, sólo pueden ser: ámbitos de suelo urbano consolidado por la urbanización o ámbito de suelo urbano no consolidado por la urbanización. En el primer caso podrán incluir *actuaciones de dotación* expresamente delimitadas. En el segundo caso, podrán incluir una o varias *unidades de actuación*, ya sea para la urbanización o la renovación urbana

Los ámbitos de suelo urbano consolidado pueden contar con ordenación pormenorizada completa y detallada por el propio PGO o estar remitida a planeamiento de desarrollo.

8.2 EL SUELO URBANIZABLE

El art. 52 TRLOTG dispone que integren el suelo urbanizable los terrenos que el planeamiento general urbanístico adscriba, mediante su clasificación, a esta clase de suelo por ser susceptibles de transformación, mediante su urbanización, en las condiciones que dicho planeamiento determine.

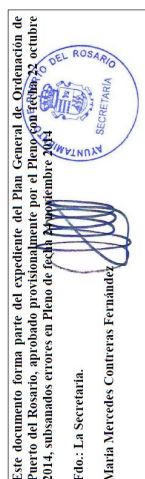
En igual sentido se pronuncia la Directriz 67. La clasificación deberá realizarse por el PGO de tal forma que quede justificado detalladamente que los aprovechamientos asignados son los estrictamente precisos para atender, hasta el horizonte fijado, los razonables crecimientos previsibles de la demanda, justificándolos en base al modelo territorial y de desarrollo adoptado y a una serie de criterios.

El modelo de ocupación del territorio que desarrolla el Plan General plantea una red articulada de pueblos y Ciudad, caracterizados por la *compacidad, la complejidad, la eficiencia y la estabilidad* como ejes básicos, con el objetivo de producir ciudad y no urbanización. A continuación se procede a la justificación de los criterios indicados tanto en el TRLOTG como en las Directrices, de cara a la propuesta de clasificación del suelo urbanizable por el presente PGO.

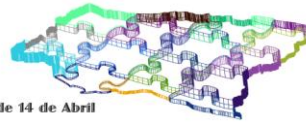
A.- El crecimiento poblacional en los diez años anteriores y la superficie edificada en igual periodo para los distintos usos.

Tras el examen de la población realizado en el presente PGO, en el último decenio (2001-2010), el crecimiento poblacional ha sido de 13.000 habitantes aproximadamente según las cifras oficiales de población. Al igual que ya se justificó en su momento, dicha cifra debe entenderse complementada por toda aquella población que desarrolla su actividad en el municipio, bien por razones laborales, económicas, educativas, lúdicas, turísticas, profesionales o de necesidad al tratarse de la capital de la Isla y principal centro de servicios y equipamientos a nivel insular.

En igual periodo de tiempo, la superficie edificada (en base a las licencias urbanísticas concedidas) para los distintos usos ha sido la siguiente: (por metodología y dada la disparidad de tipologías, se han utilizado como parámetros homogéneos los de 100 m² en el caso de viviendas; 150 m² en el caso de locales; y 800 m² en el caso naves).



**PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN
DE PUERTO DEL ROSARIO**



Revisión para la adaptación al DL 1/2000, de 8 de Mayo y Ley 19/2003, de 14 de Abril

AÑO	VIVIENDAS	M ²	HAB(2,0)	LOCALES	M ²	NAVES	M ²
2001	1574	157400	3.148	120	18000	54	43200
2002	1096	109600	2.192	81	12150	65	52000
2003	1244	124400	2.488	89	13350	44	35200
2004	1578	157800	3.156	91	13650	53	42400
2005	1216	121600	2.432	41	6150	18	14400
2006	1589	158900	3.178	85	12750	16	12800
2007	534	53400	1.068	18	2700	1	800
2008	253	25300	506	21	3150	15	12000
2009	90	9000	180	6	900	0	0
2010	27	2700	54	1	150	10	8000
TOTAL	9201	920.100	18.402	553	82.950	276	220.000

B.- *La extensión y capacidad de los suelos urbanizables clasificados por el planeamiento anterior para los distintos usos, sus plazos y ritmos de urbanización y edificación, en igual periodo de tiempo.*

Conforme al PGOTR-96, la extensión y capacidad de los suelos urbanizables clasificados para los distintos usos, plazos y ritmos de urbanización y edificación fue la siguiente en el último decenio.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el día 14 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.

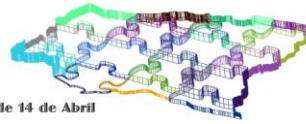
Fdo.: La Secretaría.

Maria Mercedes Contreras Fernandez

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de
 Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Cabildo de
 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.
 Fdo.: La Secretaría.
 María Mercedes Contreras Fernández
 SECRETARÍA

PRIMER CUATRIENIO						
USO RESIDENCIAL						
SECTOR	SUPERFICIE (M ²)	EDIFICABILIDAD (M ² C)	Nº VIVIENDAS	INSTRUMENTO ORDENACION	URBANIZADO	EDIFICADO
R1	150.250	108.180	901	PP aprobado.	NO	NO
R2	184.045	107.666	821	PP aprobado	1ª FASE	NO
R3	195.916	94.039	783	PP aprobado	PARCIAL	PARCIAL
R6	347.350	166.728	1.389	PP aprobado		
R9 antiguo T5	84.840	20.362	185	PP aprobado	PARCIAL	NO
R* (antiguo RT1 Los Pozos)	156.250	65.625	546	PP aprobado	PARCIAL	NO
R** (antiguo I4) Rosa Vila)	176.446	95.281	785	PP aprobado	SI	PARCIAL
R*** (R7 RISCO PRIETO)	161.798	80.899	647	PP-NO APROB	NO	NO
RT3	245.000	102.900	857	PP aprobado	NO	NO
USO TURISTICO						
T1	224.000	53.760	448	PP-NO APROB	NO	NO
T3	355.600	85.344	711	PP-NO APROB	NO	NO
T4	231.750	55.620	463	PP-NO APROB	NO	NO
T8	1.224.000	146.880	185	PP aprobado	PARCIAL	NO
USO INDUSTRIAL						
I1	150.684	75.342	----	PP-NO APROBADO	NO	NO
I2	230.400	115.200	----	PP aprobado	SI	SI
I4	303.800	121.520	----	PP-NO APROBADO	NO	NO
I5	78.302	45.755	----	PP aprobado	SI	SI
I6	92.282	53.925	----	PP aprobado	NO	NO
IIA	141.572	56.628	----	PP-NO APROB	NO	NO
IIB	139.229	55.692	----	PP-NO APROB	NO	NO
RI	315.981	142.191	710	PP aprobado	SI	SI
TOTAL						
SEGUNDO CUATRIENIO						
USO RESIDENCIAL						
R4	207.540	124.524	1.037	PP-NO APROB	NO	NO
R5	329.500	197.700	1.647	PP-NO APROB	NO	NO
R(*)ANTIGUO T6	235.000	56.400	470	PP-NO APROB	NO	NO
RT2	96.750	40.635	338	PP-NO APROB	NO	NO
USO TURISTICO						
T2	175.750	42.180	351	PP-NO APROB	NO	NO
T7	207.000	49.680	470	PP-NO APROB	NO	NO
USO INDUSTRIAL						
I3A	144.000	57.600	----	PP-NO APROB	NO	NO
I3B	268.400	107.360	----	PP-NO APROB	NO	NO

C.- La vinculación de la extensión del suelo a la programación, en su caso, de la ocupación de suelos anteriores, previendo la colmatación de áreas vacías, salvo que contengan valores de naturaleza rústica que aconsejen su conservación.



El presente PGO, siguiendo los principios inspiradores de la nueva legislación urbanística canaria y conforme a las directrices de ordenación, refleja en su modelo de ocupación la necesidad de contener el consumo de suelo, máxime cuando el tiempo y las cifras anteriores han demostrado la insostenibilidad del modelo anterior, que no sólo no han cumplido las expectativas de desarrollo sino que además han dejado grandes vacíos en medio de la ciudad. Así, y conforme al modelo de ocupación diseñado, se ha optado por desclasificar a suelo rústico de protección territorial todos aquellos suelos urbanizables no programados o programados sin Plan Parcial aprobado localizados en el borde exterior a modo de ensanches, ya sean de uso residencial o turístico, para la preservación del modelo y salvaguardar su capacidad de sustentación de desarrollo tal y como se vio al hablar del suelo rústico. Tan sólo en el caso de que por su localización se ubicasen entre suelos urbanizables sectorizados, permitiendo la “continuidad” y colmatación de la trama urbana, se ha optado por mantener la clasificación de urbanizable en su categoría de no sectorizado. Es por ello que la posible extensión viene condicionada primeramente por la colmatación de estos vacíos, y dentro de éstos, en primer lugar los localizados en la trama urbana de Puerto del Rosario, y en último lugar, los ubicados en la costa norte de La Hondura y Puerto Lajas, de tal forma que la fotografía final diseñe un desarrollo continuo de norte a sur a lo largo de la costa oriental del Municipio que morfológicamente resulta mucho más concentrado y compacto respecto del plan anterior.

D.- Igualmente se deberá justificar la capacidad de las infraestructuras y de los sistemas generales existentes, para satisfacer la demanda de recursos y servicios provenientes de las implantaciones residenciales, turísticas o mixtas a que darían lugar.

Según las consultas y los estándares exigibles para la cobertura de la demanda en los distintos servicios de agua, energía eléctrica, depuración y telecomunicaciones, con las infraestructuras existentes y las proyectadas, se cubre perfectamente el horizonte temporal y poblacional previsto por el presente PGO.

E.- Los aprovechamientos asignados al conjunto de las diversas categorías deberán ser los precisos para atender los razonables crecimientos previsibles de la demanda de carácter residencial, industrial, terciario y turístico.

F.- La superficie correspondiente, salvo determinación distinta del planeamiento territorial, será contigua y no presentará solución de continuidad alguna respecto de los terrenos clasificados como urbanos. (D.71).

Este parámetro se cumple en todos los suelos clasificados como urbanizables tal y como puede comprobarse en los siguientes esquemas.

G.- La previsión de suelo urbanizable aislado sólo podrá contemplarse cuando así se prevea expresa y excepcionalmente por el Planeamiento Insular, y se destine a uso industrial o terciario de carácter supramunicipal, así como a complejos turísticos integrados por equipamiento con alojamiento dentro de las zonas turísticas delimitadas por el mismo planeamiento.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el 20 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.
Fdo.: La Secretarí.
María Mercedes Contreras Fernández
SECRETARÍA

Aquí se hace necesario destacar la previsión, por mandato del art. 71 bis del PIOF (BOC 19/07/2010), como emplazamiento de operaciones estratégicas de suelo para actividades productivas, de un área de suelo urbanizable estratégico, de uso industrial, destinado al Parque Tecnológico de Los Estancos.

Idéntica categoría se propone para el suelo ubicado junto al Aeropuerto y Puerto de La Hondura, donde el PIOF en revisión plantea la localización de suelos estratégicos para los Parques Aeroportuarios y de La Hondura.

De igual forma, se contempla el sector de suelo urbanizable sectorizado ordenado de uso turístico “Rosa del Lago”, incluido dentro de la zona turística Zona C-2 Rosa del Lago, y cuya aprobación definitiva fue por acuerdo de la CUMAC de 23 febrero 1999.

El suelo urbanizable se divide en sectorizado y no sectorizado, según se haya o no producido la delimitación de sectores.

El suelo sectorizado será ordenado cuando se haya producido directamente la ordenación pormenorizada que legitime la actividad de ejecución de los usos de carácter residencial no turísticos, industrial o terciarios no estratégicos. Se incluyen aquí todos los suelos urbanizables procedentes del antiguo Plan General, que contando con Plan Parcial aprobado o instrumento de desarrollo equivalente, se encuentren en proceso de urbanización, remitiéndose la ordenación pormenorizada a la establecida por aquel.

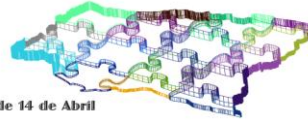
Mientras esta ordenación no se hubiere producido, el suelo sectorizado quedará como no ordenado. Igualmente se ha considerado no ordenado aquellos suelos ya clasificados como urbanizables por el anterior planeamiento que considerando de interés mantener su localización, se hayan producido incumplimientos a pesar de contar con PP aprobado, planteándose su revisión para una mejor adecuación de la ordenación establecida en cuanto a usos, destinos, eficiencia del suelo o calidad y complejidad del espacio urbano proyectado.

El suelo urbanizable no sectorizado podrá adoptar alguna de las siguientes categorías: turístico, que es el que el planeamiento disponga para ese uso; estratégico, el reservado por el planeamiento para la localización o el ejercicio de actividades industriales o del sector terciario relevantes para el desarrollo económico o social insular o autonómico; o diferido, integrado por el restante suelo urbanizable no sectorizado.

El PGO no plantea suelo urbanizable no sectorizado turístico en tanto la única área turística prevista en el Plan Insular cuenta abarca todo un sector de suelo urbanizable con Plan Parcial aprobado. Si se prevé de acuerdo con lo señalado anteriormente tanto suelo estratégico como diferido.

Además, en cumplimiento de la Directriz 68, en los sectores de suelo urbanizable en que se hayan incumplido deberes urbanísticos, cuando se considere de interés por su localización y características mantener la ejecución del planeamiento, la eficiencia del suelo y su puesta en mercado, se procederá:





- A la reclasificación como suelo urbanizable no ordenado y obligación de revisión de los instrumentos de ordenación de aquellos sectores que, contando con PP aprobado, aún resultando de interés su desarrollo, se considere inadecuada su ordenación, en especial, en cuanto a su destino o la eficiencia de uso del suelo y la calidad y complejidad del espacio urbano proyectado.
- A la reclasificación como rústico, de los suelos restantes no desarrollados, en los que se hayan incumplido deberes urbanísticos y que contengan valores ambientales o económicos o bien careciendo sea necesario preservarlos del proceso urbanizador para el mantenimiento del modelo o el valor del medio rural no ocupado.

8.3 EL SUELO RÚSTICO

Constituye el suelo rústico aquellas zonas del territorio municipal que por alguna de las causas establecidas legalmente (art. 54 TRLOTG y Directrices) y de acuerdo al modelo de ordenación estructural deban ser mantenidas al margen de los procesos de urbanización.

