



MEMORIA INFORMATIVA

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO
DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN DEFINITIVA
PROPUESTA

MEMORIA INFORMATIVA

EMPRESA CONSULTORA



INDICE

1.	ANTECEDENTES	3
2.	OBJETO	11
3.	CONTENIDO DE LA MEMORIA INFORMATIVA.....	12
4.	PROMOTOR.....	12
5.	ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD	12
6.	INFORMACIÓN CATASTRAL.....	13
7.	DELIMITACIÓN DEL SECTOR	15
8.	CONTEXTO TERRITORIAL, UBICACIÓN Y MAGNITUD DEL ÁREA A ORDENAR	15
8.2	CONTEXTO TERRITORIAL	15
8.3	CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL "CARRIZAL"	16
8.4	CARACTERIZACIÓN GENERAL DE LA JURADA	18
8.5	UBICACIÓN Y MAGNITUD DEL ÁREA A ORDENAR.....	19
8.6	SECUENCIA FOTOGRÁFICA DE TRANSFORMACIÓN DE LA ZONA DE INFLUENCIA. .	22
9.	CARACTERIZACIÓN OROGRÁFICA DEL SECTOR Y SU ENTORNO:	26
10.	INFORMACIÓN AMBIENTAL	35
11.	USOS, EDIFICACIONES E INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES	37
11.1	USOS Y EDIFICACIONES:	37
11.2	INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES:.....	39
12.	PLANIFICACIÓN TERRITORIAL, URBANÍSTICA Y SECTORIAL	40
12.1	PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE GRAN CANARIA	40
12.2	MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº1 DEL PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE GRAN CANARIA.....	44
12.3	PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE GRAN CANARIA:	45
	<i>Estudios de seguridad</i>	51
	<i>Estudios de apantallamiento</i>	51
12.4	PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE INGENIO	52
12.5	INTEGRACIÓN DE LAS DETERMINACIONES DEL PGO CON LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS.....	58
13.	INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA	60





1. ANTECEDENTES

El presente Plan Parcial viene a desarrollar las determinaciones del vigente Plan General de Ordenación de Ingenio, el cual concibió el Sector de "La Jurada" como Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado desde los inicios de su tramitación, allá por marzo de 2001, y que, aunque la aprobación definitiva de dicho PGO tuvo lugar mediante Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 29 de noviembre de 2004, el retraso considerable que ha padecido este desarrollo urbanístico solo es comprensible si se tienen en cuenta los siguientes antecedentes que se relatan secuencialmente:

- 1º. La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (en adelante C.O.T.M.A.C.), en sesión celebrada el 29 de noviembre de 2004, adoptó, entre otros, en el apartado primero del acuerdo, **aprobar definitivamente y de forma parcial el Plan General de Ordenación del Municipio de Ingenio (Gran Canaria), excepto en los suelos y determinaciones indicadas en el Dispositivo Segundo**, debiendo corregirse, con carácter previo a la publicación del acuerdo, determinadas deficiencias. En este segundo dispositivo acordó suspender la aprobación definitiva del mismo instrumento de planeamiento, diciendo literalmente el mismo lo siguiente:

"Segundo.- Suspender la aprobación definitiva del Plan General de Ordenación de Ingenio, conforme regula el artículo 43.2.d) del Texto Refundido antes referido, en los siguientes suelos y determinaciones:

...

2.- Las determinaciones del Plan General derivadas del informe de la Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda.

...

El mencionado acuerdo es publicado en el Boletín Oficial de Canarias nº 187, de 22 de septiembre de 2005.

- 2º. Posteriormente, una vez subsanadas las deficiencias detectadas mediante Anexo de Correcciones aprobado por el Pleno Corporativo, en sesión de fecha 3 de febrero de 2005, y el Documento de Correcciones Complementarias al señalado Anexo, aprobado por el Pleno Corporativo en sesión de fecha 16 de junio de 2005, se elevan a la C.O.T.M.A.C. estos documentos acordándose por este órgano autonómico, en sesión de fecha 22 de junio de 2005, **declarar la cumplimentación de las deficiencias establecidas por acuerdo de 29/11/2004**, a excepción de los errores señalados respecto al SUSO-R1, **y levantar la suspensión acordada en el Dispositivo Segundo del acuerdo de referencia, salvo en los siguientes extremos:**

- POLÍGONO AGROPECUARIO (pendiente de la aprobación del correspondiente Plan Territorial Parcial por el Cabildo de Gran Canaria)
- SECTOR SUSO-R1 (en cuanto no respeta la diferencia máxima del 15% del aprovechamiento en el área territorial).
- **SECTORES SUSNO T1 "El Paso 2000" y SUSNO T2 "La Jurada" (hasta la fijación definitiva del trazado de la variante aeroportuaria).**

Dicho acuerdo es publicado en el Boletín Oficial de Canarias nº 155, de 9 de agosto de 2005.

- 3º. Mediante anuncio nº 12.554 en el Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas nº 103, de 15 de agosto de 2005, se hacen públicos los referidos acuerdos de la C.O.T.M.A.C. y la Normativa íntegra del Plan General de Ordenación, completada con la publicación de su planimetría en el mismo Boletín al nº 111, de 31 de agosto de 2005. Dicha documentación publicada en el BOP incluye todas las determinaciones de ordenación relativas, entre otros, al Sector de **SUSNO T2**, sin que la C.O.T.M.A.C. introdujese modificaciones respecto de las que fueron aprobadas provisionalmente por el Ayuntamiento de Ingenio, salvo la introducción de la advertencia sobrepuesta en su Ficha Reguladora de *SUSPENDIDO* y una nota en la que se indica que "El Plan Parcial no podrá tramitarse hasta que no esté definida la variante Aeroportuaria".
- 4º. Por tanto, de la documentación del vigente Plan General de Ordenación de Ingenio, publicada en el BOP, resulta que el Sector de Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado, **SUSNO-T2 "La Jurada"**, se mantiene inalterable en cuanto a su entidad y determinaciones, formando parte íntegra de la Ordenación Estructural y del Plan Operativo del PGO, si bien, por los motivos expuestos en el informe de la Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda para la aprobación definitiva del citado PGO, la C.O.T.M.A.C. decidió mantenerlo en suspensión "*hasta la fijación definitiva del trazado de la variante aeroportuaria*".
- 5º. Relacionado expresa y directamente con el motivo que llevó a la C.O.T.M.A.C. a suspender dicho Sector, resulta que, con fecha 14 de agosto de 2014, se publicó en el Boletín Oficial de Canarias nº 157 la Orden del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial, de 28 de julio de 2014, por la que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Especial del corredor litoral: Variante de la GC-1 – Circunvalación del Parque Aeroportuario y Accesos al Aeropuerto (PTE-13), isla de



Gran Canaria, el cual fija las zonas de reserva de suelo para la futura implantación de dichas infraestructuras.

- 6º. A la vista de lo anterior, mediante escrito del Alcalde de la Villa de Ingenio, de fecha 6 de octubre de 2014, dirigido a la C.O.T.M.A.C., se solicitó a ésta que, una vez extinguido el motivo expreso que justificó la suspensión de la aprobación definitiva tanto del Sector de **SUSNO-T2** "la Jurada", como del colindante SUSNO-T1 "Paso 2000", la C.O.T.M.A.C. adoptase los acuerdos encaminados a:

...

- Primero: Alzar la suspensión acordada por ese mismo órgano, en sesión celebrada el 22 de junio de 2005, respecto a los Sectores de Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado SUSNO-T1 "Paso 2000" y **SUSNO-T2** "La Jurada" del Plan General de Ordenación del Municipio de Ingenio.
- Segundo: Aprobar definitivamente el Plan General de Ordenación del Municipio de Ingenio en los Sectores de Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado SUSNO-T1 "Paso 2000" y **SUSNO-T2** "La Jurada", y, en su caso, con sujeción del planeamiento urbanístico de desarrollo (Planes Parciales) de esos Sectores a cuantas determinaciones del Plan Territorial Especial del corredor litoral: Variante de la GC-1 – Circunvalación del Parque Aeroportuario y Accesos al Aeropuerto (PTE-13) les sean de aplicación, previo informe favorable de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial.

...

- 7º. En respuesta a dicha solicitud, con fecha 16 de octubre de 2014, se recibe en el Ayuntamiento de Ingenio escrito del Director General de Ordenación del Territorio, de fecha 14 de octubre de 2014, en el que se hacen una serie de consideraciones formales sobre el modo y tipo de documentación a presentar, conforme a lo establecido en el Reglamento de Organización y Funcionamiento de la C.O.T.M.A.C. que, tras la reunión aclaratoria celebrada entre el Ayuntamiento y la Dirección General de Urbanismo el 15 de enero de 2015, se resumen en que, por parte del Ayuntamiento de Ingenio, se proceda a incorporar a la Ficha Reguladora de los Sectores de SUSNO-T1 y **SUSNO-T2**, que quedaron suspendidos en el trámite final de aprobación del vigente PGO, la determinación o determinaciones que sean suficientes para facilitar la aplicación del PTE-13, de forma que quede garantizada la reserva del suelo necesario en cada uno de los Sectores para implantación del corredor de la Variante de la GC-1 previsto en el citado Plan Territorial a su paso por los citados Sectores. Finalmente se aclara que la documentación y trámites a realizar para levantamiento de la suspensión

y aprobación definitiva podrán hacerse de forma independizada y no simultánea para cada Sector.

- 8º.** Asimismo, se concluye que, para sustanciar el cumplimiento de la condición suspensiva, el Pleno del Ayuntamiento de Ingenio deberá aprobar el expediente correspondiente, con las correcciones que proceda, de forma que las nuevas Fichas Regulatoras de los Sectores de SUSNO-T1 y **SUSNO-T2** sean remitidas por el Ayuntamiento a la C.O.T.M.A.C. para que sustituyan a las mismas que se le remitieron anteriormente para su aprobación definitiva, con el fin de que dicha Comisión verifique el cumplimiento de la mencionada condición suspensiva y proceda, consiguientemente, al levantamiento de la suspensión y a la aprobación definitiva. Dicho acuerdo plenario deberá ir acompañado del resultado del trámite de audiencia que realice el Ayuntamiento a los posibles interesados.
- 9º.** Así, el Pleno del Ayuntamiento de Ingenio, en sesión de 29 de julio de 2015, entendió cumplida la condición que determinó la suspensión de los sectores de SUSNO T1 y **SUSNO-T2**, y adoptó el acuerdo de aprobar la corrección del PGO en el Sector SUSNO-T2 “La Jurada” para reflejar en él la Zona de Reserva de la Variante Aeroportuaria definida en el PTE-13, que describe del siguiente tenor literal:

...

Rectificar la Ficha Urbanística de desarrollo del sector SUSNO-T2 “La Jurada” mediante la eliminación de la nota existente con el texto “El Plan Parcial no podrá tramitarse hasta que no esté definida la Variante Aeroportuaria”, grafiando en el plano de la misma la “Zona de Reserva para la implantación del Corredor” que le afecta, y añadiendo dentro del apartado de Determinaciones de la Ordenación un nuevo subapartado 5 con referencia a la trama de la Zona de Reserva con el texto “Zona, dentro del sector, reservada para la implantación del Corredor de la Variante Aeroportuaria, de la GC-1, establecida en el PTE-13”. El resto de los parámetros y determinaciones de la ficha permanece invariable.

...

Asimismo, acordó someter a Información Pública el expediente por periodo de un mes. El acuerdo se publicó en el Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas nº 107, de fecha 24 de agosto de 2015.

- 10º.** Superado el trámite en la esfera municipal, se eleva el expediente a la COTMAC que, tras los informes y verificaciones pertinentes, acordó, en su sesión de fecha 10 de

marzo de 2016, APROBAR DEFINITIVAMENTE el Sector de Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado (SUSNO-T2) La Jurada), introduciendo en esta fase una determinación adicional de acuerdo con el informe del Servicio de Carreteras de la Dirección General de Infraestructura Viaria, por el que se ha de incorporar a la ficha que al sector le es de aplicación la Normativa del PTE-13, en especial lo relativo a la Servidumbre acústica.

La Ilustración nº1 muestra la secuencia que resume visualmente los anteriores antecedentes.

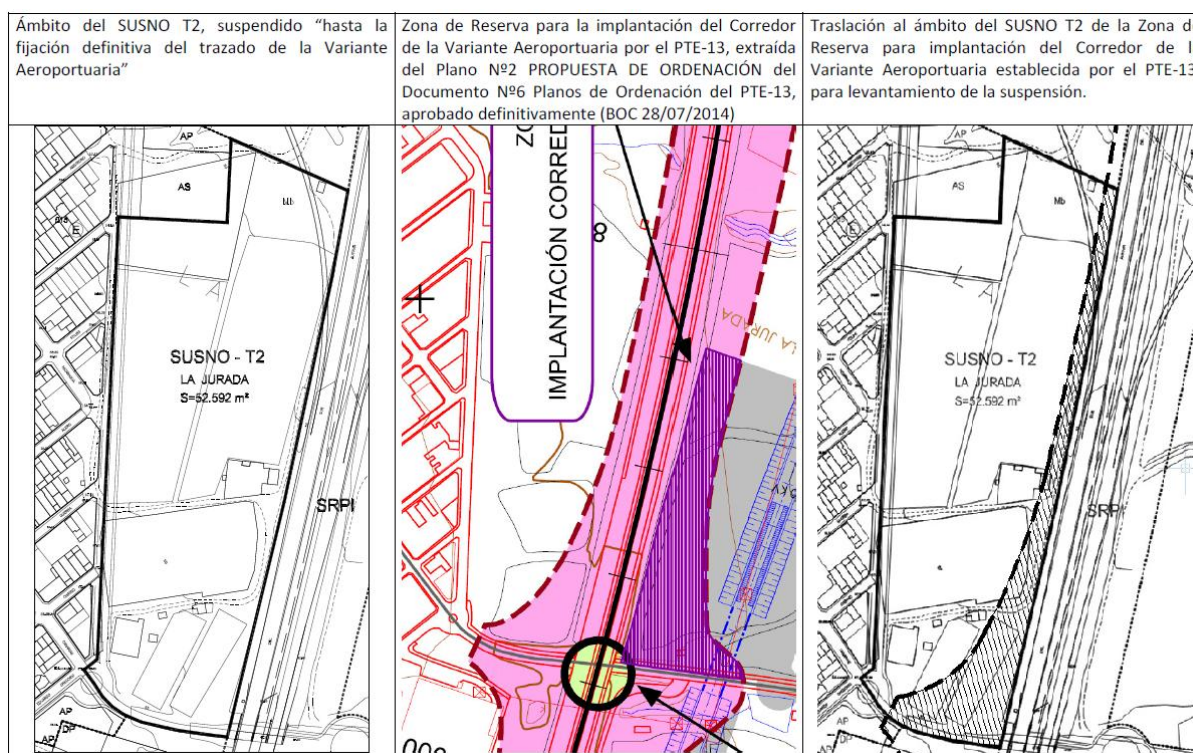


Ilustración 1.- Resumen antecedentes Plan Parcial SUSNO-T2 "LA JURADA"

11º. Finalmente, cumplimentado el mandato de la COTMAC, con fecha 10 de junio de 2016, se publica en el Boletín Oficial de La Provincia de Las Palmas el ANUNCIO del que se reproduce copia en la Ilustración nº2



**ILUSTRE AYUNTAMIENTO
DE INGENIO****ANUNCIO****5.085**

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión celebrada el 10 de marzo de 2016, acuerda levantar la suspensión y, en consecuencia, **APROBAR DEFINITIVAMENTE** el Sector de Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado (SUSNO-T2 La Jurada) del Plan General de Ordenación del Municipio, condicionándose su publicación a que se incorpore en la ficha del sector la Normativa del PTE-13, publicada en el Boletín Oficial de Canarias de 14 de agosto de 2014, en especial lo relativo a la servidumbre acústica.

Mediante Resolución de la Dirección General de Ordenación del Territorio, de fecha 6 de mayo de 2016, se hace público en el Boletín Oficial de Canarias, número 92, de fecha 13 de mayo de 2016, el referido acuerdo.

De conformidad entonces con lo previsto en los artículos 51.2 del Reglamento de los Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo, y 70.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, **SE HACE PÚBLICA** la normativa urbanística de la Ficha de ese sector, cuyo texto se acompaña como anexo.

La ordenación del mencionado sector entrará en vigor una vez transcurra **QUINCE DÍAS HÁBILES** desde la publicación de este anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia.

Villa de Ingenio, a seis de junio de dos mil dieciséis.

EL CONCEJAL DELEGADO DE URBANISMO,
(Decreto número 2.553, de fecha 16/06/2015), Dámaso Vega Sánchez.

Ilustración 2.- Anuncio del Ilustre Ayuntamiento de Ingenio, con fecha 10 de junio del 2016. Publicado en el BO de la provincia de Las Palmas.

El ANUNCIO culminaba con la Ficha reguladora del Sector, de la que también se reproduce en la Ilustración nº3.



PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE INGENIO. SUELOS URBANIZABLES SECTORIZADOS NO ORDENADOS - TERCIARIOS

LA JURADA - SUSNO T2

DESCRIPCIÓN DEL SECTOR:

Sector destinado prioritariamente a usos Terciarios

USOS:

Usos característicos: Comercial.
Usos admitidos: Oficinas, dotacional y servicios

Tipologías edificatorias de la parcela: Edificios en uso exclusivo o mixtos
Nº máximo de plantas: 3 plantas
Altura máx.: 12 mts

ORDENANZAS A APLICAR: A definir por el Plan Parcial que lo ordene.

PARÁMETROS BÁSICOS:

Superficie total	52.592 m ²	Coef. De Homogenización:	0,99 ua/m ² c
Densidad	0,00 Viv/ha	Aprovechamiento global del sector:	28.509 ua
Nº máximo de Viviendas	0 Viv	Aprovechamiento privado del sector:	25.658 ua
Coefficiente de edif. Bruta	0,55 m ² c/m ² s	10% de Aprovechamiento:	2.851 ua
Edificabilidad total	28.926 m ² c	Aprovechamiento Medio*	0,511 ua/m ² s

REPARTO ORIENTATIVO DE LA EDIFICABILIDAD:

Edificabilidad comercial máxima del sector.	A definir por el plan parcial
Edificabilidad total del sector.	28.926 m²c

SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS:

Ampliación cementerio de Ingenio	3.200 m ² s
TOTAL	3.200 m²s

CESIONES DOTACIONALES OBLIGATORIAS MÍNIMAS:

El suelo dotacional de cesión por el Sector, será el estipulado por Ley en el momento de aprobación del Plan Parcial que desarrolle este sector de suelo.

GESTIÓN DE LA UNIDAD:

Sistema de gestión: Privado

* Cuadro de Aprovechamiento del Suelo Urbanizable del PGO.

DESCRIPCIÓN DEL ESTADO ACTUAL

Los terrenos objeto de la presente actuación se localizan a poniente de la GC-1, al este del suelo urbano consolidado de El Carrizal, en la zona conocida como La Jurada. Estos terrenos fueron hace tiempo zonas de uso agrícola, pero actualmente está en desuso.



AFECCIÓN POR SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

Este sector está afectado por las servidumbres derivadas del Plan Director del Aeropuerto de Gando, específicamente plano de aproximación y radioléctricas. Con carácter previo a cualquier actuación se hace preciso el informe y autorización de la D.G de Aviación Civil.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:

1. Todas las edificaciones deberán quedar por debajo del plano de aproximación de los aviones a la pista de aterrizaje que señala el Plan Director del Aeropuerto.
2. Los equipamientos deberán colocarse de manera centralizada en el sector.
3. En la Normativa del Plan Parcial deberán hacerse referencia expresa al cumplimiento a la hora de redactar los proyectos de edificación, de la NBE-AC/88 que minimice las afecciones acústicas originadas por la proximidad de las pistas del Sist. Gral. Aeroport.
4. En el proyecto de urbanización, todos aquellos elementos que lo conforman deberán cumplir con las determinaciones establecidas al efecto por la Dirección General de Aviación Civil, justificándose debidamente en el proyecto que las defina.
5. Zona, dentro del sector, reservada para la implantación del Corredor de la Variante Aeroportuaria de la GC-1 establecida en el PTE-13
6. Al sector le es de aplicación la Normativa del PTE-13, publicada en el BOC de 14 de agosto de 2014, en especial lo relativo a la Servidumbre Acústica

DETERMINACIONES AMBIENTALES:

1. En la zona de contacto con el suelo urbano de El Carrizal colindante deberá localizarse una franja peatonal de al menos 4 mts de ancho localizando un árbol de porte cada 10 mts.
2. La zona de defensa de carretera deberá tratarse de manera arbolada para evitar las afecciones acústicas de la GC-1.
3. Tratamiento de las fachadas con materiales de calidad y colores de acuerdo con la carta.
4. Tratamiento de las cubiertas como tercera fachada