El TRPGO-96 establecía las siguientes categorías de suelo rústico:

- *Suelo rústico potencialmente productivo*(C6), dividido en las siguientes zonas:
 - Residencial-agrícola concentrado, grado 1 (C7)*
 - Residencial-agrícola concentrado, grado 2 (C8)*
 - Agrícola disperso grado1 (C9)*
 - Agrícola disperso grado 2 (C10)*
- *Suelo rústico residual* (B6), dividido en las siguientes zonas:
 - Paisaje extenso rústico tradicional (B6a)*
 - Paisaje extenso de llano (B6b)*
 - Paisaje extenso de montaña (B6c)*
- *Suelo rústico de protección especial (B0,B1,B2,B3,B4,B5,B7,B10,B11 y B12)*



Dentro de las distintas categorías, el PGOTR-96 delimitaba determinadas áreas que en virtud de sus características morfológicas o productivas habían ido conformando un proceso de asentamiento con mayor o menor concentración hasta el punto de adquirir cierta entidad poblacional, existiendo incluso algunos de ellos que incluyen en su ámbito zonas clasificadas como suelo urbano.

Para la clasificación del suelo rústico, el presente PGO ha tenido en cuenta las normas y directrices vinculantes derivadas del planeamiento de ordenación general de los recursos naturales y del territorio (PIOF-PORN), el planeamiento de ordenación de los espacios naturales (PRUG Betancuria y PEPP Vallebrón), así como Planeamiento territorial. Así, la clasificación y categorización del suelo ha sido coherente con la zonificación y clasificación que éstos realizan.

El PORN distingue las siguientes zonas:

Zona A. Zona de mayor valor natural, ecológico y paisajístico.

Incluye parte de los Espacios Naturales Protegidos de la Ley 12/1994 a que se refiere el artículo 8.1 del Decreto 6/1997 sobre elaboración del PORN y otros Espacios Naturales de máximo valor propuestos por el Plan Insular.

Zona B. Zona donde coexisten valores naturales y actividades tradicionales (Zona Ba) o potencialmente productivos y rurales (Zona Bb).

En esta zona se incluyen el resto de los Espacios Naturales Protegidos de la Ley 12/1994.

Zona C. Zona de suelo rústico común o residual, y que por tanto pueden ser susceptibles de albergar diversos equipamientos, construcciones o instalaciones puntuales de interés general.

En esta zona pueden producirse, en determinadas condiciones, núcleos turísticos rurales o edificación dispersa (la Revisión del PIOF plantea incorporar todo este suelo en la zona Bb). Asimismo en ella se encuentran los lugares que pueden albergar actividades susceptibles de producir un impacto ambiental de importancia:

Actividades mineras y extractivas.

Vertidos de tierra y escombros.

Zona D. Zona en la que se incluye todos los suelos clasificados como urbanos, urbanizables recogidos en el PIOF, y Asentamientos Rurales.

Hay que indicar que el propio PIOF, en cuanto documento de ordenación territorial también procedió a la clasificación y categorización del suelo rústico, aunque con los criterios de la Ley 5/1987, de ordenación del suelo rústico de Canarias (hoy derogada), sin perjuicio de su propia adecuación a las establecidas por el TRLOT. Así, preveía:

Suelo Rústico de Especial Protección (SREP), que incluye una parte de los Espacios Naturales que contemple la Ley 12/1994, así como sus propuestas de ampliación, y aquellas otras zonas de mayor valor natural. (Red Natura 2000, Zonas CODA).

Suelo Rústico Protegido (SRP), que incluye zonas donde coexisten valores naturales de importancia con actividades productivas tradicionales de valor ambiental, y zonas de aptitud productiva, así como los Espacios Naturales Protegidos de la Ley 12/1994 no contemplados en el apartado anterior.

Estos suelos corresponden con la zonificación de tipo *B* (Ba y Bb) del PORN.

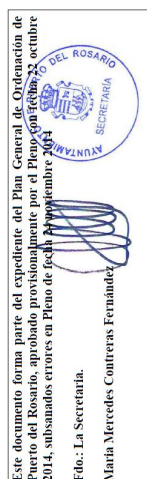
Suelo Rústico Común (SRC), que incluye suelo rústicos sin protección, donde pueden darse varias situaciones:

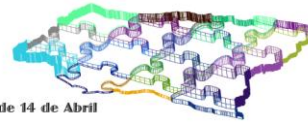
edificación dispersa (SRC-ED)

Actividades de gran impacto:

Actividades mineras y extractivas (SRC-ME)

Actividades de vertidos (SRC-V)





Estos suelos corresponden con la zonificación de tipo C del PORN.

Asentamientos rurales SR-AR):

Asentamiento rural concentrado (SR-ACR)

Asentamiento rural con extensiones (SR-ARE)

Asentamiento rural disperso (SR-ARD)

Estos suelos corresponden con la zonificación de tipo D del PORN.

El PIOF en su DT 6ª estableció también, durante el periodo de un año y cumpliendo determinadas características, una cuarta categoría de asentamiento rural en las áreas de suelo rústico de edificación dispersa, que una vez expirado el plazo volverá a aplicar el régimen del SRED.

Por otro lado, se han respetado las determinaciones de las Directrices de ordenación general que regulan la ordenación del suelo rústico, especialmente en lo referente a la preservación de los elementos con valores naturales y paisajísticos, a la delimitación de los asentamientos rurales y a la categorización y finalidad de los suelos de protección territorial, aclarando en cuanto a la delimitación de los asentamientos rurales que, tal y como establece la Directriz 63 en su redacción dada por la Ley 6/2009, de Medidas, la misma se adopta a nivel de recomendación matizada por la justificación del modelo de ocupación del territorio de Fuerteventura en los núcleos del medio rural.

Por último, y comoquiera que el TRLOTG establece la compatibilidad de algunas categorías, como es el caso del rústico de protección costera y el de protección de infraestructuras y equipamientos, el criterio seguido en la clasificación ha sido primar la presencia de los valores intrínsecos en el suelo afectado y por tanto asignar la categoría que corresponda o atribuya el planeamiento superior, sin perjuicio del régimen de usos derivado de dicha compatibilidad.

Conforme a los criterios que establece el art.55 TRLOTG el PGO plantea las siguientes categorías de suelo rústico:

8.3.1 SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN AMBIENTAL:

Incluye aquellos terrenos donde se hallen presentes valores naturales o culturales precisados de protección ambiental. Se incluyen las siguientes tipologías:

8.3.1.1 Suelo rústico de protección natural (SRPN):

Forman parte de esta categoría de suelo los terrenos con calidad geológica-geomorfológica, biótica y paisajística, que presentan una calidad para la conservación de moderada a alta. Se identifican con terrenos zonificados por el PORN como Ba y clasificados por el TRPGO-



96 con las categorías de protección B0, B1, B2, B3,B4,B5,B6,B7,B10,B11 y B12 previstas en el mismo. Se le asigna como uso global el de preservación del medio ambiente.

El PGO vigente integra en esta categoría los siguientes ámbitos:

- Parque Rural de Betancuria (remitido al PRUG)
- Costa Oeste
- Paisaje Protegido de Vallebrón (DT 5ª TRLOTG)
- Guisgüey.
- Macizo central.
- Cuchillos de Goroy
- Barranco de la Herradura
- Barranco de Río Cabras.
- Montaña Veredas

8.3.1.2 Suelo rústico de protección paisajística natural (SRPP-1):

Se incluyen dentro de esta categoría el resto de suelos que presentan valores naturales y calidad paisajística, sin presencia de componentes antrópicos. Se corresponden con los suelos zonificados como Ba y Bb por el PORN y algunas de las categorías B del TRPGO-96. El uso global asignado es el ambiental. El PGO incluye en esta categoría los siguientes ámbitos:

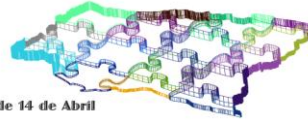
- La Laguna
- Montaña de Piedra Sal
- Montaña de Temejereque
- Montaña de la Caldereta.
- Montaña de Jaifa.
- Llanos de Guisgüey
- Morro de la Higuera
- Cascahuesos.
- Costa de Puerto Lajas
- Parque Rural de Betancuria
- Costa del Matorral

8.3.1.3 Suelo rústico de protección paisajística agraria (SRPP-2):

Se incluyen dentro de esta categoría aquellos suelos que presentan valores naturales y calidad paisajística derivada de la presencia de componentes antrópicos. Se corresponden con los suelos zonificados como Ba y Bb por el PORN y categoría B6c del TRPGO-96. El uso global asignado es el ambiental, relacionado con la conservación del paisaje y la agricultura tradicional. El PGO incluye en esta categoría los siguientes ámbitos:

- Guisgüey
- Vega Nueva
- Valle de Tetir
- Rosa del Taro





- Barranco de la Herradura.

8.3.1.4 Suelo rústico de protección costera (SRPC):

Forman parte de esta categoría los terrenos incluidos en el dominio público costero, los terrenos adyacentes calificados como zonas de servidumbre de tránsito y protección fuera de los suelos urbanos y urbanizables. El uso asignado es el ambiental, para la protección del demanio marítimo terrestre y sus zonas de servidumbre. Se incluyen en esta categoría los siguientes ámbitos:

- Costa noroeste
- Costa PRUG Betancuria
- Costa Noreste
- Costa Sureste

8.3.2 SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN ECONÓMICA:

Incluye aquellos terrenos idóneos, al menos potencialmente, para aprovechamientos agrarios, pecuarios, forestales, hidrológicos o extractivos y para el establecimiento de infraestructuras. Se incluyen las siguientes subcategorías:

8.3.2.1 Suelo rústico de protección agraria (SRPA):

Se incluyen los terrenos con capacidad agrícola que se corresponden con la zona Bb del PORN y con el B6 del TRPGO-96. Se asignan usos agropecuarios. Aquí se incluyen los siguientes ámbitos:

- Llanos de Tefía.
- Las Parcelas
- La Matilla
- Las Majadillas.
- Llanos de la Concepción
- Llanos de Casillas
- Llanos del Viso
- Parque Rural de Betancuria
- Aeropuerto

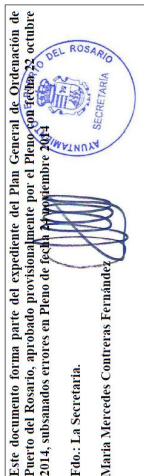
8.3.2.2 Suelo rústico de protección hidrológica,

para la protección de las cuencas, evitar los procesos erosivos e incrementar y racionalizar el uso de los recursos hídricos, tanto en el suelo como en el subsuelo. El uso global es el primario hidráulico. Se incluyen aquí los siguientes:

- Barranco de Jaifa
- Barranco del Negrito
- Barranco de Risco Prieto.

8.3.2.3 Suelo rústico de protección de infraestructuras y de equipamientos (SRPIE):

para el establecimiento de zonas de protección y de reserva que garanticen la funcionalidad de las infraestructuras viarias, de telecomunicaciones, energéticas, hidrológicas, de



abastecimiento, saneamiento y análogas, así como para la implantación de los equipamientos y dotaciones en suelo rústico. Esta categoría será compatible con cualquier otra de las previstas en la categoría de protección por sus valores económicos. Como no podía ser de otra forma, además de los usos globales subyacentes en el caso de confluir con otra categoría, el principal es la implantación de infraestructuras y equipamientos. Se incluyen los siguientes ámbitos:

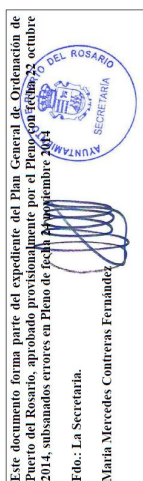
- SG Viario FV-1, Puerto Rosario-Corrалеjo
- SG Viario FV-2, Puerto Rosario-Morro Jable
- SG Viario FV-3, Circunvalación Puerto Rosario
- SG Viario FV-10, Puerto Rosario-El Cutillo (por Los Estancos, Tetir y La

Matilla)

- SG Viario FV-20, Puerto Rosario-Cruce GT (por Casillas del Angel y

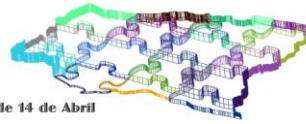
Ampuyenta)

- SG Viario FV 30, Casillas del Angel-TUineje (por Betancuria y Pájara)
- SG viario FV-207, del cruce con la FV-30 a FV-10 (por Tefía)
- SG viario FV-214, Puerto Lajas-Guisgüey
- SG viario FV-219, Los Estancos-El Time
- SG viario FV-220, Los Estancos-La Asomada
- SG viario FV-221, Tefía-Los Molinos
- SG viario FV-222, Tetir-El Sordo
- SG viario FV-224, Tetir-El Valle
- SG viario FV-320, Los Llanos de la Concepción-Playa del Valle
- SG FV-225, de Tetir a FV-20(Llanos Pelados)
- SG FV-430, de la FV-20 Llanos Pelados a FV-413, por Triquivijate)
- SG viario FV Tetir-Llanos Pelados
- SG viario FV Ampuyenta-Almácigo
- SG viario FV La Hondura-Rosa de la Monja
- SG viario FV Llanos Pelados-Triquivijate
- Eje norte-Sur (trazado propuesto PIOF)
- Equipamientos de La Herradura
- Depósito de agua La Calderetilla
- Depósitos Guisgüey
- Área de infraestructuras y equipamientos de Zurita.
- Subestación de Media Tensión Rosa de la Monja.
- Área aeroportuaria e Instalaciones militares El Matorral
- Instalaciones telecomunicaciones Temejereque
- Instalaciones telecomunicaciones La Muda (según Informe Defensa)
- Instalaciones telecomunicaciones Montaña Gamón
- Instalaciones telecomunicaciones Casillas del Ángel



8.3.3 SUELO RÚSTICO DE ASENTAMIENTOS,

Comprende los terrenos que sirvan de soporte a formas tradicionales de poblamiento rural y de acuerdo con los criterios de reconocimiento y delimitación que establezca el Planeamiento insular. Se incluyen los siguientes:

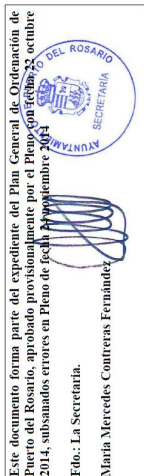


8.3.3.1 Suelo rústico de asentamiento rural (SRAR):

Lo conforman las entidades de población tradicionales previstas en el PGOTR-96, con mayor o menor grado de concentración, generalmente sin vinculación actual con actividades primarias, procediéndose a su reconocimiento, delimitación y ordenación conforme a los criterios propuestos por el PIOF. El uso asignado es el residencial además de los primarios. Los criterios de reconocimiento y delimitación son los expresados en la definición del modelo.