- 12º.** En el año 2017 entra en vigor la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (en adelante LSENPC), a cuyas disposiciones queda sujeta la promoción del presente SUSNO - T2 "La Jurada", así como a cuantos preceptos le sean de aplicación, tanto a la clase y categoría de suelo como al Plan Parcial que se promueve como instrumento urbanístico de desarrollo.
- 13º.** El 10 de octubre de 2017 se presenta en el Ayuntamiento el Documento Ambiental Estratégico, así como el Borrador de Plan Parcial del SUSNO-T2, LA JURADA, iniciándose a solicitud de la promotora SOLINCA, S.A. la Evaluación Ambiental de ese instrumento de ordenación.
- 14º.** Mediante Decreto de la Alcaldía de fecha 4 de julio de 2018, se resuelve acordar el inicio de la Evaluación Ambiental Estratégica del Plan Parcial y la remisión de la documentación a la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias para que actúe como Órgano Ambiental en la evaluación ambiental del planeamiento de desarrollo referenciado, a virtud del convenio suscrito entre la entonces Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad del Gobierno de Canarias y el Ayuntamiento, y a los efectos de la emisión del informe ambiental estratégico.
- 15º.** El 10 de octubre de 2018 se publica en el Boletín Oficial de la Provincia a Resolución 323/2018 de la Viceconsejería de Política Territorial del Gobierno de Canarias por la que se inicia el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada del Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada.
- 16º.** El 24 de diciembre de 2019 se publica en el Boletín Oficial de Canarias la Resolución de la Viceconsejería de Planificación Territorial y Transición Ecológica de 6 de diciembre de 2019, por la que se hace público el Acuerdo de la Comisión Autónoma de Evaluación Ambiental de 25 de noviembre de 2019, que emite el Informe Ambiental Estratégico del Plan Parcial SUSNO T-2 "La Jurada", en el término municipal de la Villa de Ingenio, Gran Canaria.- Expte. 2018/14954.
- El informe ambiental estratégico emitido por el órgano ambiental expone *"En virtud de lo establecido en el artículo 31 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se informa favorablemente la formulación por parte del Órgano colegiado de Evaluación ambiental del informe ambiental estratégico del Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada, T.M Ingenio, Expediente 2018/14954, ya que el Plan Parcial no tiene efectos significativos en el medio ambiente."*

De conformidad con el Art. 116.2 del Reglamento de Planeamiento de Canarias, en el caso de que el Informe Ambiental Estratégico concluya que *"el plan o programa no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, en los términos establecidos en el Informe Ambiental Estratégico, (...) el procedimiento de evaluación ambiental se considera concluido."*

- 17º. Con fecha 15 de junio de 2020 se hace entrega en el Ayuntamiento del *Plan Parcial del Sector SUSNO T-2 LA JURADA*, Documento para dar inicio a la Aprobación Inicial, con la finalidad de que se proceda a la tramitación prevista en el artículo 79 del Decreto 181/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias.
- 18º. Con fecha 22 de diciembre de 2020, se informa desfavorable el Plan Parcial por parte del Ayuntamiento, en tanto no se subsanen unas cuestiones de legalidad.

2. OBJETO

El presente documento constituye el documento de Propuesta Aprobación Definitiva de Plan Parcial SUSNO T-2 La Jurada.

Tal como en el Art. 145 de la Ley 4/2017 (LSENPC) los planes parciales de ordenación tienen por objeto, en ámbitos de suelo urbano no consolidado y en sectores de suelo urbanizable:

- a) Establecer la ordenación pormenorizada precisa para la ejecución del planeamiento cuando no se encuentren ordenados directamente por el plan general.
- b) Modificar, para su mejora, la ordenación pormenorizada establecida por el plan general de ordenación, con respecto a la ordenación estructural y de conformidad con las determinaciones que establezca dicho plan.

Lo anterior se realiza teniendo como referencia obligada e ineludible los términos recogidos en el Acuerdo de la COTMAC de 10/03/2016 (BOP nº 70, de 10/06/2016), por el que se Aprueba Definitivamente el SUSNO - T2 "La Jurada", previsto en la ADAPTACIÓN PLENA DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE INGENIO, según el Acuerdo de la C.O.T.M.A.C. de 29/11/2004, publicado en el BOC nº 187, de 22/09/2005, y su Normativa, publicada en B.O.P. nº 103, de 15/08/2005.

En la Ficha reguladora del SUSNO-T2 que acompaña al mencionado Acuerdo, se establecen las determinaciones, parámetros y condiciones para el desarrollo del Sector, así como el sistema de actuación para su promoción. En este caso corresponde a la Iniciativa Privada la puesta en

práctica de las determinaciones especificadas por el PGO, siendo una de ellas la formulación del Plan Parcial, conforme a lo exigido por los artículos 147.1 y 210.1 de la Ley 4/2017 (LSENPC).

3. CONTENIDO DE LA MEMORIA INFORMATIVA

El contenido de la Memoria Informativa se realiza de conformidad con el Artículo 59.- Memoria informativa del Reglamento de Planeamiento de Canarias que establece el contenido que deben contener los Instrumentos de Ordenación Urbanística entre los que se encuentran los Planes Parciales. Así, la presente Memoria Informativa realiza una descripción de la situación existente en el momento previo a la elaboración del Documento de Propuesta Aprobación Definitiva del Plan Parcial SUSNO T2 La Jurada. De esta forma recoge todos aquellos aspectos necesarios o de interés para el desarrollo de los trabajos.

4. PROMOTOR

El presente Documento de Propuesta Aprobación Definitiva de Plan Parcial se presenta al Ayuntamiento de Ingenio por la entidad mercantil SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA, S.A., (SOLINCA, S.A.), con C.I.F. número A-35012707, y domicilio actual a efectos de cualquier comunicación en la C/ Francisco Gourié Nº 107, 4ª Planta, 35002 Las Palmas de Gran Canaria. (Teléfonos +34928316654 y +34629454502. EMAIL info@solinca), en su condición de propietaria de una participación indivisa del 61,11 % de los terrenos que conforman el Sector SUSNO-T2 "La Jurada", con el amparo a tales efectos de los dispuesto en los Artículos 41.d), y 210.1 de la Ley 4/2017 (LSENPC).

5. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD

Los terrenos delimitados como SUSNO-T2 "La Jurada" forman parte de la Finca Nº 27063 de Ingenio, inscrita en el Registro de La Propiedad de TELDE Nº2, de la que es propietaria la entidad promotora de la presente iniciativa, SOLINCA, S.A., en una participación indivisa del 61,11 %, siéndolo del 38,89% restante Dª. Gloria Ramírez Sánchez, conforme consta en la Escritura de Compraventa nº 3.736 de Protocolo, celebrada ante el Notario del Ilustre Colegio de Las Islas Canarias, D. Alfonso Zapata Zapata, con fecha 15 de diciembre de 2006, que la describe como Trozo de Terreno, seco, situado en el término municipal de Ingenio, en el lugar conocido por La Jurada, en el Pago del Carrizal, con una superficie de 59.375 m². , con los siguientes linderos que se reproducen literalmente:

Norte: en parte, con Barranquillo de Los Aromeros y, en parte, con el Centro de Salud del Carrizal; Sur, en parte Carretera que va al Burrero, y en parte, con el "Centro de Salud del

Carrizal"; Este, con la Autopista Las Palmas-Sur; y Oeste, en parte, con la calle Mijail Gorbachov y, en parte, con el Centro de Salud del Carrizal"

Asimismo habrá de tenerse en cuenta en la tramitación del presente Documento de Aprobación Inicial, y en los trámites de gestión y urbanización ulterior que se acometan en desarrollo de la misma, al propietario de los terrenos calificados como Sistema General "Ampliación Cementerio de Ingenio", que en la Ficha que contiene las determinaciones del PGO para este Sector SUSNO-T2 "La Jurada" figura adscrito al mismo, con una superficie de 3.200 m², cuya identidad desconoce el promotor de esta iniciativa en el momento de presentarla ante el Ayuntamiento.

6. INFORMACIÓN CATASTRAL

Los terrenos objeto del presente Documento de Aprobación Aprobación Definitiva corresponden a un sector de Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado SUSNO-T2 "La Jurada", tal y como se especifica en el Plan General de Ordenación de Ingenio.

Desde el punto de vista del Catastro, los terrenos que se ordenan forman parte de una sola finca catastral, con la siguiente referencia 35012A001000650001UW, cuya ficha descriptiva y gráfica se aporta a continuación y sobre cuya cartografía se ha superpuesto la delimitación del Sector delimitado por el PGO:



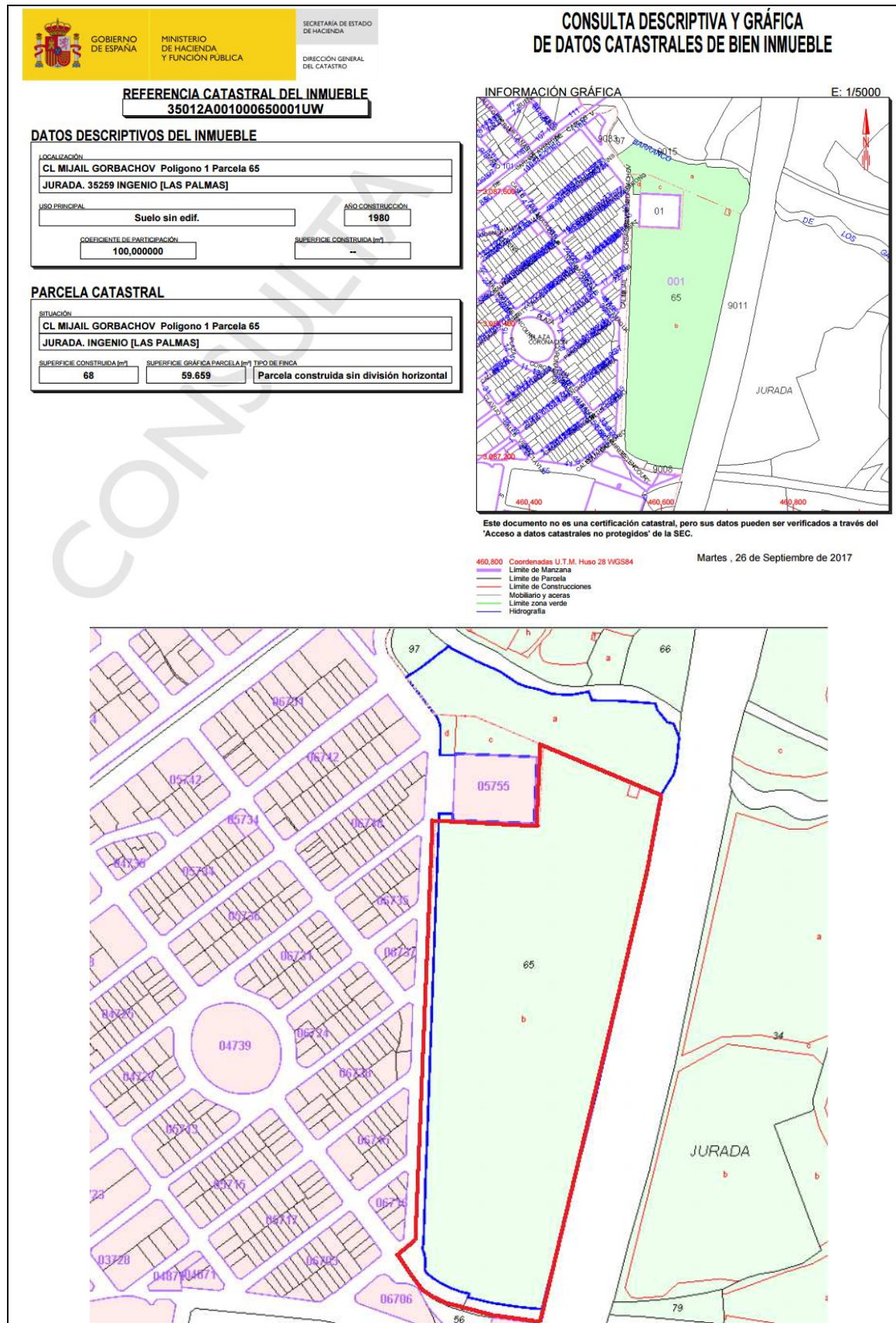


Ilustración 4.- Consulta descriptiva y gráfica de los terrenos correspondientes a SUSNO-T2 "La Jurada". Fuente: Dirección General del Catastro, Ministerio de Hacienda.