De acuerdo con lo anterior, se categorizan como suelo rústico de asentamiento rural los núcleos tradicionales de población siguientes:

- Guisgúey (con P.E. remitido)
- El Time
- La Asomada
- Los Estancos
- Tetir
- Tamariche
- La Matilla
- Teña
- La Ampuyenta
- Los Llanos de la Concepción
- Tesjuate
- El Almácigo
- Casillas del ángel
- Casas de Piedra Sal
- Las Majadillas (Los Llanos de la Concepción sur)



La delimitación y ordenación de cada uno de ellos se concreta en los correspondientes planos de ordenación.

8.3.3.2 Suelo rústico de asentamiento agrícola (SRAA):

Se refiere a áreas de explotación agropecuarias en las que haya tenido lugar un proceso de edificación residencial relacionado con dicha explotación, para la ordenación, con la debida proporción, entre la edificación y la actividad agropecuaria correspondiente. Usos residenciales vinculados al principal agropecuario. Sólo se delimita un ámbito: Las Parcelas.

8.3.4 SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN TERRITORIAL (SRPT),

Para la preservación del modelo territorial, sus peculiaridades esenciales y específicas y el valor del medio rural no ocupado, así como la salvaguarda del ecosistema insular y su capacidad de sustentación de desarrollo urbanístico. Se incluyen en esta categoría todos aquellos suelos clasificados por el PGOTR-96, en el momento de entrada en vigor de las Directrices, como suelo urbanizable con destino residencial o turístico, que se encuentren aislados, totalmente rodeados de suelo rustico, sin lindar directamente con suelo clasificado como urbano o con urbanizable en ejecución y que no cuenten con Plan Parcial aprobado definitivamente o que contando con dicho

PP aprobado definitivamente, que quedará igualmente sin efectos, se haya incumplido alguno de los deberes urbanísticos por causa imputable al promotor, conforme a lo dispuesto en la DA4^a.3 Directrices.

Asimismo, se clasifican como suelo rústico de protección territorial, reconsiderando así la clasificación ordenada por el apdo.1 de la DA 4^a Directrices, precisamente para la preservación del modelo y el valor del suelo rural no ocupado, los suelos clasificados por el PGO^{TR}-96 como suelo urbanizable con destino total o parcialmente turístico, que al momento de entrada en vigor de aquellas no cuente con Plan Parcial aprobado definitivamente y por causa imputable al promotor se hayan incumplido los plazos o en ausencia de éstos, hayan transcurrido cuatro o más años desde la aprobación definitiva del PGO correspondiente. Así se incluyen aquí parte de los terrenos de los antiguos, T4, T5 y T6 en Playa Blanca, T2, RT2, RT3 y SUNP RT2 en Puerto Lajas, y la totalidad del RT1 Las Granadas. El uso global establecido es el de preservar el modelo propuesto por el PGO, así como el valor del medio rural no ocupado, a cuyo efecto se determinarán las condiciones en que pueden implantarse usos en el mismo. Concretando tienen tal categoría los siguientes ámbitos con la delimitación que figuran en el plano de clasificación:

- SRPT Llanos de la Higuera
- SRPT Circunvalación
- SRPT Costa del Puerto
- SRPT Lezque
- SRPT Puerto Lajas
- SRPT Llano de los guapos

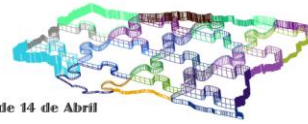
8.4 ELEMENTOS ESTRUCTURANTES: LA RED DE SISTEMAS GENERALES, EQUIPAMIENTOS Y DOTACIONES.

El Sistema General de Usos Dotacionales y Espacios Libres públicos es uno de los elementos fundamentales de la organización funcional del municipio. En tal sentido, la localización, el destino y el tratamiento de las dotaciones de carácter insular, municipal y de servicio a una o varias áreas territoriales, no sólo pretenden cumplir con los estándares exigidos legalmente y los que se consideran adecuados para la población prevista en el año horizonte del Plan, sino que son aspectos que participan también en el propio desarrollo de otros componentes del Modelo de Ordenación Estructural, al existir una clara relación entre ellos.

En este sentido la Directriz 74 establece como instrumentos para la cualificación del espacio urbano la previsión por los planes generales de amplios parques y áreas recreativas dotados de equipamientos y aparcamientos correspondientes y con capacidad suficiente para atraer hacia ellos una destacada parte de la demanda de ocio de sus vecinos. Y la D.80 recomienda que los establecimientos públicos y los edificios destinados a sistemas generales, cuando lo permitan las necesidades técnicas, se implanten preferiblemente en el interior de los núcleos urbanos, en edificaciones ya existentes, y mantendrán un carácter multifuncional, contribuyendo a su rehabilitación y reactivación.

La estructura territorial del sistema general de dotaciones, equipamientos y espacios libres, viene conformada dentro del modelo por los siguientes elementos:





8.4.1 SISTEMA GENERAL DE USOS DOTACIONALES Y ESPACIOS LIBRES.

Destinado a parques y zonas verdes, y en general aquellos entornos urbanos destinados a albergar funciones de ocio y esparcimiento al aire libre de la población en el entorno de la ciudad, fomento de las relaciones sociales en las inmediaciones del área de residencia o la intensificación de la función paisajística y medioambiental, potenciando su papel de referentes naturales e indicativos de la biodiversidad y la calidad ambiental del municipio. Las propuestas sobre el Sistema de Dotaciones y Espacios Libres públicos se han elaborado atendiendo y desarrollando, entre otros pero principalmente, los objetivos y criterios establecidos sobre movilidad, cohesión social, el sistema de áreas de centralidad urbana, la recuperación e integración de espacios del litoral, así como la condición y el ejercicio de las funciones capitalinas de Puerto del Rosario.

Un caso especial lo constituyen las dos playas ubicadas dentro del caso urbano de Puerto del Rosario, Playa Blanca y Playa Chica, ésta última incluida dentro del dominio público portuario. Si bien constituyen ámbitos más o menos extensos en superficie afectos al dominio público marítimo terrestre, con la salvedad anteriormente citada, por lo que su régimen de usos está sujeto a la legislación sectorial, su destacada implantación en el borde litoral del municipio, su caracterización como paisajes singulares y su potencial para el desarrollo de actividades de ocio y esparcimiento, nos plantea su consideración dentro del concepto general de sistema general de espacios libres, sin perjuicio de que su superficie no sume a la hora de computar las reservas legales establecidas.

Todos estos espacios en primer lugar son verdaderos equipamientos urbanos con sus requisitos propios y específicos que deberían atender al esparcimiento, la socialización, la realización de ejercicio físico o el contacto con la naturaleza de la población. En segundo lugar, de forma similar a la infraestructura gris, se comportan como una auténtica infraestructura (en este caso verde), es decir, como el conjunto de elementos naturales puestos al servicio del funcionamiento de aspectos concretos de la ciudad. Y, por último, la función ecológica, no sólo como memoria que nos recuerde a qué hemos renunciado para recluarnos en un hábitat distinto al natural, sino también, por ejemplo, como aumento de la biodiversidad o para garantizar la continuidad y disponibilidad de la flora y de la fauna.

Para cumplir este objetivo, el PGO propone tres áreas verdes estratégicamente localizadas, el Parque de Barranco Hondo, al sur, la Gavia de Don Vitoriano en el centro, y el Parque de la Hondura, al norte, diseñándose así la base de la “*infraestructura verde*” de la Ciudad. Sobre ellas gravitan todo el conjunto de parques y espacios menores de menor entidad, tales como el Parque Central, el Parque de la Música, el parque “Gavia de los Hormiga”, el Parque de Los Pozos, etc.

En consecuencia, se trata de completar, ampliar y, en algunos casos, reestructurar los elementos del Sistema General de Usos Dotacionales y Espacios Libres Públicos, con el fin de paliar el déficit existente de determinadas actividades o con relación a determinadas áreas, garantizando al propio tiempo el cumplimiento progresivo de unos estándares adecuados (en ciertos casos superiores a los exigidos legalmente) a medida que se produzca el crecimiento poblacional

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario el día 20 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.
Fdo.: La Secretararía.
Maria Mercedes Contreras Fernandez
SECRETARÍA

previsto. Pero sobre todo se trata de que todo ello redunde en una mejora de la calidad de vida y en una mayor cohesión social.

Para lograr estos objetivos globales, se ha actuado a partir de una doble consideración: Por un lado, aplicando criterios vinculados a la cohesión social y a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, ya mencionados. Estos criterios, llevados a las determinaciones de ordenación estructural, pueden concretarse a través de aquellos que logran una distribución territorial más equilibrada de las dotaciones, la disminución de los desplazamientos forzados de la población residente, o la prestación más próxima y eficaz de los servicios. Es decir, relacionando el sistema general de usos dotacionales y espacios libres con los ya explicado sobre el sistema de las nuevas áreas de centralidad urbana. Y por otro lado, utilizando los criterios para configurar las nuevas dotaciones y espacios de carácter comarcal e insular, en ejercicio del papel de Puerto del Rosario como capital insular.

Resulta conveniente hacer referencia a las definiciones que permiten diferenciar “dotación” y “equipamiento”, a partir de la legislación canaria.

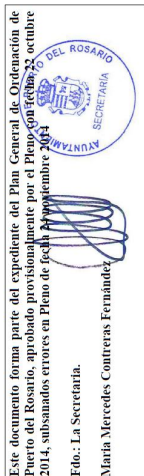
Dotación: Categoría comprensiva de los usos y servicios públicos, con el suelo y las construcciones e instalaciones correspondientes y a cargo de la Administración competente, que el planeamiento no incluya en la categoría de sistema general. Los bienes inmuebles correspondientes tienen siempre la condición de dominio público. La gestión de las dotaciones, una vez implantado el uso o el servicio, puede tener lugar en cualquiera de las formas permitidas por la legislación reguladora de la Administración titular.

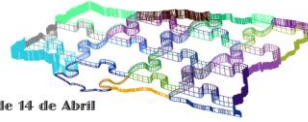
Equipamiento: Categoría comprensiva de los usos de índole colectiva o general, cuya implantación requiera construcciones, con sus correspondientes instalaciones, de uso abierto al público o de utilidad comunitaria o círculos indeterminados de personas. Puede ser tanto de iniciativa y titularidad públicas como privadas, con aprovechamiento lucrativo. Cuando la iniciativa y la titularidad sean públicas, el bien inmueble tiene la consideración de bien patrimonial. Tiene las variedades o especies que reglamentariamente se determinen. La explotación del equipamiento público puede tener lugar por cualquiera de las formas de gestión permitidas por la legislación reguladora de la Administración titular.

A partir de esta nueva concepción, el PGO establece una nueva clasificación con respecto a la que contenía el PGOU 1996, incorporando nuevas categorías derivadas de nuevas demandas colectivas y de la aportación del planeamiento insular y de las legislaciones sectoriales formuladas en los últimos años.

La clasificación que se utiliza en esta Revisión para sistematizar los usos pormenorizados e incluso específicos de dotaciones y equipamientos, figura en la normativa pormenorizada, distinguiéndose los usos educativo, sanitario, social, deportivo, cultural, servicio público, comercial, etc

Una novedad del sistema general de usos dotacionales y espacios libres son los *Centros Ciudadanos*, ya descritos anteriormente, para la prestación integrada de servicios Los complejos se





conforman por áreas de superficie destinadas a espacios libres públicos y dotaciones para distintas actividades relacionadas y complementarias y se ubican en las denominadas áreas de centralidad, con el objetivo principal de responder a las necesidades de la población residente en dichas áreas en un lugar próximo a su vivienda, así como para la creación de una referencia territorial a partir de la concentración de usos diversos, admitiendo también equipamientos y usos terciarios.

Los objetivos específicos a desarrollar con la creación de estas instalaciones multifuncionales son entre otros los siguientes:

- Descentralizar servicios municipales, acercándolos al ciudadano y mejorando la gestión municipal.
- Polivalencia prestando servicios de carácter educativo, cultural, social, de atención al ciudadano, deportivo o de participación ciudadana.
- Integración generando mecanismos de trabajos en red, tanto en el propio equipamiento con otros del barrio, o zona, como con el resto de centros municipales del municipio.
- Localización idónea en el ámbito de influencia y proximidad a edificios públicos, a otros equipamientos y a plazas o zonas verdes.
- Accesibilidad desde el transporte público colectivo.
- Introducir la edificación sostenible, respeto medioambiental y ahorro de energía.
- Optimizar la funcionalidad de los Centros Municipales.

Por otro lado, el artículo 32 del Texto Refundido establece como estándar mínimo para sistemas generales de espacios libres, parques y plazas públicas una proporción mínima de 5 metros cuadrados por habitante o plaza alojativa de forma que de cobertura adecuada a las necesidades sociales actuales y a las previsibles en el futuro.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el 14 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.

Fdo.: La Secretararía.

Maria Mercedes Contreras Fernandez

8.4.2 LOS EQUIPAMIENTOS ESTRUCTURANTES

Junto a la anterior categoría la ordenación estructural debe incorporar el conjunto de sistemas generales y equipamientos estructurantes supramunicipales, más que nunca dada la función de capital insular que desempeña Puerto del Rosario.

El sistema de infraestructuras y servicios, compuesto por las grandes infraestructuras, equipamientos estructurantes y sistemas generales de relevancia territorial, queda recogido en el PIOF en vigor bajo el paraguas de los Sistemas y Elementos de Rango Estructural (SERE), en concreto en el reconocido como SGI- Sistemas Generales Insulares- y que abarcan las Infraestructuras, Dotaciones y Equipamientos. Se contemplan a modo enunciativo, los siguientes:

Sedes instituciones Administración Insular, Autonómica y central.

Ciudad de la Justicia

Hospital Insular

Palacio de Formación y Congresos

Centro de Servicios de Protección Civil y Emergencias.

Centro de Servicios administrativos insulares y autonómicos

Residencia para pacientes y familiares

Residencia de Discapacitados

Residencia para la Tercera Edad

Centro de Extensión Universitaria y Formación

Archivo Histórico

Espacio museístico y cultural del Charco

Casa Museo Unamuno

Casa Museo Doctor Mena

Instalaciones Deportivas

Parque Tecnológico de Los Estancos

Merendero Casas de Felipito el Feo

Ciudad Deportiva de Puerto del Rosario

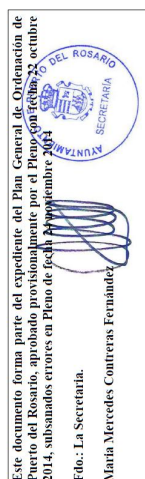
Circuitos de Motocross y rallies.

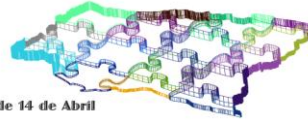
Las condiciones urbanísticas de estos equipamientos estarán en función del uso específico y en garantía de su funcionalidad.

8.4.3 EL SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS.

El sistema de Infraestructuras y Servicios se compone de las grandes infraestructuras y sistemas generales de relevancia territorial, donde se prevén los servicios básicos para la organización del territorio en su conjunto, como las comunicaciones, abastecimiento, viario, etc. necesarios para el desarrollo del resto de usos, cuyos objetivos principales son:

- Conformar una red unitaria y racional de implantación que permita satisfacer las necesidades de los diferentes núcleos y actuaciones del término municipal.





- Posibilitar un modelo flexible que se adapte en lo posible a las nuevas necesidades a las que sirve.

- Dimensionar las infraestructuras a las necesidades reales del modelo planteado, evitando implantaciones que generen tensiones en el territorio.

La Directriz 67 establece la necesidad de que el planeamiento general justifique la capacidad de las infraestructuras y de los sistemas generales existentes, para satisfacer la demanda de recursos y servicios provenientes de las implantaciones residenciales, turísticas o mixtas a que darían lugar, debiendo a posteriori el planeamiento de desarrollo incorporar la previsión de ejecución por los promotores de las obras necesarias, en su caso, para la conexión con los sistemas existentes y de sufragar las obras precisas para el mantenimiento del nivel de servicio de éstos.

Las infraestructuras de primer nivel de servicio son definidas explícitamente por el Plan Insular para determinadas redes infraestructurales; la definición de las restantes quedan remitidas o incluidas a planes de infraestructuras específicos y complementadas por el planeamiento de acuerdo al marco competencial diseñado por la legislación vigente.

Los criterios básicos de la ordenación de las infraestructuras generales consisten en aprovechar al máximo las existentes, mejorando sus niveles de servicio, su integración en la red y su adecuación ambiental. En tal línea las actuaciones deberán mejorar ante todo el nivel de servicios de los núcleos existentes. Para ello se posibilitara la máxima utilización compartida de espacios, canalizaciones y elementos de soporte en las prestaciones de distintos servicios infraestructurales, con el fin de reducir el número de aquellos, limitar sus impactos sobre el territorio y reducir costes.

Se reseñan a continuación, a los efectos previstos en la Directriz 67, los principales elementos de los Sistema Generales de Infraestructuras y equipamientos existentes y previstas en el término municipal.

➤ LA RED DE AGUA

El agua es uno de los principales problemas con que se encuentra la Isla de Fuerteventura en general y, por tanto, el municipio de Puerto del Rosario, puesto que los recursos hídricos naturales disponibles son claramente insuficientes para la demanda existente en todos los sectores (residencial, turístico, terciario, agropecuario, etc.), adscribiéndose como norma general en el vigente Plan Hidrológico de Fuerteventura el agua procedente de los recursos subterráneos al consumo agrícola. De ahí la necesidad imperiosa de acudir a la producción industrial de agua para cubrir las necesidades de abasto, y por ello la regulación de todas las fases de producción, distribución, abastecimiento, evacuación y depuración.

El órgano gestor en materia de aguas en Puerto del Rosario es el Consorcio de Abastecimiento de Aguas a Fuerteventura (CAAF), Ente Insular constituido al amparo de los

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el 20 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.
Fdo.: La Secretararía.
María Mercedes Contreras Fernández

artículos 37 y 40 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales (Decreto de 17 de junio de 1955) por el Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura y los Ayuntamientos de la isla, al que se unen en menor medida otras entidades gestoras de carácter privado en algunos municipios.

El CAAF produce y distribuye el agua potable a los habitantes de los municipios consorciados, entre los que sin duda destaca la capital Puerto del Rosario, disponiendo actualmente del 38,80 % (29.300 m³/d) de la capacidad de producción nominal instalada en la isla (desalinización de agua de mar). Solo falta cerrar el ciclo del agua con la depuración/regeneración y reutilización o aprovechamiento de las aguas depuradas/regeneradas, recogándose entre los objetivos del Consorcio: la depuración y aprovechamiento de las aguas residuales (aunque esta función no ha sido transferida hasta estos momentos).

La *producción* industrial del agua se fundamenta en la desalinización de agua de mar, mediante la técnica de osmosis inversa alimentada con energía eléctrica, a través de las correspondientes Estaciones Desaladoras (EDAM), una de las cuales (de las tres existentes) está ubicada en Puerto del Rosario, con una capacidad de 22.500 m³/día, encontrándose actualmente en ejecución en la misma dos nuevas líneas de 7.000m³/día de producción unitaria, con lo que la EDAM alcanzará los 36.500 m³/día de agua potable, convirtiéndose así en el centro de producción más importante de la Isla.

La EDAM de Puerto del Rosario abastece a todo el casco urbano de Puerto del Rosario y restantes núcleos del municipio. Además abastece a todos los núcleos del municipio colindante de La Oliva, excepto a una parte del casco urbano de Corralejo, centralizándose pues en la misma la mayor parte de la producción insular.

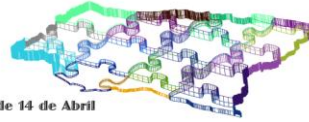
Además de la EDAM de Puerto del Rosario, existen en el municipio otros centros de producción de titularidad privada, cuya dimensión es mínima en comparación, alcanzando escasamente los 500 m³/día, lo que unido a los anteriores conforma un volumen de producción de agua de 23.000 m³/día actualmente.

Por RD 907/2007, de 6 de julio, se aprobó el Reglamento de Planificación Hidrológica, cuyo art. 14 establece los criterios para la estimación de las demandas de agua. A tal efecto, los Planes hidrológicos de cuenca incorporarán la estimación de las demandas actuales y de las previsibles en los horizontes temporales a medio y largo plazo y de acuerdo con los planeamientos urbanísticos en función de las demandas poblacionales, agropecuarias y terciarias.

El vigente Plan Hidrológico Insular de Fuerteventura, aprobado por Decreto 81/1999, de 6 de mayo (BOC núm. 105, de 6 agosto1999), previó un consumo de 125 litros por habitante y día, sin distinguir en función de los usos de destino. El RD 140/2003, de 7 febrero, por el que se establecen criterios higiénico-sanitarios de la calidad del agua de consumo humano, establece la obligación de dotación de agua para cubrir las necesidades higiénico-sanitarias de la población y el desarrollo de la actividad de la zona de abastecimiento como mínimo en 100 litros por habitante y día; no obstante, a la hora de establecer la frecuencia de muestreo en el control de calidad de las aguas, el método fijado por el RD 140/2003 citado utiliza el parámetro de dotación media de 200 Lhd.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Cabildo Insular de Fuerteventura, octubre 2014, subsanados errores en Plano de fecha 17 de septiembre 2014.
Fdo.: La Secretaría.
Maria Mercedes Contreras Fernandez





Es por ello que al objeto de acompasar los caudales disponibles a las demandas reales se ha optado por incrementar la estimación de la demanda media a 200 LHD, con lo que la actual planta, máxime con las ampliaciones, cubre sobradamente las necesidades del horizonte poblacional del Plan.

Teniendo en cuenta el horizonte temporal del Plan y la proyección de población realizada sobre esa base, partimos de una población de referencia de 66.500 habitantes para el año horizonte 2.024, la demanda de agua sería la resultante:

$$66.500 \text{ hab.} \times 200 \text{ LHD} \times 365 \text{ días/año} = 4,8 \text{ Hm}^3/\text{año}$$

Cantidades perfectamente asumibles en el marco de la capacidad de las infraestructuras insulares, siendo la previsión del PIOF en trámite de revisión para toda la Isla de 133.129 hab. x 250 l/hab. x día x 365 días/año.....12,15 Hm³/año.

No se aportan datos de la demanda de consumo del sector turístico y agropecuario, al ser éstos irrelevantes en el municipio.

Desde las estaciones desalinizadoras el agua producto se bombea a los depósitos reguladores que permiten absorber las puntas del consumo y los periodos de parada de los bombeos (por avería o por necesidades de explotación). Los depósitos gestionados por el CAAF disponen de una capacidad actual de unos 75.700 m³, siendo los más representativos los ubicados en —La Calderetilla (16.500 m³) y —La Herradura (32.000 m³), ambos ubicados en el municipio, no disponiendo de datos fiables para estimar la capacidad de almacenamiento de los depósitos vinculados al resto de EDAM's que no gestiona el CAAF.

Atendiendo a la relación entre la capacidad de almacenamiento del CAAF respecto a su producción actual, que resulta de 2,60 días, y a la demanda de agua de abasto, según módulos de abastecimiento indicado, se observa que no se dispone de la capacidad de almacenamiento mínima fijada en el vigente Plan Hidrológico de Fuerteventura. Al respecto, se encuentran actualmente en ejecución tres (3) nuevos depósitos reguladores de 5.000 m³ de capacidad cada uno, en otros puntos de la Isla, en concreto en los ámbitos de Morro Francisco, Morro del Puerco y Tiscamanita.

En cuanto a la red de instalaciones de almacenamiento y distribución, se cuenta con las siguientes infraestructuras en el municipio:

- Depósitos de La Herradura
- Depósito de Calderetilla
- Depósito Pitera 1 (La Asomada)
- Depósito Pitera 2 (La Asomada)
- Depósito Jaifa
- Depósitos Piedra Sal
- Depósito Tefía
- Depósito Ampuyenta alto

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno de dicho Ayuntamiento el día 27 de Octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Noviembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
María Mercedes Contreras Fernández

- Depósito Ampuyenta bajo
- Depósito Casillas 1 (fuera de servicio)
- Depósito Casillas 2 (fuera de servicio)
- Depósito circunvalación (fuera de servicio)
- Depósito Matorral.

Desde los depósitos reguladores salen las aducciones que surcan la isla para proporcionar suministro a los distintos núcleos urbanos. Estas aducciones interconectan, mediante bombeo para poder salvar los desniveles topográficos, los distintos depósitos reguladores distribuidos por la isla.

La infraestructura hidráulica que conecta los depósitos está compuesta por tres aducciones principales de las que se derivan aducciones secundarias para abastecer los distintos núcleos urbanos suministrados: Conducción Norte, Conducción Sur y Conducción Centro

La Conducción Norte se inicia en los depósitos de la Herradura de Puerto del Rosario y finaliza en el depósito de Corralejo. Mediante conducciones derivadas de ésta se abastece a los diferentes núcleos del municipio de La Oliva.

La Conducción Sur parte de esos mismos depósitos y finaliza en el Depósito n° 1 de Gran Tarajal, dando suministro a los diferentes núcleos de la costa.

La Conducción Centro también parte de los depósitos de La Herradura y finaliza en el de la Lajita. Discurre por el centro de la isla, abasteciendo a los núcleos del municipio de Betancuria, La Antigua y a los suministrados de Pájara y Tuineje.

El caudal de agua desalada (m³) procedente de la EDAM que se desvía al municipio es de 7.345 m³/día, cantidad que a día de hoy es suficiente para el abasto de la población, ello sin contar con las ampliaciones ya proyectadas.

Dicho caudal se reparte de la siguiente forma:

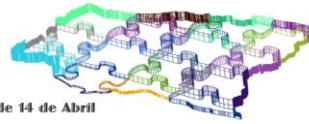
Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el día 27 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de febrero de 2014.

Fdo.: La Secretar(a).

María Mercedes Contreras Fernández



**PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN
DE PUERTO DEL ROSARIO**



Revisión para la adaptación al DL 1/2000, de 8 de Mayo y Ley 19/2003, de 14 de Abril

PUERTO DEL ROSARIO+ PUERTO LAJAS+ ROSA MONJA	5.216
MATORRAL	440
LA ASOMADA	87
TETIR	292
LOS ESTANCOS	187
CASILLAS- TESJUATES	299
GUISQUEY-TIME	125
TEFIA+LAS PARCELAS	149
LA MATILLA+VEGA NUEVA	120
AMPUYENTA	130
PLAYA BLANCA +RISCO PRIETO +ROSA VILA	300

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el día 14 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
 Fdo.: La Secretaría.
 María Mercedes Contreras Fernández
 SECRETARÍA

La red de distribución es de tipo mixto, esto es, la red primaria es ramificada y la secundaria, mallada en un 75%. Lo ideal es que las redes de distribución sean, en la medida de lo posible, de diseño mallado eliminando puntos y situaciones que faciliten la contaminación o el deterioro del agua distribuida, tal y como prevé el RD 140/2003. Dispondrán de mecanismos adecuados que permitan su cierre por sectores, con objeto de poder aislar áreas ante situaciones anómalas, y de sistemas que permitan las purgas por sectores para proteger a la población de posibles riesgos para la salud.

El casco de Puerto del Rosario se encuentra sectorizado, conformándose 11 sectores, existiendo en cada uno de ellos una cabecera de sector en el que se dispone de una línea de montaje formada por contador-válvula-unidad de control, lo que permite conocer en tiempo real los caudales circulantes, así como la presión de la red.

De la red secundaria parten las acometidas particulares.

El problema que presenta la red ramificada es su limitación para atender a ampliaciones derivadas de una mayor demanda, de ahí que el Consorcio de Abastecimiento de agua redactó hace unos años un Proyecto de anillo circular, aunque no llegó a ejecutarse, que discurriendo por la periferia del casco de Puerto del Rosario, permitiría el abasto de los nuevos desarrollos.