7. DELIMITACIÓN DEL SECTOR

En cuanto a la delimitación del Sector, si se tiene en cuenta la delimitación del Sector que figura tanto en el Plano 3.0 como en el Plano 1.8 del vigente PGO de Ingenio, ambos correspondientes a la Ordenación Estructural del Municipio – Clasificación de Suelo, de los que el primero, a escala 1/20.000, abarca la totalidad del municipio, mientras que el segundo, a escala 1/5.000, abarca la zona en que se encuentra "La Jurada", parece que el límite poniente del Sector se hace coincidir con el bordillo de la acera naciente de la calle Mijail Gorbachov, sin embargo, del Plano 2.13, de escala 1/2.000, correspondiente a la Ordenación Pormenorizada del PGO, así como del que figura sin escala en la ficha reguladora del Sector, parece que dicho límite se sitúa en medio de calzada actual de la calle Mijail Gorbachov. (Ver planos del próximo Apartado)

En el presente Documento de Propuesta Aprobación Definitiva de Plan Parcial se ha adoptado ésta última delimitación por entender que, además de resultar de una escala gráfica de mayor detalle, la ordenación del Sector incide en las características físicas de la mencionada calle, ampliándolas y mejorándolas, a fin de procurar la mejor integración paisajística y funcional entre el nuevo desarrollo urbanístico y el núcleo urbano contiguo de El Carrizal.

Es por ello que entre la delimitación del parcelario catastral y la del Sector, hecha por el PGO, se aprecie una ligera diferencia por incluirse una mínima franja del viario que limita el Sector por el poniente y sur. Esta franja marginal constituye una superficie de Titularidad y Dominio Públicos (Ayuntamiento de Ingenio) que, en la medida que será restituida para el mismo uso en la actuación conjunta de urbanización del Sector, no interviene en la equidistribución de cargas y beneficios resultantes de la reparcelación.

8. CONTEXTO TERRITORIAL, UBICACIÓN Y MAGNITUD DEL ÁREA A ORDENAR

8.2 CONTEXTO TERRITORIAL

En el Término Municipal de Ingenio se observa la existencia de dos importantes enclaves claramente diferenciados. De una parte el Núcleo de Ingenio, y de otra, el área de Carrizal, ambas en moderado pero continuo crecimiento, y con tendencia a unirse a través de la Avenida de Los Artesanos y su prolongación como Calle Juliano Bonny Gómez y Avda. de América, y los desarrollos urbanos que, desde las NN.SS hasta los previstos en el PGO, se han ido desarrollando y previsto en torno a dichas vías.

Si bien Ingenio se erige en "Capital" del municipio por motivos histórico-culturales, administrativos, poblacionales y de equipamiento, el área del Carrizal, alberga un dinamismo

económico y comercial mayor, debiendo su rápido y sostenido proceso de ensanche a las economías de localización y urbanización generadas en torno a la C-812 Las Palmas -Mogán y el Camino Vecinal Ingenio- Carrizal.

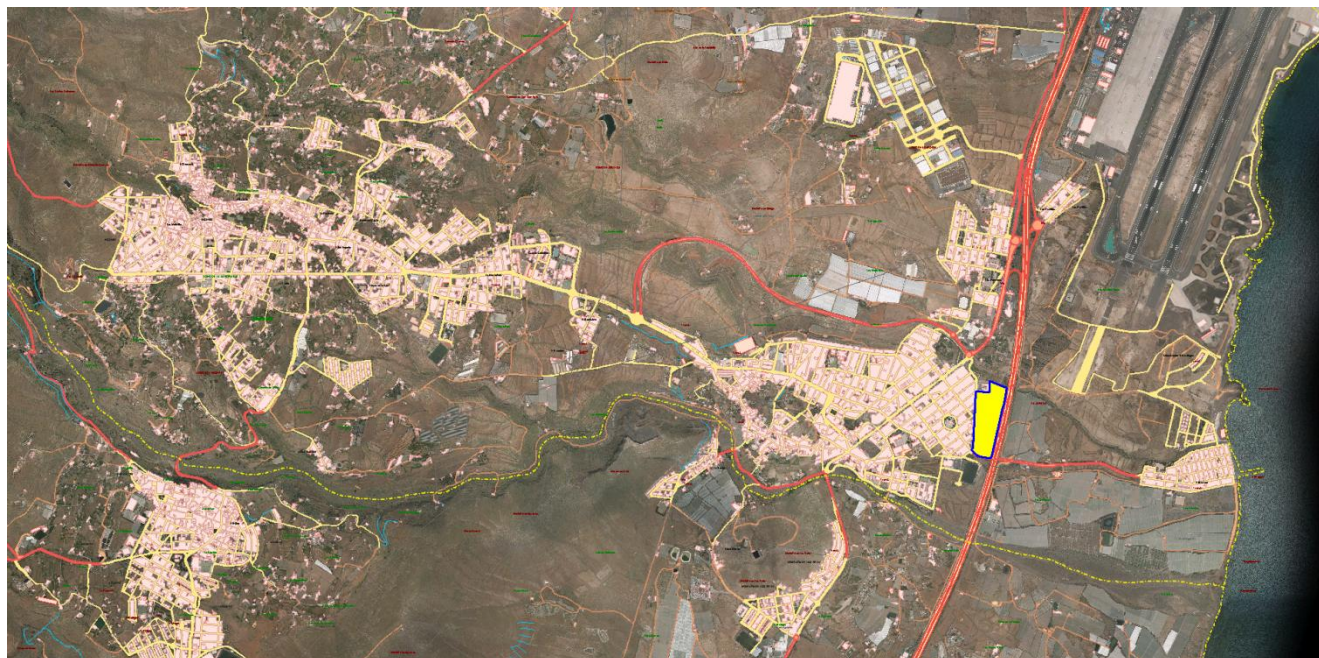


Ilustración 5.- Mapa en la zona de El Carrizal, con la zona señalizada de el SUSNO-T2 “La Jurada”, imagen ampliada.

8.3 CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL “CARRIZAL”

Carrizal, después de Ingenio Casco, es el núcleo de población más importante del Municipio. Está formado por cinco barrios que son: La Jurada, La Capellanía, Buen Suceso, Hoya del Carrizal, Barrio Nuevo y El Toril.

El Carrizal presenta una estructura de núcleo bastante compacta con algunos solares y vacíos urbanos que, en cuanto se normalice el ritmo de crecimiento y de desarrollo tras la crisis de esta última década, en breve serán ocupados. En relación a ello, el PGO propone completar la trama urbana con pequeñas ampliaciones de suelo y la creación de nuevos suelos urbanizables que satisfagan la demanda de suelo que se lleva experimentando desde hace tiempo. Esto a su vez contribuirá a un aumento de las dotaciones puesto que, aunque el nivel de equipamientos existentes satisface las exigencias de la población actual, con el aumento de población prevista para los próximos años será necesario dotar al municipio de nuevos servicios.

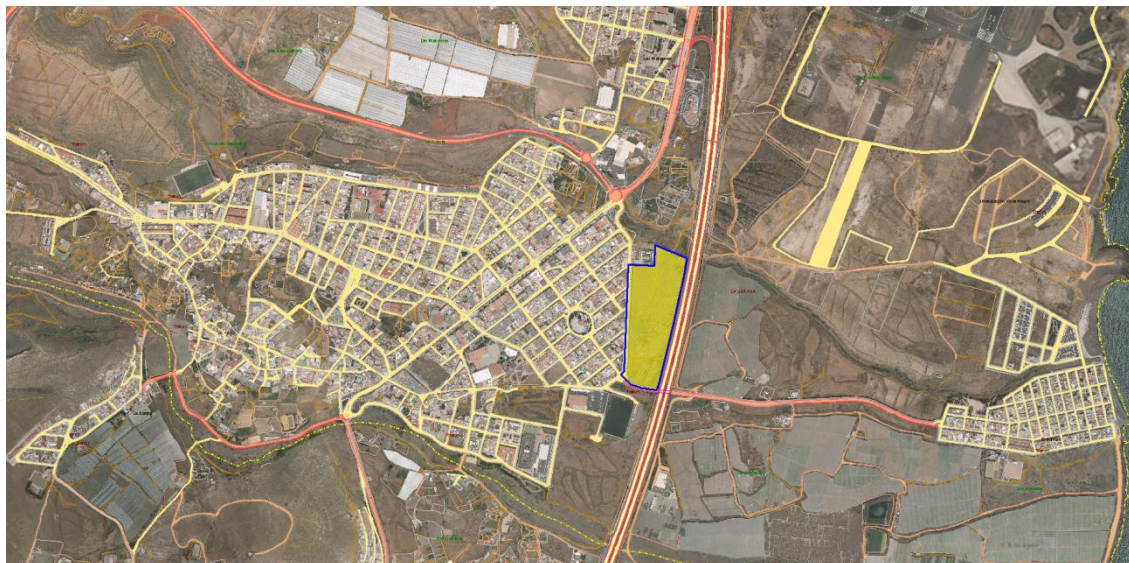


Ilustración 6.- Mapa en la zona de El Carrizal, con la zona señalizada del SUSNO-T2 “La Jurada”.

Carrizal tiene, no obstante, limitado su crecimiento, por la proximidad del Aeropuerto, que aparte de las limitaciones físicas que impone, establece las que derivan del alto nivel de ruidos que esta instalación genera, que impiden la extensión del núcleo de Carrizal con nuevos usos residenciales.

Aún así, el área del Carrizal se erige como destacada cabecera económica, comercial y de servicios del municipio de Ingenio, cuyo destino territorial pasa por consolidar, recualificar y potenciar ese dinamismo propio de esa condición, planteando, en esa última aspiración, conquistar el espacio vacante entre la Autopista GC-1 y El Carrizal con usos terciarios que exploten las potencialidades locacionales de dicho espacio, surgiendo así los suelos urbanizables de La Capellanía, el SUSNO-T1 “Paso “2.000” y el SUSNO-T2 “La Jurada”, el primero en ejecución, el segundo aún suspendido y el tercero, cuya ordenación pormenorizada se propone a través de la presente iniciativa.



Ilustración 7.- Ortofoto en la zona de El Carrizal junto a el SUSNO-T2 "La Jurada".

8.4 CARACTERIZACIÓN GENERAL DE LA JURADA

Barrio situado al naciente de Carrizal entre la travesía de la C-812 o Avenida Carlos V y terrenos anexos a la GC-1. Está formado por una trama ortogonal de calles. Las calles paralelas a la C-812 tienen diversos anchos entre fachada y fachada que oscilan entre los 6 y 10 mts. En sentido perpendicular, la sección de calle varía entre los 10 y 12 mts. Destaca, aproximadamente hacia el centro de la trama, una plaza prácticamente circular de 85 mts de diámetro. Esta plaza se apoya en la Avenida de Canarias, único acceso en la actualidad al núcleo. En general, las construcciones existentes presentan una gran diversidad formal siendo bastante significativa la variedad de alturas en una misma calle, aunque con predominancia de tres plantas, que es la que establece el PGO, no existiendo un orden morfológico en lo que a vuelos, disposición de huecos y colores se refiere.