El control de estas instalaciones se realiza mediante la incorporación de medidores y actuadores electromagnéticos, con emisión-recepción de señal de radio.

El objetivo fundamental de este Sistema de Telecontrol - Telemando, instalado en el año 1985, es conseguir la disminución de pérdidas, mediante la detección de fugas y actuación automática para evitarlas, y la disminución de los costos de operación.

El sistema permite medir caudales en cantoneras, contadores y si por algún punto de la red está pasando agua.

También se controla el Nivel de agua en depósitos y los metros cúbicos almacenados, se hacen trasvases por caída libre y bombeos con apertura/cierre de electroválvulas y marcha/paro de electrobombas con un software de control de trasvases. Con la puesta en marcha de este sistema, en los bombeos, se ha conseguido ahorrar personal y desplazamientos hasta los mismos y se ha podido bombear en horas valles, del consumo energético, que es más económico.

Este Sistema de Telecontrol se compone de Estaciones Remotas (equipos de Telemedida) que están repartidos por la geografía insular y de un Puesto de Control situado en el Centro de Producción de Pto. Del Rosario.

Las comunicaciones, entre estas estaciones remotas y el puesto de control, se realizan por radio-modem. Para entrelazar todas las estaciones remotas existen tres Repetidores de Radio situados estratégicamente para realizar las comunicaciones.

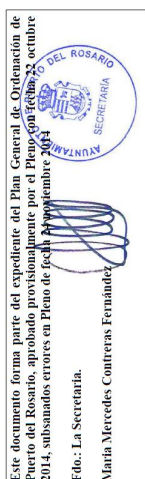
Este control de las redes permite aminorar las fugas de la red pero no conseguir eliminarlas, puesto que la causa principal de éstas es la obsolescencia de algunos tramos de la red y solamente podrán eliminarse (a valores aceptables) cuando se produzca la sustitución de los mismos.

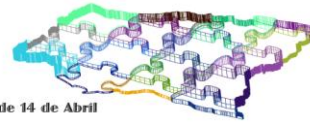
➤ RED DE SANEAMIENTO

Conviene recordar aquí la fuerte e inseparable interrelación de este servicio con el de abastecimiento y distribución de agua. Si las redes de saneamiento no existen sin un abastecimiento previo, es necesario reconocer que un abastecimiento «no debería» existir sin un adecuado saneamiento posterior.

Ha de tenerse en cuenta que este servicio es el que más tarde se ha implantado en todas los núcleos, coexistiendo sistemas modernos de evacuación y tratamiento de las aguas residuales con sistemas de recepción de las aguas en depuradoras unifamiliares, y en su defecto en algunos casos en pozos negros o fosas sépticas individuales. Las urbanizaciones turísticas, urbanizaciones y hoteles tienen normalmente, sus propias redes y sistemas de depuración, con reutilización de aguas residuales depuradas en la mayoría de los casos. No obstante, existen urbanizaciones que aún mantienen el sistema de fosas sépticas.

La gestión de este servicio es doble: municipal y privada. Por su cuantía y longitud de redes, la gestión principal corresponde a los municipios, quedando las edificaciones diseminadas y algunos núcleos turísticos con sistemas totalmente privados.





Aunque de conformidad con sus estatutos, necesidad de gestionar de forma integral el ciclo hidrológico completo del agua, el Consorcio de Abastecimiento de Aguas a Fuerteventura también puede desarrollar las competencias en materia de Saneamiento y Depuración, este efecto aún no se ha producido.

La tendencia será integrar las redes municipales -y las privadas con las que se lleguen a los necesarios acuerdos de cesión- en una red general dependiente del Consorcio, de modo que este Organismo planifique las obras de ampliación precisas, las posibles mancomunaciones de redes y se responsabilice del tratamiento de las aguas residuales, para que puedan volver a ser utilizadas en usos que no requieran la potabilidad de las mismas.

En general, las redes de los núcleos más importantes son unitarias, recepcionando las aguas negras y las pluviales en el mismo colector. En los núcleos más pequeños, las redes de saneamiento solamente reciben las aguas negras, discurriendo las pluviales por cursos naturales. En la actualidad, no existen colectores supramunicipales, discurriendo las aguas por los llamados emisarios, esto es, la conducción cerrada que transporta las aguas residuales desde la estación de tratamiento, o en su caso estación de bombeo o pretratamiento, hasta una zona de inyección en el mar, de forma que se cumplan las condiciones de distancia respecto a la línea de costa (B.M.V.E.) y dilución fijadas por la legislación de aplicación, existiendo emisario (terrestres y submarinos) en los grandes núcleos, entre ellos Puerto del Rosario. En general, la longitud de los emisarios marinos no es grande, por lo que la dispersión de las aguas residuales se hace, en algunos casos, excesivamente cercana a la costa, aunque el oleaje existente permite una difusión rápida del efluente vertido

Otra de las características de este servicio, es la escasa profundidad con las que, generalmente, se ha implantado. Ello supone que cuando la red no tiene capacidad suficiente para absorber los caudales de aguas pluviales que le llegan, los sistemas colectores entran en carga, y las aguas se introducen a las viviendas al retornar por las acometidas domiciliarias; por ello, en las zonas donde se ha producido este hecho en más de una ocasión los imbornales han sido taponados para no recoger las aguas pluviales, dejándolas discurrir por el terreno.

Para solucionar estos problemas se han ido construyendo en algunos núcleos, colectores interceptores que deriven las aguas pluviales descargando de caudales a los colectores existentes.

Los núcleos costeros recogen las aguas negras (y las pluviales en un cierto porcentaje) en estaciones de bombeo, desde donde son impulsadas a las estaciones depuradoras. En general, estas estaciones de bombeo no poseen ningún tipo de desbaste, ni de pretratamientos de las aguas, lo que provoca problemas de mantenimiento a las impulsiones, así como el consecuente problema de olores.

Por otro lado, colectores que unifiquen vertidos de distintos núcleos, dentro de un mismo municipio, son muy pocos los que existen actualmente, aunque la tendencia es a una progresiva implantación de ellos, al objeto de recoger las aguas en una instalación de tratamiento de mayor capacidad.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el 27 de Octubre de 2014, subsanados errores en Plano de fecha 14 de Septiembre de 2014.
Fdo.: La Secretarí.
Maria Mercedes Contreras Fernandez

Actualmente, la red de saneamiento de la zona consolidada de la Ciudad de Puerto del Rosario puede describirse como una red unitaria, en el sentido de que aúna tanto las aguas residuales como las pluviales por el mismo conducto, dando como resultado que en épocas de lluvias, infrecuentes pero bastante torrenciales, se ponen al descubierto las carencias de las infraestructuras. Las nuevas edificaciones en éste área vierten directamente las aguas pluviales a la calle, para evitar una saturación de la red, tal y como se ha descrito anteriormente. En los nuevos sectores de suelo urbanizable se exige una separación de conductos y de acometidas para residuales y pluviales.

Toda esta red de saneamiento vierte hacia la E.D.A.R. de Puerto del Rosario, localizada en la zona de Risco Prieto, a través de un entramado de estaciones de bombeo o impulsión que van desde Puerto Lajas a Playa Blanca, entrelazado entre sí y conectado a la estación principal que la bombea a la EDAR. Además de Puerto del Rosario, existe red de saneamiento en El Matorral y Puerto Lajas. En los núcleos rurales la red de saneamiento es inexistente, dotándose a través de fosas sépticas.

La zona del Matorral recoge el caudal y lo envía a la EDAR ubicada en el Aeropuerto de Fuerteventura, en el marco de un Convenio de Colaboración. Por su parte, el caudal de Puerto Lajas es impulsado a la EDAR de Puerto del Rosario.


Actualmente la EDAR de Puerto del Rosario tiene una capacidad para unos 3000 m³/día, estando prácticamente al límite de su capacidad, por lo que se hace necesaria una ampliación.

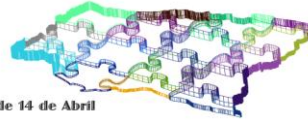
A tal efecto, el presente PGO, opta por una red plural de EDARs, aunque básicamente centralizando todo el sistema de depuración de aguas de la ciudad de Puerto del Rosario y la zona de Puerto Lajas en la EDAR de Risco Prieto, aún a costa de aumentar las estaciones de impulsión, ya que la otra alternativa multiplicaría los puntos de contaminación, amén del mayor coste de mantenimiento de las distintas instalaciones. Junto a ésta, se localizaría una EDAR en la zona industrial del Matorral, dada la mayor distancia con la capital, que recoja tanto el caudal de las zonas residenciales como de las industriales, sin perjuicio de mantener la colaboración con la EDAR del Aeropuerto en tanto se pudiese en marcha.

Siguiendo el esquema territorial, el PGO plantea dos nuevas EDARs, una en la zona del Parque Tecnológico de Los Estancos, que además de dar servicio a este nuevo Sistema General estructurante recogería los caudales de los núcleos de población de la comarca centro norte del Municipio; y otra en la zona de Zurita, para recoger los caudales de los núcleos de Casillas del Ángel, Tesjuate, La Ampuyenta, Tefía, y el resto de zonas de esta parte del Municipio. En cada uno de los núcleos se localizaría una estación de impulsión y la correspondiente red hasta la EDAR.

El proceso de tratamiento instalado en la EDAR corresponde al biológico convencional de lodos activos en su modalidad de baja carga o aireación prolongada, disponiendo de líneas de agua compuestas básicamente por las siguientes unidades principales: desbaste (gruesos y finos), desarenado-desengrasado, reactor biológico (con nitrificación-desnitrificación en algunos casos), decantación secundaria y tratamiento final mediante filtración en lecho de arena y desinfección por

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario el día 27 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.
Fdo.: La Secretararía.
María Mercedes Contreras Fernández





cloración, contando además con un tratamiento terciario mediante microfiltración seguida de una desalinización por Electrodialisis Reversible (EDR) para la reutilización de efluentes como agua de riego, que deben cumplir las exigencias de calidad establecidas en el Real Decreto 1620/2007, de 7 de diciembre, por el que se establece el Régimen Jurídico de la Reutilización de las Aguas Depuradas.

En cuanto a las líneas de fango existentes en las EDAR`s de mayor capacidad de tratamiento, se componen en esencia de espesadores por gravedad y mecánicos seguidos de una deshidratación mecánica mediante filtros banda o centrífugas, evacuándose en todos los casos el lodo deshidratado al vertedero del Complejo Medioambiental de Zurita, por gestor autorizado.

En este sentido, se han sobredimensionado las líneas de lodos para tratar los provenientes de otras depuradoras, incluyendo los sistemas aislados de depuración instalados en viviendas unifamiliares dispersas, fosas sépticas y pozos negros, previéndose su traslado a dichas EDAR principales mediante camiones cisternas que descargan en unas arquetas de recepción de fangos, de forma que en función de la estabilidad que presenten se enviarán al tratamiento biológico (fosas sépticas y pozos negros) o directamente al espesador mecánico (otras EDAR`s).

capacidad de la EDAR PUERTO ROSARIO

- Capacidad de tratamiento: 4.200 m³/d, de los cuales 3.000 m³/d corresponden a las dos (2) nuevas líneas instaladas (2x1.500 m³/d), y los 1.200 m³/d restantes a la instalación primitiva.
- Líneas de agua (3.000 m³/d): desbaste, desarenado-desengrasado, reactores biológicos, decantación secundaria, microfiltración (Dual Sand), desalinización por electrodialisis (EDR).
- Línea de fango: espesado, deshidratación mecánica (centrífuga).

En cuanto a la red de riego, en la actualidad existen pequeños tramos de redes de riego para zonas verdes con aguas regeneradas procedentes de los tratamientos terciarios de la EDAR. Además del riego de parques, jardines, zonas verdes y campos de golf, ha surgido recientemente una demanda del sector agrícola, destinadas básicamente al cultivo de alfalfa y forrajera, proyectándose actualmente el caso del Valle de Guisgüey y Valle de Goroy, al igual que ya están en funcionamiento en el entorno del Valle de Gran Tarajal, (municipio de Tuineje).

➤ ENERGIA ELECTRICA

La garantía de suministro en las adecuadas condiciones de calidad y continuidad exige que, en cada momento, exista una capacidad de generación suficiente para hacer frente a la demanda eléctrica. El dimensionamiento y tamaño del parque generador debe ser tal que dicha garantía de suministro incluya aquellas situaciones en las que los consumos alcanzan valores extremos, es decir, las situaciones de punta en cada sistema.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el día 14 de diciembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de diciembre de 2014.
Fdo.: La Secretarìa.
Maria Mercedes Contreras Fernandez

Las islas de Lanzarote y Fuerteventura se encuentran unidas por un cable submarino, de 120 mm² de sección, y por lo tanto constituyen un sistema único. Dicha interconexión es de 30 KV con una capacidad nominal de 20 MVA aunque la capacidad actual de trasbase es de 15 MVA.

Al igual que con el agua, distinguiremos entre generación, transporte y distribución.

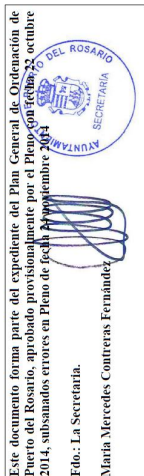
Respecto de la generación, en régimen ordinario, actualmente la generación eléctrica en Fuerteventura depende de la Central Diesel de Las Salinas. Además existen pequeñas instalaciones para suministro a usuarios y comunidades aisladas de la red eléctrica. Más del 95% de la energía total consumida procede de la combustión de fuel-oil y gas-oil en dicha central.

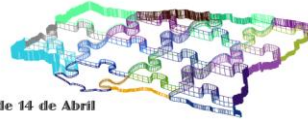
El suministro de fuel-oil se realiza mediante tuberías que enlaza el muelle de descarga con los tanques de almacenamiento mientras que el gas-oil es suministrado por camiones. La refrigeración se realiza mediante dos circuitos abiertos de agua de mar.

Respecto de la generación eléctrica mediante energías renovables, distinguimos entre la eólica que, por su grado de desarrollo tecnológico, sus costes y su carácter limpio e inagotable, es una de las que cuentan con mayor futuro y tiene un alto potencial de aplicación como recurso energético endógeno. El aprovechamiento se realiza mediante el empleo de aerogeneradores que puede colocarse de forma individual o colectiva (parque eólico). La última revisión del PECAN considera que en el año 2015 se añadirá la potencia resultante de un nuevo concurso de asignación de potencia, así como de la autorización de otras instalaciones que en su caso puedan quedar exceptuadas de concursar para la obtención de asignación de potencias a efectos de completar la potencia total permitida en el artículo 4 del Decreto 32/2006; la Energía de origen fotovoltaico donde se aprovecha la radiación electromagnética que incide sobre las células constitutivas de los paneles. El potencial fotovoltaico de Fuerteventura apenas ha sido, como estima el PECAN, explotado. A finales de 2010 cuentan con autorización administrativa, pendiente de ejecución, unos 4,3 MW en toda la isla; Energía de origen solar térmico, su uso está centrado en el uso turístico y domestico con instalaciones de pequeño tamaño realizadas mediante termosifones y que aproximadamente suman un total de 1500m² de paneles instalados. Sin embargo, las instalaciones termoeléctricas que vierten su potencia a la red, comienzan a ser rentables a partir de una determinada dimensión. Al contrario que la energía solar fotovoltaica, en la que el abanico de potencias en el que se puede mover las instalaciones es variadísimo, las instalaciones termoeléctricas hoy por hoy requieren unas superficies, para producir determinadas potencias, difícilmente compatibles con lo reducido de los territorios insulares y sus sistemas eléctricos. Por ello, los suelos destinados a energía solar pueden ser indistintamente para energía solar fotovoltaica o termoeléctrica.

El PECAN considera los siguientes vectores energéticos: Procedente del biogás producido tanto en vertederos como en depuradoras de aguas residuales por medio de lodos y procedente del aprovechamiento de las mareas.

A efectos de demanda, siguiendo criterios técnicos, la potencia instalada idónea debe estar en torno a una horquilla que va de los 0,4 a los 0,6 KW/m²c de coeficiente de simultaneidad, tanto en demanda doméstica como terciario. Este dato nos suministra la potencia necesaria de una





estación transformadora. Por otro lado, dependiendo de nos encontremos en urbano, semiurbano o disperso, el radio de acción de las redes no debe superar los 350, 450 o 700 metros, lo que nos ofrecerá la capacidad o necesidad de un ámbito determinado para una Estación transformadora.

El PECAN 2006(Plan Energético de Canarias) definió las necesidades del nuevo equipo generador para cada isla o sistema insular y cada año de vigencia del plan, en base a la disponibilidad del equipo generador existente, corregido por el coeficiente tradicional de garantía de potencia.

El equipo generador en la Isla viene constituido por la central eléctrica de las Salinas en el barrio del Charco, Puerto del Rosario, partiendo de esta las distintas líneas de alta, media y baja tensión hacia el Norte y Sur de la Isla. Habría que recordar que el sistema eléctrico de Fuerteventura está ligado a la isla de Lanzarote de ahí la importancia estratégica de esta infraestructura en el contexto no sólo municipal sino insular y regional. Dentro del mismo recinto existe una subestación estando prevista una segunda en la zona Rosa de la Monja de la que partirán las distintas líneas de transporte.

Indicar también que dada la perentoriedad del emplazamiento de la actual central eléctrica en las Salinas por la previsión de desmantelamiento de ésta, el Plan, de acuerdo con el planeamiento insular, ya ha previsto una nueva ubicación en la zona de Zurita que junto con la futura central del Sur de la isla complete el sistema eléctrico de Fuerteventura.

En cuanto al Transporte, distinguiremos entre alta, media y baja tensión. El transporte de distribución de la red eléctrica en Fuerteventura en AT está constituido por una única línea aérea de doble circuito a 66 kV, entre el SE de Las Salinas y el apoyo nº 11. En este apoyo se deriva:

Línea sur. Consta de dos tramos de líneas de simple circuito a 66 kV.

Línea norte. Consta de dos tramos de líneas de simple circuito.

Actualmente, las actuaciones a desarrollar en la Red de Transporte energético se encuentran contempladas en el documento denominado “Planificación de los Sectores de Electricidad y Gas 2008-2016”, aprobado por el Consejo de Ministros con fecha 30 mayo 2008, planificación que es vinculante para la empresa gestora de dicho transporte, esto es, RED ELECTICA DE ESPAÑA S.A.U. Además, algunas de las instalaciones que esta planificación prevé implantar en el Termino de Puerto del Rosario son instalaciones contempladas en la Resolución de 27 diciembre 2012, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se aprueba el programa anual de instalaciones de las redes de Transporte publicado en el BOE número 10, de 11 enero 2013 por tratarse de “actuaciones excepcionales”. Esta es precisamente la Línea Gran Tarajal-Puerto del Rosario 132 KV y 4 CKT Puerto Rosario-Salinas.

Así pues, en el conjunto de las distintas clases de suelo, las líneas de transporte eléctrico de AT, tanto actuales como previstas, son las siguientes:

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Consejo de Ministros con fecha 30 mayo 2008, y modificado por el Decreto de 27 diciembre 2012, subsanando errores en el Plan de fecha 11 enero 2013.

Fdo.: La Secretaría.
Maria Mercedes Contreras Fernandez

- Línea de 66 KV que une la subestación de Corralejo con Las Salinas (tramos aéreos y subterráneos).
- Línea de 66 KV que une la subestación de Gran Tarajal con Las Salinas. (tramos aéreos y subterráneos).
- Línea de AT 132 KV Puerto del Rosario-Gran Tarajal
- Línea de AT 132 KCV Puerto del Rosario-La Oliva
- Línea de AT 66 KV Puerto del Rosario-Salinas.

Tener igualmente en cuenta la modificación de la planificación eléctrica 2008-2016 y el Programa anual de 2010, realizado por Orden ITC/2906/2010, de 8 noviembre, Resolución de 27 diciembre de 2012 de la Dirección General de Política energética y Minas, y las Ordenes IET/1131/2014, de 24 junio (BOE 1 julio 2014) y Orden IET/1132/2014, de 24 junio.

El paso a media tensión (MT) se realiza en cuatro subestaciones transformadoras (Puerto del Rosario, Corralejo, Gran Tarajal y Matas Blancas-Jandía), de las que parten líneas de media tensión (20 Kv), que cubren prácticamente todas las poblaciones de la Isla. Normalmente son líneas de Simple Circuito (SC) y solo algunos tramos ligados a los centros de mayor consumo son de Doble Circuito (DC). En la planificación estatal se contemplan nuevas subestaciones.

Las líneas de MT solo proporcionan suministro directo a los usuarios industriales más importantes y algunos del sector servicio. El resto de los usuarios se suministran en Baja Tensión (BT). El paso de tensión (de 20 Kv a 220-380V) se realizan en centros de transformación. Igualmente la planificación estatal contempla nuevos centros de transformación.

➤ GESTION DE RESIDUOS

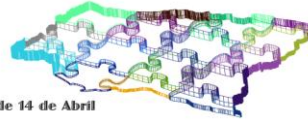
En la actualidad se encuentra en vigor el Plan Territorial Especial de Residuos (en adelante, PTER), que recoge las previsiones que en materia de planificación y gestión de residuos ha de cumplirse.

El sistema de gestión contempla un amplio espacio destinado a Complejo Ambiental así como puntos de recogida municipales o comarcales que garantizan el traslado de los residuos al Complejo Ambiental de Zurita. Estos puntos de recogida comarcales o municipales, se califican todo ellos de sistemas generales insulares de recogida y gestión de residuos, unos se califican como Centros de Transferencia y otros Puntos Límpios.

En coherencia con el PIOF y en cumplimiento de la DOG 41 se categoriza como SRPIE las reservas de suelo que el PTER destina a infraestructuras de tratamiento y eliminación de residuos o futuros complejos ambientales, en las siguientes zonas: Entre Tefía y Las Parcelas (Área 3), entre Puerto del Rosario y el aeropuerto (Áreas 8 y 9), , entre Triquivijate y el Matorral (Área 12), al norte de Tesejerague (Área 14), al sur de Tesejerague (Área 15), al norte de Matas Blancas (Área 19).

Según el Estudio de composición y caracterización de los residuos sólidos urbanos de la Comunidad Autónoma de Canarias realizado en 2010, el municipio de Puerto del Rosario generaba





un volumen anual de residuos en torno a las 15.415 Toneladas métricas, repartidos en fracción orgánica, papel-cartón, envases y otros. Actualmente, a 2013, según información recabada del Cabildo Insular, dicha cifra se ha reducido a 14. 047 Tm, achacándose la reducción por un lado a la situación de crisis económica y por otro a un aumento del reciclado. El servicio se encuentra concesionado trasladándose todos los residuos al Centro citado de forma directa por la cercanía, sin necesidad de contar con planta de transferencia. Existe además un punto limpio en la zona de Risco Prieto.

La recogida selectiva de: vidrio, papel-cartón, envases ligeros, chatarra y aceites vegetales, así como de baterías y pilas (residuos peligrosos) son gestionados directamente por el Gobierno de Canarias. Los neumático fuera de uso (nfu) son recogidos por una empresa especializada que los somete a los tratamientos correspondientes de acuerdo al Sistema Integrado de Gestión puesto en marcha por la comunidad autónoma. Los vehículos fuera de uso (vfu) son gestionados por el Ayuntamientos aunque el cabildo insular a través de la Consejería de Medio Ambiente, realiza la recogida de algunos vehículos abandonados en algunos puntos. La gestión municipal que se realiza con los vfu consiste en depositarlos en una parcela, municipal o privada, y posteriormente ser trasladado fuera de la isla por un gestor autorizado. Actualmente ya opera en la isla el primer Centro Autorizado de Tratamiento (CAT) de descontaminación de vehículos. Desde el año 2005 no se recogen vfu en el complejo ambiental de Zurita.

Los residuos de construcción y demolición (rcd) van al complejo ambiental de Zurita donde se efectúa un control de entrada y una verificación visual in situ, así como un aprovechamiento parcial como material de cubrición y sellado. Gran parte de los rcd son depositados por los productores de los mismos en escombreras y vertederos descontrolados, es por ello que no se conoce el censo real en cuanto a generación de los mismos se refiere.

La recogida de residuos voluminosos se realiza, principalmente por dos vías: La recogida selectiva puerta a puerta municipal y la entrega voluntaria en los puntos limpios. Una vez recogido son transportados hasta el complejo ambiental de Zurita donde se almacenan de forma diferenciada a la espera de su posterior tratamiento. Los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (raee) son gestionados junto con los residuos voluminosos. No obstante, con la entrada en vigor del Decreto 208/2005, deben ser gestionados independientemente.

En cuanto a los residuos industriales, se pueden dividir en tres grupos: inertes, no peligrosos y peligrosos. Tanto los residuos inertes como los no peligrosos normalmente son gestionados junto con los residuos domiciliarios y eliminados mediante su vertido en el complejo ambiental de Zurita. Respecto a los residuos peligrosos, tanto los grandes productores como la gran mayoría de los pequeños productores, entregan dicho residuo a los gestores autorizados para su correcta gestión. Los residuos sanitarios también se clasifican en inertes, no peligrosos y peligrosos. Los inertes y los no peligrosos son gestionados por los servicios municipales como residuos urbanos, y los peligrosos gestionados por gestores autorizados. Los residuos peligrosos son competencia de la Comunidad Autónoma de Canarias. Los generados en la isla son entregados

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el día 14 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Septiembre de 2014.
Fdo.: La Secretararía.
Maria Mercedes Contreras Fernandez

por los productores de los mismos, a los gestores autorizados de residuos peligrosos los cuales se encargan de su gestión.

Por último, los residuos agropecuarios, su incidencia es escasa por lo que no plantea grandes problemas desde el punto de vista de su gestión. Sólo en el caso de los fitosanitarios, que normalmente son clasificados como peligrosos y por tanto sujetos a legislaciones específicas. Actualmente no existe en Fuerteventura sistema para la recogida de los mismos. Y los restos de las ganaderías porcina y avícola los que pueden presentar mayores problemas y ser gestionados como residuos ganaderos. Estos engloban tanto los residuos de mataderos, decomisos, subproductos cárnicos y animales muertos (rmdsam). Actualmente estos residuos deben ser separados y diferenciados en origen, en función de sus riesgos sanitarios, diferenciando los Materiales Especificados de Riesgo (MER) del resto. En Fuerteventura la mayor parte de los residuos cárnicos provienen del matadero insular y la gestión consiste en la separación de los MER del resto de los subproductos cárnicos no aptos para el consumo, o no valorizados, y su posterior transporte al complejo ambiental de Zurita. También son trasladados allí los RMDSAM procedentes de productores privados incluidos los animales de compañía. Todos los RMDSAM que entran en el C.A. Zurita, sean MER o no, son eliminados mediante vertidos diferenciados

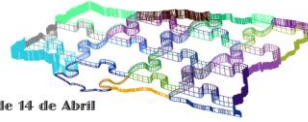
Las instalaciones del Complejo Ambiental de Zurita cubren perfectamente la demanda municipal al estar diseñadas para dar cobertura a toda la demanda insular.

8.4.3.1 SISTEMA GENERAL VIARIO Y DEMÁS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS LOCALES

La red viaria propuesta por el PGO se diseña en base a los principios y objetivos establecidos en las Directrices 94 y 95, de ahí que se complete con un ambicioso estudio de la Movilidad, el tráfico y el transporte colectivo. La planificación se hace igualmente en base al principio de jerarquía viaria, a cuyo efecto se establecen tres niveles, siguiendo a modo de recomendación la estructura marcada por la Directriz 96 para el Planeamiento Insular:

- Un **primer nivel**, que equivaldría a la Red nivel básico, que se destina a tráficos de largo recorrido y que básicamente conforma el Eje Norte –Sur a nivel Insular. El trazado definitivo del corredor “Autovía Corralejo-Puerto del Rosario-Morro Jable” a su paso por el término municipal de Puerto del Rosario vendrá definido por el “Proyecto de Trazado y construcción Puerto del Roasrio-La Caldereta” y por el “Proyecto de trazado y construcción Aeropuerto-Pozo Negro”, los cuales son competencia de la Consejería de Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias, enlaces incluidos. Ello no obstante, se hace preciso significar que el trazado hasta ahora previsto para dicho tramo se ha visto afectado por la Orden DEF/609/2013, de 4 de abril (B.O.E. núm. 91, de 16 de abril de 2013), al disponer para la instalación militar denominada Acuartelamiento “Teniente Coronel Valenzuela”, que “(...) se hace aconsejable preservarla de cualquier obra o actividad que pudiera afectarla”. En consecuencia, y de acuerdo con lo previsto por el planeamiento insular, el trazado previsto se considera meramente orientativo para dicho tramo, cuya definición habrá de ser efectuada o concretada por el órgano competente del Gobierno de Canarias, a quien corresponde determinar la alternativa técnico-económicamente más viable a través del pertinente proyecto de ejecución.