Ilustración 8.- Imagen aérea El Carrizal, con la zona SUSNO-T2 "La Jurada" delimitada.

8.5 UBICACIÓN Y MAGNITUD DEL ÁREA A ORDENAR.

Los terrenos sobre los que se localiza el presente Documento de Propuesta Aprobación Definitiva de Plan Parcial están ubicados en la plataforma costera del municipio de Ingenio, en donde llaman "La Jurada", contigua por el naciente al núcleo urbano del Carrizal.

Ocupa una plataforma homogénea de orografía prácticamente llana de muy suave pendiente descendente de aproximadamente el 3,5% hacia el naciente, delimitada al Norte en parte por la parcela en que se encuentra el Centro de Salud del Carrizal y, en otra parte, por el Barranco de Los Aromeros, al Sur por la Avenida Canarias o carretera insular GC-192 que conduce a El Burrero, al Este con la Autopista GC-1 y al Oeste, en gran parte por la calle Mijail Gorbachov que delimita el actual núcleo de El Carrizal y, en otro tramo al norte, por la ya mencionada parcela del Centro de Salud de El Carrizal.



Ilustración 9.- Imagen aérea El Carrizal, con la zona SUSNO-T2 "La Jurada" delimitada.

La superficie del Sector que se aborda en la presente propuesta de ordenación, es de 52.592 m²., si bien, la Unidad de Actuación se extiende hasta los 55.797 m². Por haber adscrito el PGO a este Sector un Sistema General, exterior al ámbito de ordenación, denominado "Ampliación del Cementerio de Ingenio", que tiene una superficie de 3.200 m². Esta circunstancia, si bien no incide directamente en la ordenación física que resulta del Plan Parcial, habrá de tenerse en cuenta en el procedimiento que se inicie para su aprobación por parte del Ayuntamiento y por el promotor, una vez aprobada definitivamente dicha ordenación, por constituir el ámbito para la gestión ulterior de las todas las operaciones jurídicas y materiales precisas para la ejecución integral de la ordenación que resulte del Plan Parcial, con la equidistribución de beneficios y cargas, según la definición dada en el Artículo 2.4,a) de la Ley 4/2017 (LSENPC).

Los citados terrenos no albergan en la actualidad ningún tipo de actividad productiva. De la consulta de fotografías aéreas disponibles desde 1962 se puede concluir que en el ámbito del Sector no ha habido actividad productiva agrícola, o de cualquier otra naturaleza, desde hace al menos 20 años. Solamente se ha detectado la presencia eventual de camiones y maquinaria pesada aparcados en la parte sur-oeste de los terrenos, próxima a la rotonda que une la calle Mijail Gorbachov con la carretera GC-192 de bajada a El Burrero. Como única edificación existente dentro del ámbito del Sector se detecta en su extremo NN-E una pequeña edificación de fábrica, de aproximadamente 36 m², que alberga un equipo de bombeo de aguas residuales a la Estación Depuradora del Sureste. Esta edificación se detecta a partir del vuelo de 1992.

A continuación se aportan dos planos que informan de la situación de los terrenos que conforman el Sector de "La Jurada", el primero más general para referirlo al aeropuerto de Gran Canaria y otros núcleos urbanos de la zona y, el segundo, para tener referencias de su entorno más inmediato. A ambos planos le sigue una tabla con coordenadas UTM generales del Sector.

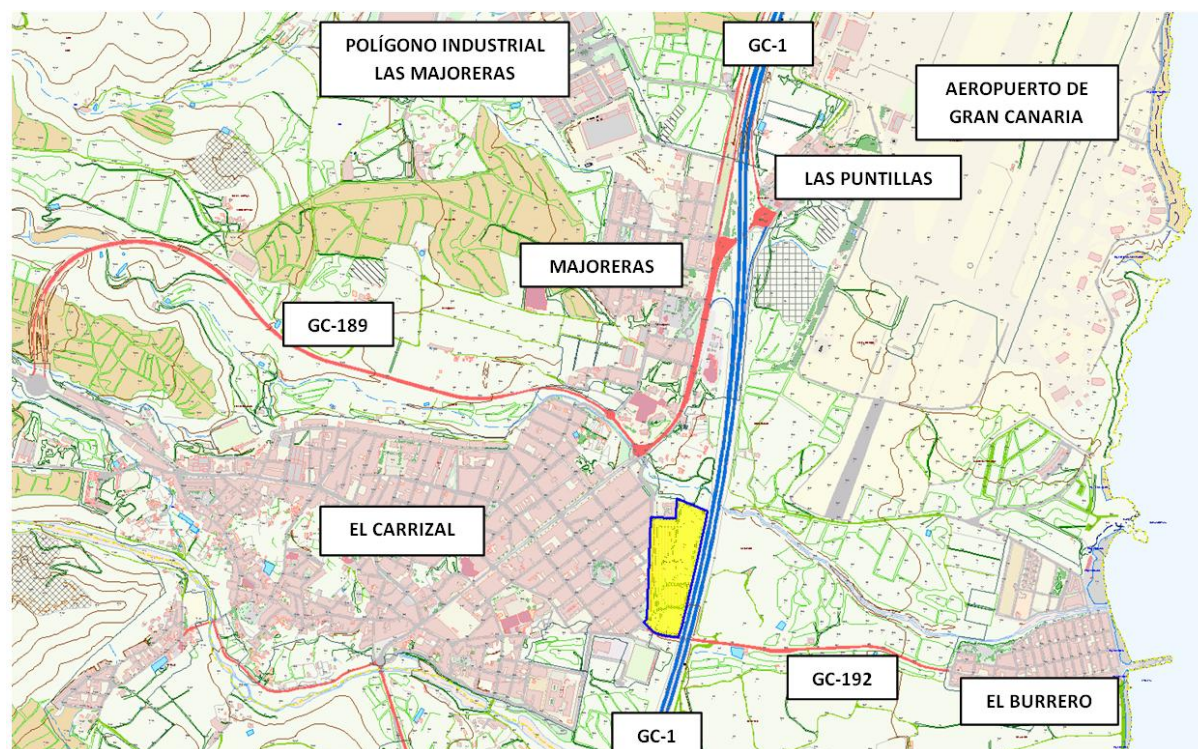


Ilustración 10.- Plano de situación de los terrenos que conforman el Sector de "La Jurada". Elaboración propia.

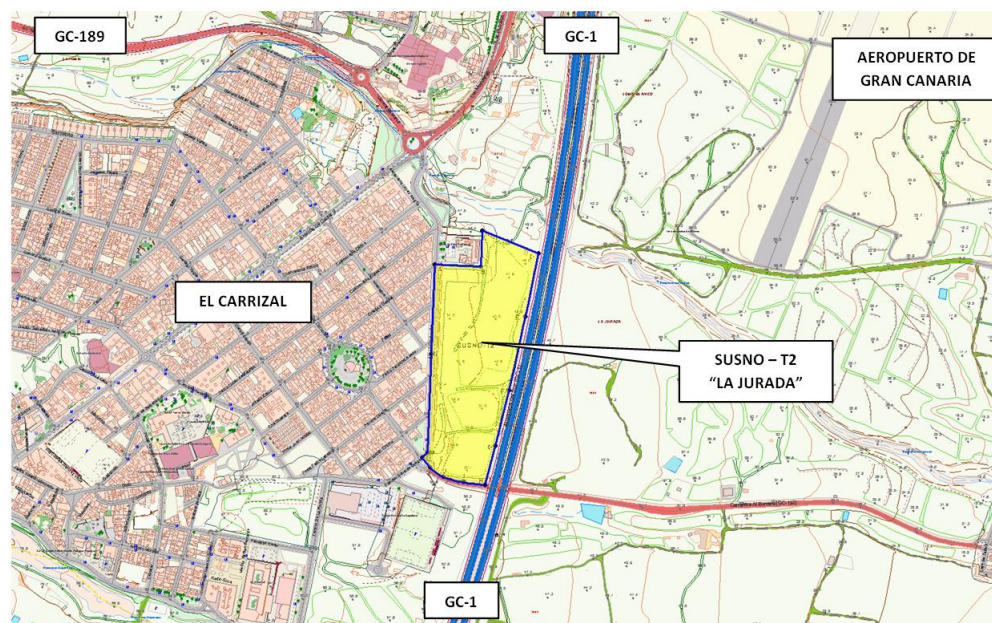


Ilustración 11.- Plano de situación de los terrenos que conforman el Sector de "La Jurada". Elaboración propia.

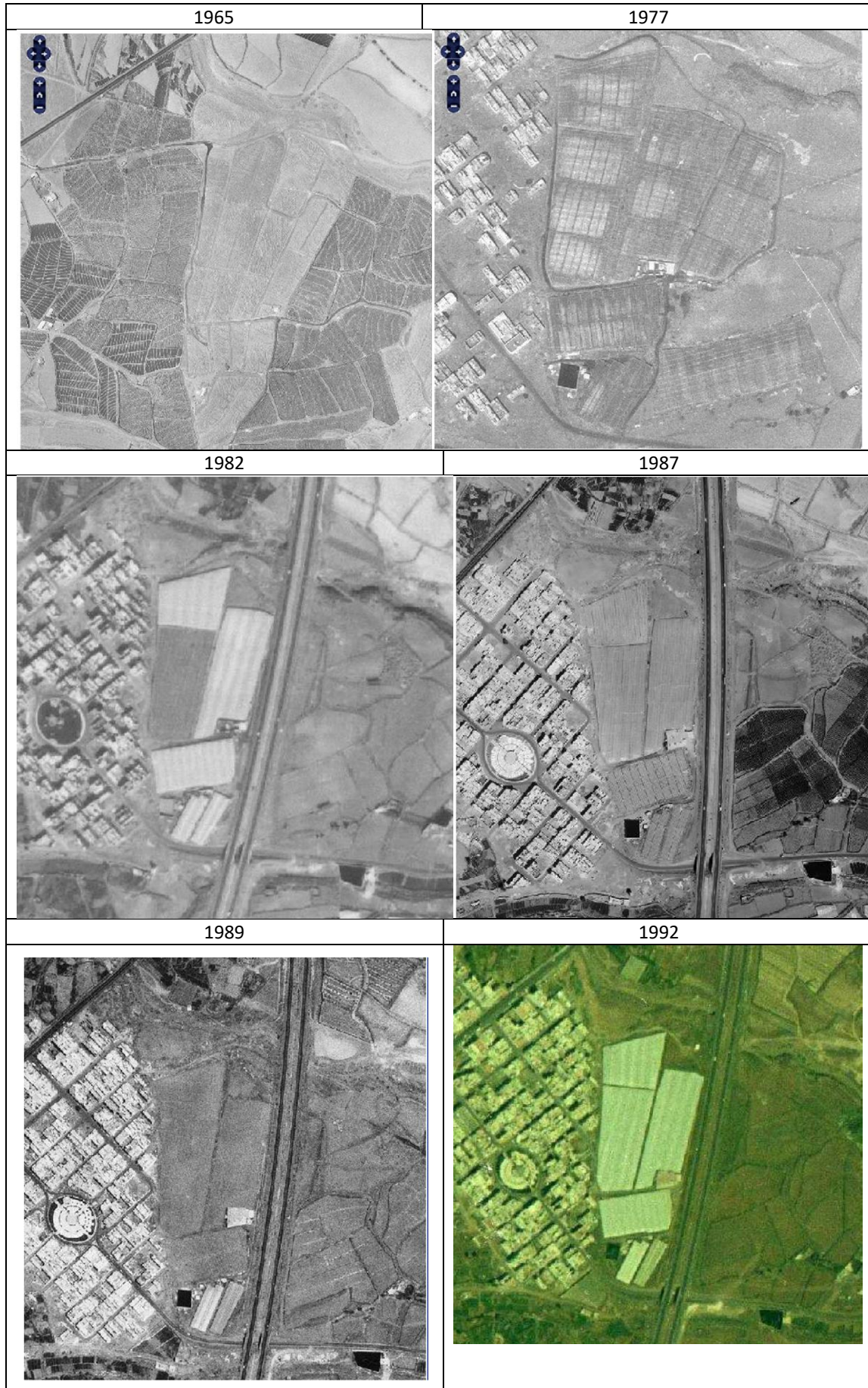
Coordenadas UTM generales del ámbito del Sector de SUSNO T2 "La Jurada"		PUNTO	X	Y	Z(msnm)
	A	460.548,41	3.087.546,91	52.30	
	B	460.624,84	3.087.543,53	49.55	
	C	460.627,60	3.087.603,08	48.10	
	D	460.720,92	3.087.565,33	45.10	
	E	460.699,43	3.087.459,43	47.10	
	F	460.671,80	3.087.336,96	49.50	
	G	460.649,40	3.087.243,96	50.50	
	H	460.631,98	3.087.178,24	46.90	
	I	460.595,14	3.087.183,15	48.70	
	J	460.561,99	3.087.192,05	53.50	
	K	460.539,89	3.087.208,01	55.50	
	L	460.526,69	3.087.224,28	56.10	
	M	460.535,60	3.087.232,26	55.90	
	N	460.542,04	3.087.397,70	54.40	

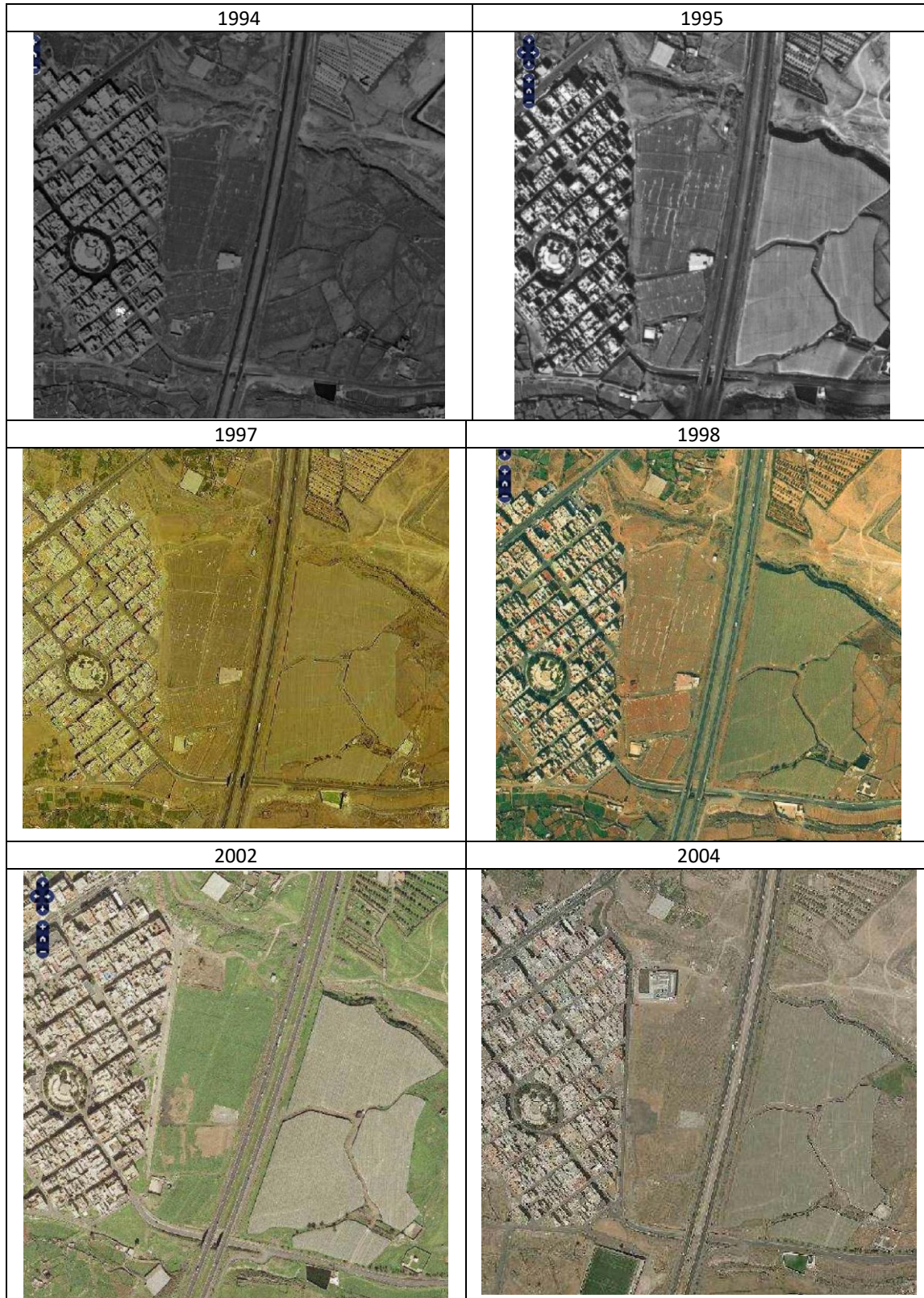
Tabla 1.- Coordenadas UTM del Sector de "La Jurada". Elaboración propia.

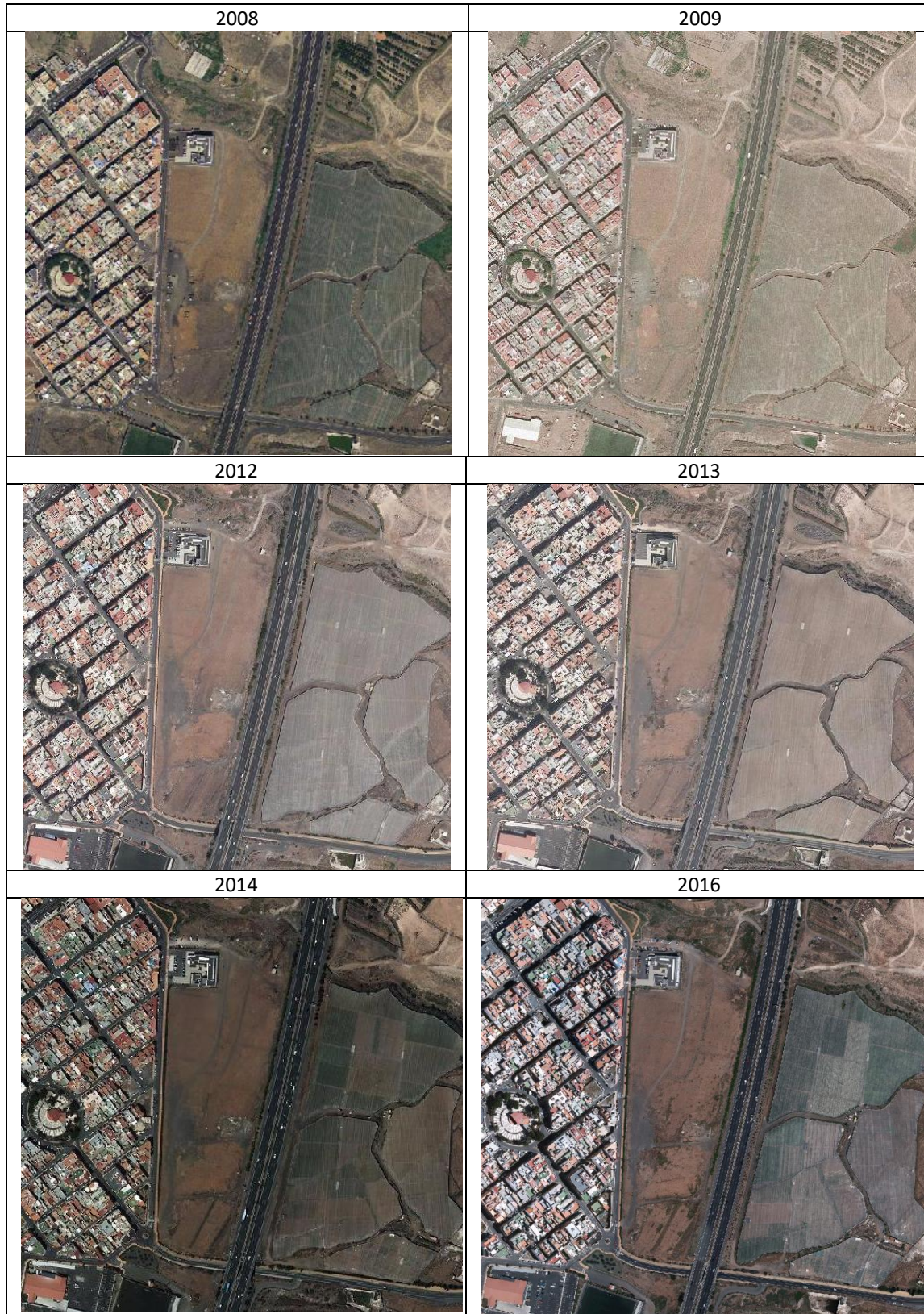
8.6 SECUENCIA FOTOGRÁFICA DE TRANSFORMACIÓN DE LA ZONA DE INFLUENCIA.

A continuación se presenta una secuencia de fotografías aéreas que recoge la evolución de actividad o transformación física que se ha producido en los terrenos de "La Jurada" y su entorno próximo en los últimos 45 años.









9. CARACTERIZACIÓN OROGRÁFICA DEL SECTOR Y SU ENTORNO:

Las características orográficas de los terrenos se resumen en que se trata de un terreno prácticamente llano con una pendiente natural O-E muy suave y prácticamente continua, en torno al 3.5 %, y una pendiente N-S casi imperceptible < 1%

Las condiciones orográficas del terreno se han revelado como un dato muy relevante para la ordenación del sector, toda vez que la compatibilización de ésta con los requerimientos de las servidumbres aeronáuticas obliga a realizar una adecuación de la orografía del terreno que asegure tal compatibilidad.