El recorrido espacial de esta vía de primer nivel se desarrolla en tres tramos denominados FV 1, FV 2 y FV 3, todas ellas catalogadas como carreteras de interés regional y por tanto de competencia del Gobierno de Canarias de acuerdo con la DT 1ª del Decreto 131/1995, de 15 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Canarias, quien únicamente podrá modificar su clasificación mediante el procedimiento legalmente previsto:

- La FV 1 hacia el norte, que partiendo de Puerto del Rosario y siguiendo un trazado paralelo a la costa este, llega hasta Corralejo en el TM. de La Oliva.
- La FV 2, que, partiendo de Puerto del Rosario y siguiendo un trazado paralelo a la costa este de la isla hacia el sur llega a conectar la capital con el núcleo de Morro Jable, perteneciente al TM de Pájara.
- La FV 3, que se corresponde con el trazado de la actual Circunvalación de Puerto del Rosario.

Este primer nivel del sistema viario insular, se conecta con el sistema viario comarcal y municipal a través de diferentes enlaces a su paso por el municipio de Puerto del Rosario. El Eje viario Norte-Sur como sistema viario de primer nivel cuenta con diferentes puntos de conexión a su paso por el municipio de Puerto del Rosario, para conectarse con la ciudad y con el resto de las vías secundarias. Por ello, se plantean hasta seis enlaces a su paso por el Puerto del Rosario, de los cuales dos de ellos están en funcionamiento en la actualidad. Señalar que, sin perjuicio de la siguiente propuesta, los que deban incluirse en los tramos de las carreteras del eje Norte-Sur **serán los que finalmente se aprueben en los Proyectos de construcción** citados anteriormente que se encuentren en tramitación por parte de la Consejería competente del Gobierno de Canarias por lo que **los enlaces propuestos son indicativos**. Son los siguientes:

- Enlace 1 (previsto): Se propone a la altura de Plan Parcial Turístico “Rosa del Lago. La razón viene motivada para dar acceso a la única zona turística del Municipio prevista según el Plan Parcial aprobado definitivamente por la C.U.M.A.C. en sesión de 23 de febrero de 1999, con una capacidad máxima alojativa de 2.504 plazas y un campo de golf de 18 hoyos. Este enlace solucionaría igualmente el acceso a los núcleos de población de Guisgüey, y Puerto Lajas, dos zonas residenciales que suman actualmente unos 1.200 habitantes, segregándose así el uso residencial y turístico del industrial/comercial previsto en el siguiente enlace.

- Enlace 2 (previsto) en la zona de la Hondura, que solucionaría el acceso al futuro Puerto de Interés general de La Hondura, y toda la zona comercial e industrial aledaña, conectando con una vía de penetración hasta la actual carretera FV1, a la altura del cruce de Inpescasa.

- Enlace 3: Enlace existente en la vía de circunvalación, que conecta hacia el centro de la ciudad a través de la Avenida Juan de Bethencourt y a través de la FV 10 con los núcleos de población situados en la zona centro-norte del Municipio (La Asomada, Los Estancos, Tetir, El Time y La Matilla), además del Sistema General Insular Parque Tecnológico Los Estancos. Sería interesante la ejecución tipo pesa, cuya glorieta sur sería la prevista en el PGO en c/ Juan Bethencourt con c/ Sabandeiros, y la norte (a ejecutar ex novo), dando así servicio al camino de La Herradura y a las instalaciones deportivas insulares.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario el día 20 de febrero de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.
Fdo.: La Secretaría.
María Mercedes Contreras Fernández

- Enlace 4: Enlace existente en la vía de circunvalación, que conecta con al FV 20, que penetra directamente al centro de la ciudad dando servicio a la zona comercial de Risco Prieto y Zurita (donde se plantea el futuro Parque de Bomberos). A través de la FV 20 conecta con los núcleos de población situados en la zona centro-sur del municipio (Tesjuate, Casillas del Ángel, Ampuyenta, Los Llanos de la Concepción y Tefía). Su ubicación permite que su zona de influencia abarque al Complejo Medioambiental y la futura Central Eléctrica de Zurita. Se propone igualmente una solución tipo pesa para que la glorieta oeste de servicio a los Sistemas Generales insulares del Matadero y Cocheras; y la glorieta este, debe dar conexión a una futura vía de servicio que, paralela a la futura autovía, conecte con la actual FV3. Para ello es necesario que el actual enlace entre la FV3 y FV2, a la altura de Las Granadas-Playa Blanca, se reconvierta en enlace tipo pesa, dando así servicio a todos los sectores residenciales colindantes que no cuentan con acceso, además de garantizar la seguridad vial de los usuarios.

- Enlace 5 (previsto): Enlace propuesto al sur de la Circunvalación, a la altura de la zona de Playa Blanca. El acceso a este barrio podría solucionarse con un nuevo carril paralelo al eje hasta enlazar con el anterior

- Enlace 6 (previsto): Nuevo enlace propuesto a la altura del Aeropuerto Internacional de Fuerteventura, proponiéndose además que incorpore accesos al núcleo residencial del Matorral. Este enlace queda supeditado a los reajustes necesarios como consecuencia del desplazamiento del eje norte-sur a la altura de Acuartelamiento Valenzuela, zona declarada de interés para la defensa mediante Orden DEF/609/2013, de 4 de abril (B.O.E. núm. 91, de 16 de abril de 2013).

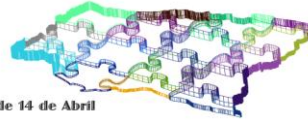
- Enlace 7 (previsto): En la zona sur, para dar accesibilidad a todo el suelo estratégico (Parque Aeroportuario), entre los municipios de Antigua y Puerto del Rosario, se plantea una vía de servicio desde el enlace de la FV413 y su conexión con la actual FV2 a la altura del Barranco Negrín. Daría acceso a toda la zona comercial/industrial del Matorral (tanto la ubicada en Puerto del Rosario como la ubicada en el Municipio de Antigua), además de salida directa desde la terminal de carga del Aeropuerto, segregando así estos accesos de la zona residencial.

-Un **segundo nivel**, que se correspondería con la Red de nivel intermedia, que complementa a la anterior, ofreciendo una mayor interconexión del Municipio con la Isla y enlazando con los núcleos urbanos próximos a la Capital. Parte de las vías que engloba son municipales y parte son insulares. (se identifica en color verde). Está integrada por las siguientes vías:

- La FV1 en su actual trazado, que va desde la zona de Rosa del Lago hasta conectar con el Eje Medular, (teniendo en cuenta el desdoblamiento que plantea el eje norte-sur en esta zona). Esta vía pasará a ser una vía urbana en el momento en que entre en funcionamiento el nuevo trazado de la FV1. Conecta los barrios y núcleos de Rosa del Lago, Puerto Lajas, La Hondura, Rosa de la Arena, Las Salinas, Majada Marcial y el Charco.

- La FV 2 en su actual trazado, que va desde el actual enlace de la FV 2 con la Circunvalación y que continua hacia el Aeropuerto y el núcleo del Matorral, pasando por el antiguo Parador (hoy Hotel Fuerteventura Playa) y la Playa de Playa Blanca. Daría acceso a todo el Barrio de Playa Blanca (Montaña, Resiplaya, Marlape y Lajas Blancas,) Plan Parcial R9 Playa Blanca,





Los Pozos, Ciudad Deportiva, Tamogán y al Hospital Insular Virgen de la Peña, penetrando hasta la Avenida de la Constitución desde el Sur.

- La FV 10 en su actual trazado, que conecta los núcleos de La Matilla, Tetir, Tamariche, Los Estancos, La Asomada y El Time, además del Parque Tecnológico, penetrando directamente en la Av. Juan de Bethencourt.

- La FV 20 en su actual trazado, que conecta los núcleos de Tesjuate, Ampuyenta, Casillas del Ángel, Los Llanos y toda la zona centro-sur de la Isla, así como la zona comercial/industrial de Risco Prieto y el Parque de Bomberos, Complejo Medio ambiental y Central eléctrica en la zona de Zurita, penetrando hasta la Avenida de la Constitución desde el centro.

- La FV 30 conecta el Núcleo de Casillas del Ángel con Los Llanos de la Concepción y el Valle de Santa Inés, en el T.M. de Betancuria.

- La FV 207, se trata de una vía de conexión entre la FV 10 y la FV 30, que comunica al núcleo de Tefía con las distintas vías secundarias del municipio.

-Un **tercer nivel**, que se correspondería con la Red viaria agrícola que complementa a la anterior y que se corresponde con las vías de carácter secundario que dan acceso a los diferentes núcleos poblacionales del municipio. Parte de estas vías son municipales y parte son insulares. (se identifica en color verde). Está integrada por las siguientes vías:

- La FV-214, se trata de una via de acceso a Guisguey que se conecta al Enlace 1 del Eje norte –sur.

- La FV -219 que conecta al núcleo de El Time con la FV 10.

- La FV- 220 que conecta el núcleo de La Asomada con la FV-10 en las proximidades del futuro Parque Tecnológico y a su vez con la FV-20 en la glorieta existente que da acceso a la zona industrial de Zurita.

- La FV-221 que partiendo de la FV-207 conecta el núcleo de Tefía con Los Molinos y Las Parcelas.

- La FV_225 que conecta la FV-10 a su paso por el suelo urbano de Tetir y llega hasta la FV-20 con conexión en la glorieta de Tesjuate.

- La FV-430, que partiendo de la glorieta de Tesjuates, conecta la FV-20 con la FV-413 que va desde Nuevo Horizonte a Antigua.

- A un **cuarto nivel** se enumeran las distintas vías principales que conforman el sistema general viario del suelo urbano capital de Puerto del Rosario. Está constituido por un sistema de nuevas rondas que se van interconectando con las vías principales de carácter radial existentes, de manera que se propone un nuevo planteamiento en la forma de entender y dar solución al tráfico rodado de la ciudad y los problemas que ello conlleva. Se propone las siguientes vías:

- La ronda urbana PR-10, se trata de un primer anillo interior que va entrelazando los distintos barrios con la clara intención de descongestionar el tráfico que circula por las vial radiales principales de la ciudad. Con ello se consigue distribuir el tráfico de vehículos por la ciudad, evitando las aglomeraciones de vehículos que se produce en determinados puntos de la ciudad,

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno de dicho Ayuntamiento el día 27 de Octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Noviembre de 2014.
Fdo.: La Secretararía.
Maria Mercedes Contreras Fernandez

evitando las aglomeraciones de vehículos que se produce en determinados puntos de la ciudad. Arranca del Hospital Insular y en dirección norte, atraviesa los sectores de Gavias del Tablero, Llano de Los Pozos, y sigue por la calle Pintor Ribera después de haber enlazado con la FV-20. Continúa por las calles Vascongadas y Andalucía, para llegar al Barrio de Majada de Marcial atravesando la Charca. De aquí continúa por la calle Gran Capitán para llegar a enlazar con la Avenida Reyes de España y acabar de nuevo en Los Pozos y el Hospital Insular y Playa Blanca.

- La ronda urbana PR-20, se trata de un segundo anillo que circunda la ciudad de Puerto del Rosario de forma paralela a la circunvalación pero más próxima al centro, de tal forma que se interconecten los distintos barrios de la ciudad sin necesidad de acudir a las vías radiales existentes (Avda. Juan de Bethencourt, FV-20, Avda. De la Constitución, Avda. Diego Miller y Avda. Senador Velázquez Cabrera), otorgando una mayor fluidez del tráfico y un ahorro en tiempo y energía en los desplazamientos. Arranca del Hospital Insular y en dirección norte, atraviesa los sectores de La Cañada, Risco Prieto y Rosa Vila hasta llegar a la calle Sabanderos en el Barrio de Fabelo; cruza la Avda. Juan de Bethencourt, bordea por el exterior al Barrio de Majada Marcial, El Charco, Muelle comercial, Avenida Reyes de España, Los Pozos y concluye de nuevo en Playa Blanca.

- Al mismo nivel que las anteriores se encuentran las vías radiales conectoras como arterias principales de la ciudad: C/ Virgen de la Peña, C/León y Castillo, Avda. Juan de Bethencourt, Avda. de la Constitución y Avda. de Diego Miller, Avda. Manuel Velázquez Cabrera, Avda. Primero de Mayo, C/Almirante Lallermund, C/ Barquillos y C/ Duero. .

- Resto de entramado de calles que integran el sistema viario local, cuya jerarquización distingue además entre vías colectoras y locales.
- Caminos y vías rurales

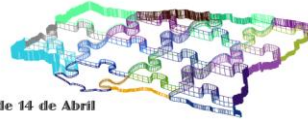
8.4.3.2 El sistema general aeroportuario

Cuenta con su propio instrumento de planificación sectorial, Plan Director del Aeropuerto de Fuerteventura aprobado definitivamente mediante Orden de 3 agosto de 2001 (BOE 12 septiembre 2001), que delimita la zona de servicio del citado sistema general, actualmente en revisión. Para el desarrollo urbanístico de las determinaciones del mismo se aprobó el Plan Especial de ordenación del Sistema general Aeroportuario mediante acuerdo plenario de 28 julio 2003.

El Aeropuerto de Fuerteventura está situado a 5,5 Km al sur de la capital, Puerto del Rosario. Se halla encuadrado en la siguiente clasificación:

- Tipo.....Aeropuerto Civil
- Clase.....Internacional
- Indicativo OACI.....GCFV
- Categoría OACI.....4E
- Categoría Administrativa.....PRIMERA





El acceso al aeropuerto se realiza por la autovía de Puerto del Rosario a El Matorral, mediante una bifurcación por la que se accede a una rotonda situada en los límites del aeropuerto. A partir de esta rotonda se puede acceder tanto al Terminal de Pasajeros antiguo como al nuevo Edificio. El ramal desde la autovía dispone de dos calzadas de 10 m y 2 m de mediana. Los accesos a ambos Terminales tienen un carril en cada sentido. A la instalación se accede mediante enlace de forma directa desde la autopista Puerto del Rosario-Aeropuerto.