Con objeto de conocer detalladamente la orografía del terreno en cuestión, se aportan a continuación una serie de 9 secciones transversales a la GC-1 realizadas cada 50 m., y 1 sección longitudinal general que se extienden más allá del ámbito estricto sector en la zona norte, llegando hasta el cauce del barranco de Los Aromeros, y que muestran esta particular característica:

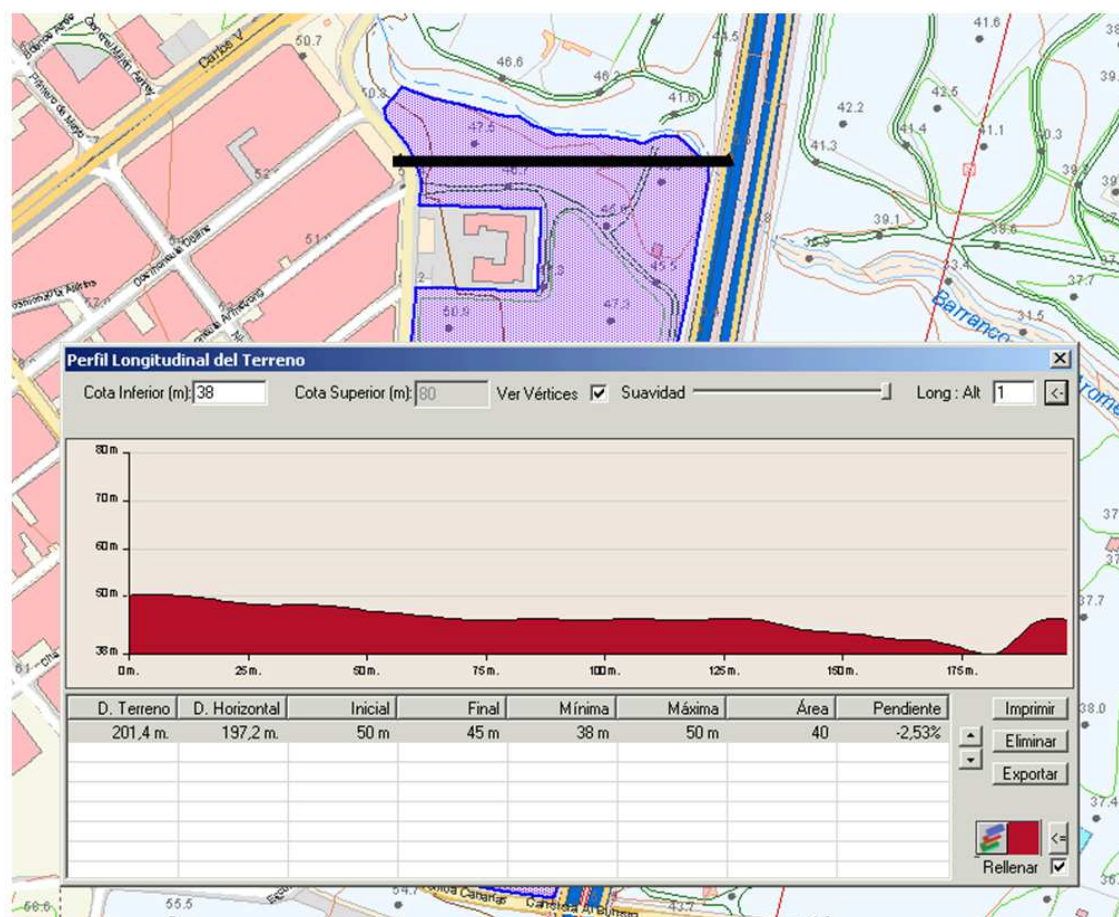


Ilustración 12.- Sección 1. Orografía del terreno en la zona SUSNO-T2.



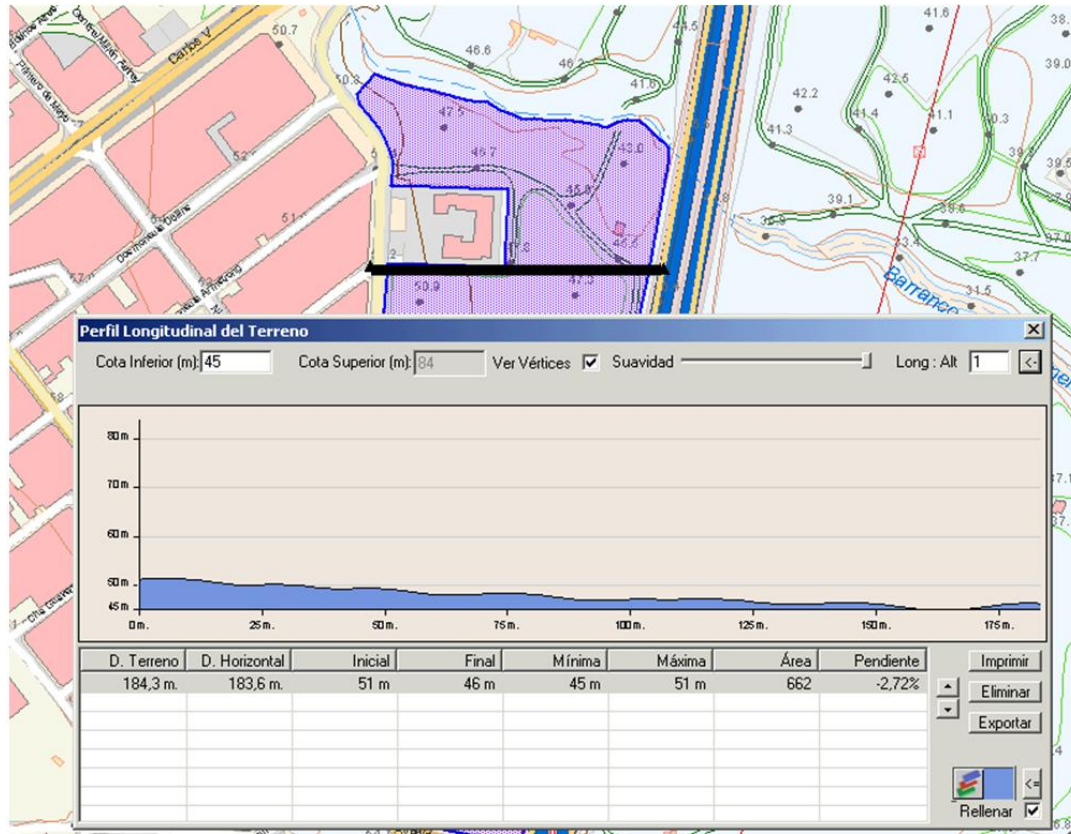


Ilustración 13.- Sección 2. Orografía del terreno en la zona SUSNO-T2.

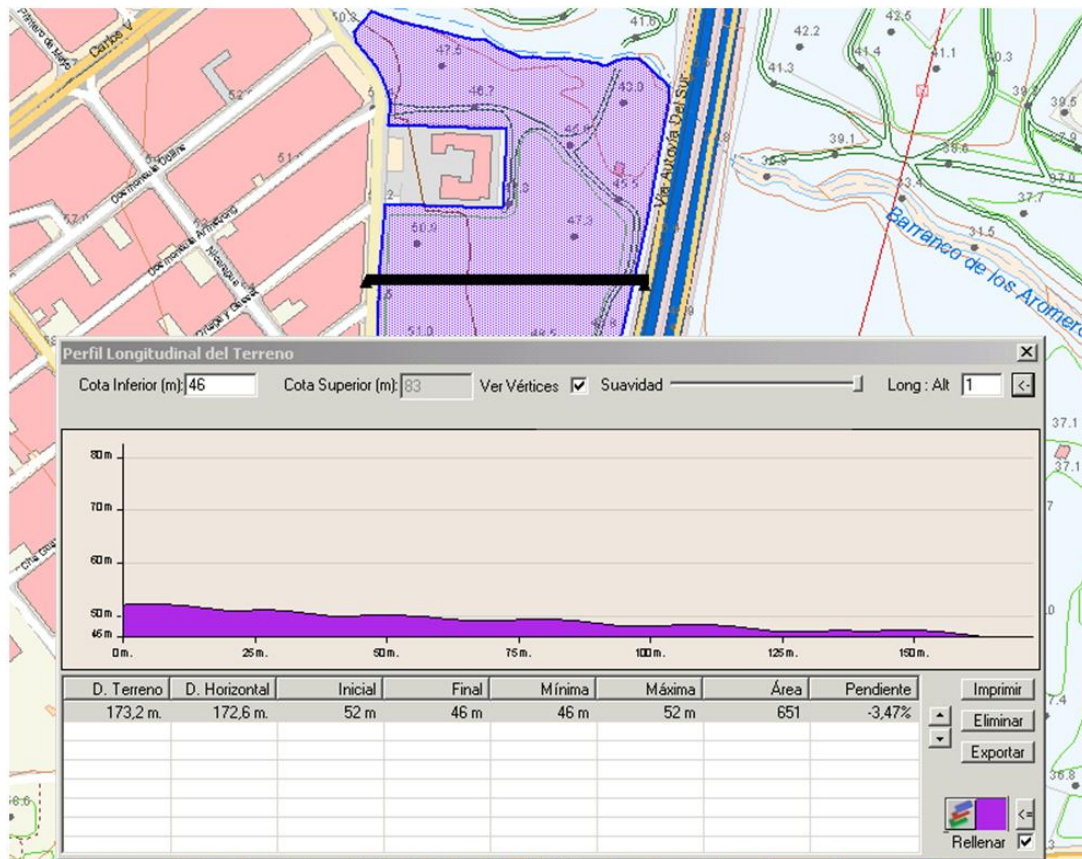


Ilustración 14.- Sección 3. Orografía del terreno en la zona SUSNO-T2.