8.4.3.3 Los Puertos de interés general.

Según el apdo. 11 del Anexo I del RDL 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (BOE 20 octubre 2011), son puertos de interés general los de Puerto del Rosario y La Hondura.

Para la articulación de la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrentes en esta materia, los planes generales calificarán la zona de servicio de los puertos como sistema general. La delimitación del mismo se hará a través del correspondiente instrumento de delimitación de la zona de servicio.

El Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto (PUEP) de Puerto del Rosario fue aprobado por la Orden FOM/654/2004, de 26 de febrero de 2004, modificado por Orden FOM/2248/2012, de 28 septiembre (BOE 22 octubre 2012), estando el instrumento urbanístico de desarrollo, Plan Especial de la zona de servicio del Puerto, en tramitación.

8.4.3.4 El Parque Tecnológico de Los Estancos.

La creación y establecimiento de parámetros de ordenación viene establecida por el propio Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura, Revisión aprobada definitivamente por DECRETO 69/2010, de 17 de junio (BOC 140, de 19 julio 2010).

8.4.3.5 Complejo Ambiental de Zurita.

El Plan Territorial Especial de Residuos de Fuerteventura aprobado definitivamente por acuerdo del Cabildo de 30 diciembre de 2005, publicado en el Boletín de Canarias mediante anuncio de 16 febrero 2006 (BOC 6 abril 2006), delimitándose el área afectada tanto para éste como para las plantas de transferencia.

9 CONDICIONES COMPLEMENTARIAS PARA LOS PROYECTOS DE ACTUACIÓN TERRITORIAL.

Conforme al artículo 32.2.A)6) del TRLOTCA, forma parte del contenido de la ordenación estructural de los Planes Generales de Ordenación, “la regulación de las condiciones complementarias que deben servir de base para la aprobación de los Proyectos de Actuación Territorial y que garanticen su armónica integración en el modelo de ordenación municipal elegido”.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Cabildo de Fuerteventura el 20 de octubre de 2014, subsanados errores en el Plan de fecha 17 de septiembre de 2014.

Fdo.: La Secretaría.
María Mercedes Contreras Fernández

El régimen que se establece en el art. 62 *ter* TRLOTENC, tanto desde el punto de vista material como procedimental, es lo suficientemente riguroso y contiene las debidas cautelas como para garantizar suficientemente la correcta integración de tales proyectos en los ámbitos de suelo rústico, exigiendo que se evalúe suficientemente las previsibles repercusiones socioeconómicas, territoriales y ambientales, directas e indirectas y a él nos remitimos.

No obstante y sin perjuicio del régimen legalmente establecido en el citado art.62ter TRLOTENC, es necesario establecer una serie de condiciones adicionales con el fin de asegurar además la adecuada inserción de estos proyectos con el modelo de ordenación territorial que marca el presente Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, delimitando al efecto espacios concretos para su localización, allí donde el texto legal lo permitiese:

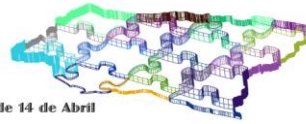
- Se establece la prohibición de los Proyectos de Actuación Territorial en todas las categorías de suelo rústico de protección ambiental.
- Igualmente se establece la prohibición expresa de localización de Proyectos de Actuación Territorial en los ámbitos de suelo rústico de protección territorial siguientes: SRPT Circunvalación y SRPT Puerto Lajas. La justificación es preservar el valor del suelo no ocupado dentro del modelo de sistema territorial diseñado por el presente Plan General. Por el contrario, la superposición de la categoría de suelo rústico de protección de infraestructuras y equipamientos sobre la de protección territorial, garantiza la necesaria localización de actuaciones de interés general sobre un suelo rústico carente de valores en presencia que por su naturaleza molesta o insalubre, requieren un mayor aislamiento y distanciamiento de la población o el paisaje. En otros supuestos la justificación puede venir por la necesaria complementariedad o funcionalidad con otros usos ya existentes.

Para la admisión de actuaciones generales de usos territoriales en tales terrenos, se requiere la previsión expresa del correspondiente Plan Territorial en desarrollo del Plan Insular de Ordenación.

Entre las condiciones de carácter sustantivo está la obligación del promotor de pagar un canon que, de acuerdo con el TRLOTENC, se fija en un 10 por ciento del coste de las obras.

Todo proceso de tramitación de un Proyecto de Actuación Territorial debe respetar una serie de requisitos formales que se detallan en las Normas, relativos fundamentalmente a la aportación de estudios de impacto, consignación de garantías, así como el resto de los compromisos, deberes y cesiones que contraiga voluntariamente el promotor. Complementariamente al resto de las condiciones, las edificaciones vinculadas a los Proyectos de Actuación Territorial deberán cumplir una serie de condiciones estéticas y morfológicas, que se dirigen especialmente a garantizar su correcta integración con el entorno rural en que se inserta.





10 EL NUEVO MARCO LEGAL Y LAS ACTUACIONES PÚBLICAS DE VIVIENDA PROTEGIDA.

La regulación de la ordenación urbanística en materia de vivienda protegida se contiene en las siguientes normas:

- Las Directrices de Ordenación General, aprobadas por Ley 19/2003, de 14 de abril.
- La Ley 2/2003, de 30 de enero, de Vivienda de Canarias, con la modificación operada por la Ley 1/2006, de 7 de febrero.
- Decreto 135/2009, de 20 de octubre, por el que se regulan las actuaciones del Plan de Vivienda de Canarias para el período 2009-2012, modificado por D. 47/2010, de 6 de mayo; por D.87/2011, de 15 abril; y D.77/2012, de 30 agosto.
- El Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias (TRLOTC), aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, con la modificación operada por la ley 4/2006, de 22 de mayo, referida al establecimiento de un régimen transitorio para la legalización de viviendas irregulares.
- El TR de la Ley del Suelo aprobado por RDL 2/2008, de 20 de junio.

Además resultan de aplicación por su condición de legislación sectorial las siguientes normas: a nivel estatal, el RD 2066/2008, de 12 de diciembre, por el que se regula el Plan Estatal de Vivienda y Rehabilitación 2009-2012, modificado por el RD 1713/2010, de 17 de diciembre;.

En el marco de la citada normativa, la presente Revisión del Plan General de Ordenación pretende, no sólo dar cumplimiento a las determinaciones legales en materia de vivienda protegida, sino además contribuir a su desarrollo y ejecución y, en este sentido, establecer una serie de medidas normativas que garanticen su eficacia.

La Disposición Adicional Segunda de la Ley 19/2003, de Directrices modifica el apartado 2.A.8) del artículo 32 TRLOTC y el apartado 1.a) del artículo 71, que quedan redactados en los siguientes términos:

- Artículo 32.2.A.8) TRLOTC, referido a las determinaciones que debe contemplar la ordenación estructural de los Planes Generales de Ordenación: “La adscripción de suelo urbano o urbanizable a la construcción de viviendas sometidas a regímenes de protección pública. Esta adscripción no podrá en ningún caso ser inferior al 20% del aprovechamiento del conjunto de los suelos urbanizables y urbanos no consolidados con destino residencial. Tampoco podrá destinarse más del 33% del aprovechamiento de un ámbito o sector a viviendas protegidas de autoconstrucción o de promoción pública en régimen de alquiler.”

- Artículo 71.1.a) TRLOTC, que se refiere a la ordenación pormenorizada del Suelo Urbanizable Ordenado: “Ceder obligatoria y gratuitamente al Ayuntamiento, en parcelas urbanizadas, como participación de la comunidad en las plusvalías, la superficie de suelo precisa para materializar el 10 por ciento del aprovechamiento del sector”

Por su parte, la Disposición Adicional Séptima de la Ley 19/2003 modifica el artículo apartado 1 del 27 de la Ley 2/ 2003, de 10 de febrero, de Vivienda de Canarias, referido a la afectación de suelo en el planeamiento municipal, estableciendo que en los municipios declarados de preferente localización de viviendas protegidas, los planes generales habrán de destinar a la construcción de viviendas sujetas a algún régimen de protección pública *como mínimo el 25% del*

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el día 14 de octubre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de noviembre de 2014.
Fdo.: La Secretararía.
María Mercedes Contreras Fernández
SECRETARÍA

aprovechamiento con destino residencial del conjunto de los suelos urbanizables y urbanos no consolidados.”

La declaración de Puerto del Rosario como municipio de preferente localización de viviendas protegidas deriva del Decreto 27/2006 ya derogado. Hoy por hoy, la DA 2ª del D.135/2009 mantiene dicha categorización, por lo cual, le es de aplicación dicho porcentaje del 25%.

El art 27.2 de la Ley de Viviendas, establece la posibilidad de que dicho porcentaje pueda alcanzarse, mediante la afectación expresa de bienes del patrimonio municipal a vivienda protegida, aún en ámbitos que no sean susceptibles de ser computables, ya sea por tratarse de suelo urbano consolidado, ya sea por tratarse de unidades o sectores de régimen transitorio.

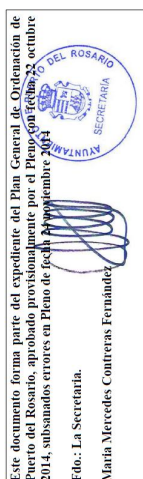
Respecto de la medidas y actuaciones públicas en materia de vivienda protegida, el PGO de Puerto del Rosario apoya decididamente todas y cada una de las actuaciones previstas en el marco del Plan de Vivienda, velando por la reserva legal prevista en el TRLS de destinar el 30 % de la edificabilidad residencial prevista por la ordenación urbanística en el suelo que vaya a ser incluido en actuaciones de urbanización con destino a vivienda sujeta a un régimen de protección pública que, al menos, permita establecer su precio máximo en venta, alquiler u otras formas de acceso a la vivienda, como el derecho de superficie o la concesión administrativa, dentro de su ámbito territorial de aplicación y conforme a una distribución de su localización respetuosa con el principio de cohesión social.

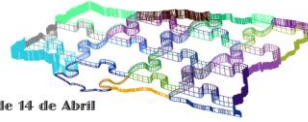
En el marco de lo anterior, el presente PGO apuesta decididamente por la rehabilitación integral de áreas dirigidas a la mejora de tejidos residenciales, básicamente en el casco urbano de Puerto del Rosario, que implican una recuperación funcional de barrios degradados, que precisen la rehabilitación de sus edificios o viviendas, y de intervenciones de urbanización o reurbanización de sus espacios públicos. Estas actuaciones se enmarcan en la oportuna declaración de Área de Rehabilitación Integral (ARI) y la suscripción del oportuno Convenio de colaboración con la CCAA y el Estado, amén de la participación de los propietarios.

En esta línea de actuación se enmarca el Convenio suscrito con el Gobierno del Estado, la CCAA de Canarias, y el Cabildo Insular de Fuerteventura para a declaración de Área de Rehabilitación integral de las 90 viviendas en Puerto del Rosario, ya en ejecución, estando otros proyectos en trámite para obtener la citada declaración.

Esta apuesta por actuaciones protegibles de rehabilitación del parque residencial existente contribuye a resolver los problemas de alojamiento digno de la población residente, apostando especialmente por la sostenibilidad y la eficiencia, al optimizar el uso sostenible del parque residencial ya existente como alternativa para atender las necesidades de la población.

Además de lo anterior, el PGO opta por la determinación del sistema de ejecución pública por cooperación, para impulsar el desarrollo de algunos sectores y unidades de actuación de uso característico residencial que por su localización sean de especial interés para programas de viviendas.





11 SUPUESTOS DE REVISIÓN DEL PLAN GENERAL.-

Tal y como se regula en el Art. 4 de la Normativa Estructural, la Revisión del Plan General constituye la reconsideración o alteración de su contenido, cuando afecte sustancialmente a determinaciones o elementos de la ordenación estructural o del modelo territorial establecido.

El Plan General deberá ser revisado a los doce años de su entrada en vigor, o en su caso, en el plazo que se haya establecido para ello en la última actualización del Plan Operativo.

Al finalizar dicho plazo, dada la vigencia indefinida del planeamiento reconocida legalmente, el Pleno de la Corporación podrá retrasar el inicio de los trabajos de revisión si considera que ésta resulta innecesaria o inoportuna, y siempre que con ello no se impida cumplimentar en plazo la adaptación imperativa del Plan General a una nueva Ley o a un nuevo plan de rango superior, todo ello sin perjuicio de la actualización cada cuatro años de su Plan Operativo.

También se prevé la revisión el Plan General, total o parcialmente, cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

- a) La necesidad de su adaptación a un instrumento de ordenación general o territorial de rango superior, o a una legislación urbanística sobrevenida. En tales supuestos, la revisión será obligatoria cuando la misma se exija de forma imperativa.
- b) Cuando por la evolución de las necesidades colectivas de la población o de las circunstancias sociales o económicas del municipio, se desprende la conveniencia de reconsiderar, en todo o en parte, la ordenación estructural que contiene el planeamiento general.
- c) Si por circunstancias sobrevenidas se justifica por afectar de forma significativa a los objetivos y criterios determinantes del modelo de ordenación estructural o de la clasificación del suelo y así lo acuerda motivadamente el Pleno del Ayuntamiento.
- d) Si se da el supuesto legal de revisión para sectorizar terrenos clasificados como suelo urbanizable no sectorizado diferido, al no estar aprobada la totalidad del planeamiento de desarrollo de los sectores destinados para los usos previstos en el suelo a sectorizar.
- e) Cuando se pretenda la reclasificación de suelo rústico en urbanizable o cuando se produzca o se prevea el agotamiento de los aprovechamientos asignados al suelo urbanizable diferido.

La Revisión del Plan General puede comprender o incluir la reconsideración o alteración de los contenidos correspondientes de la ordenación pormenorizada, sin que se deba en tal caso tramitar separadamente una modificación puntual del planeamiento.

Este documento forma parte del expediente del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, el 20 de Septiembre de 2014, subsanados errores en Pleno de fecha 17 de Noviembre de 2014.
Fdo.: La Secretararía.
Maria Mercedes Contreras Fernandez
SECRETARÍA