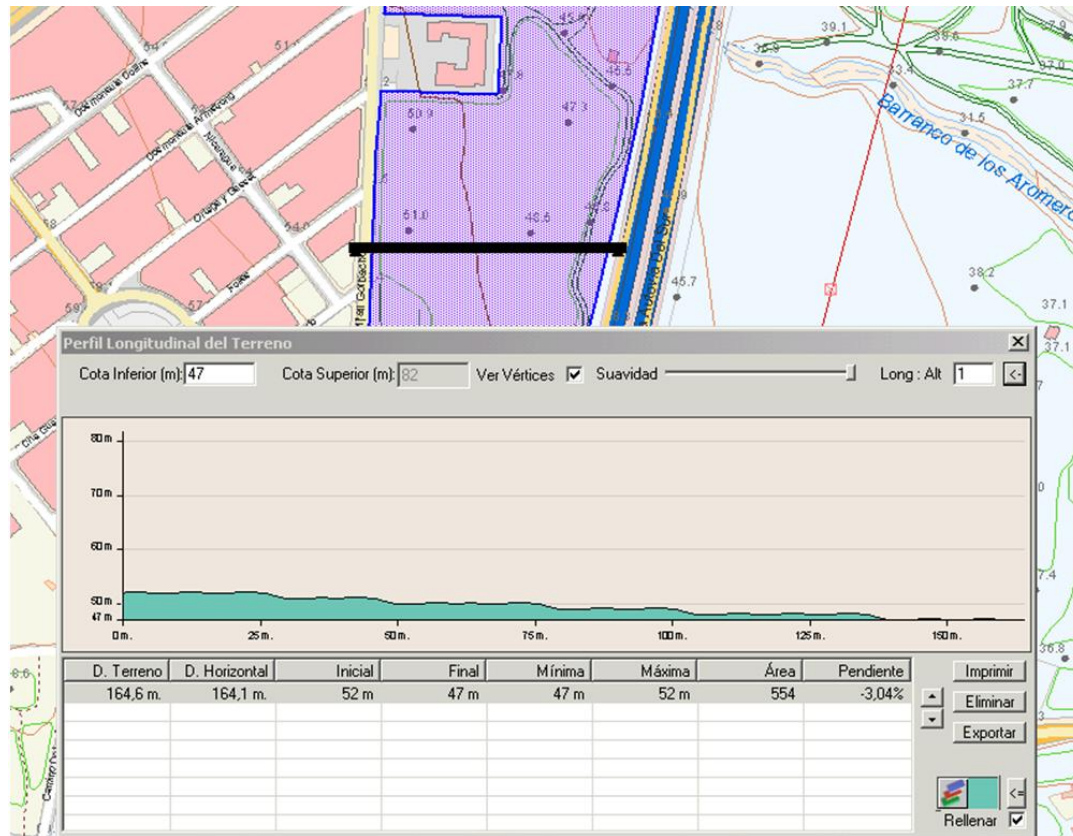


Ilustración 15.- Sección 4. Orografía del terreno en la zona SUSNO-T2.



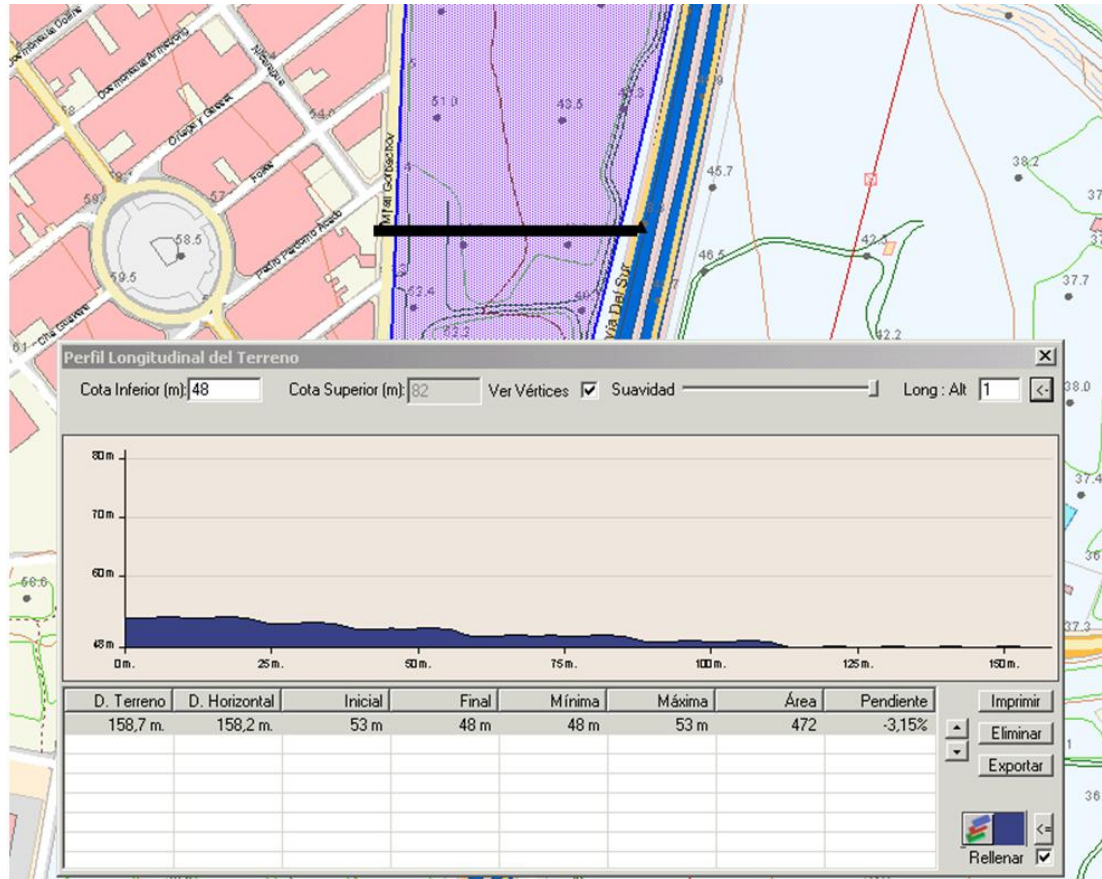


Ilustración 16.- Sección 5. Orografía del terreno en la zona SUSNO-T2.

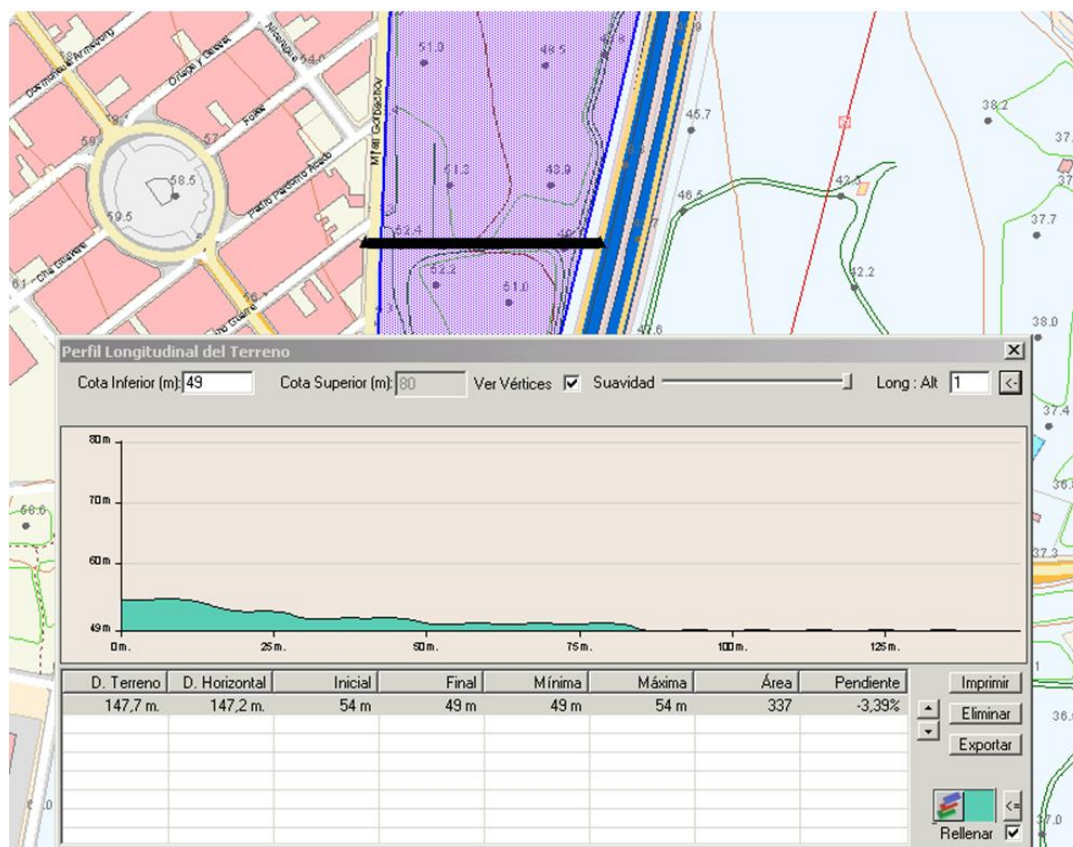


Ilustración 17.- Sección 6. Orografía del terreno en la zona SUSNO-T2.



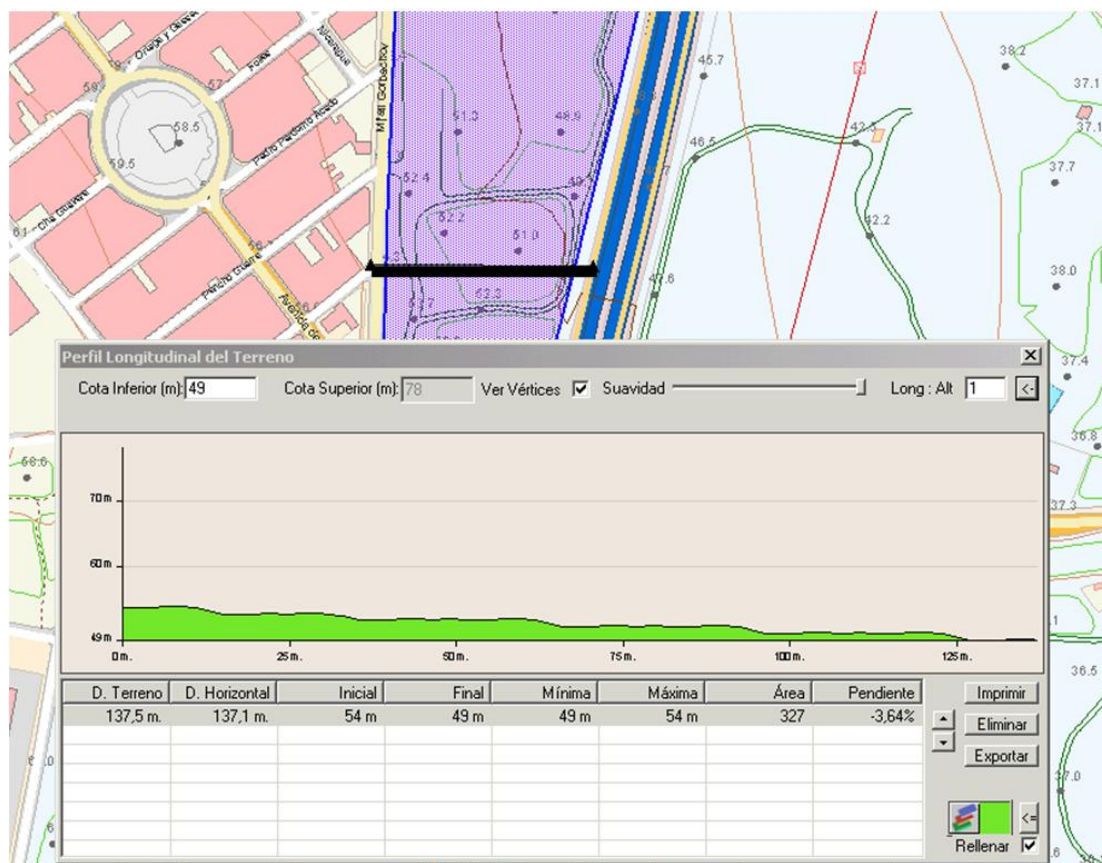


Ilustración 18 Sección 7. Orografía del terreno en la zona SUSNO-T2.



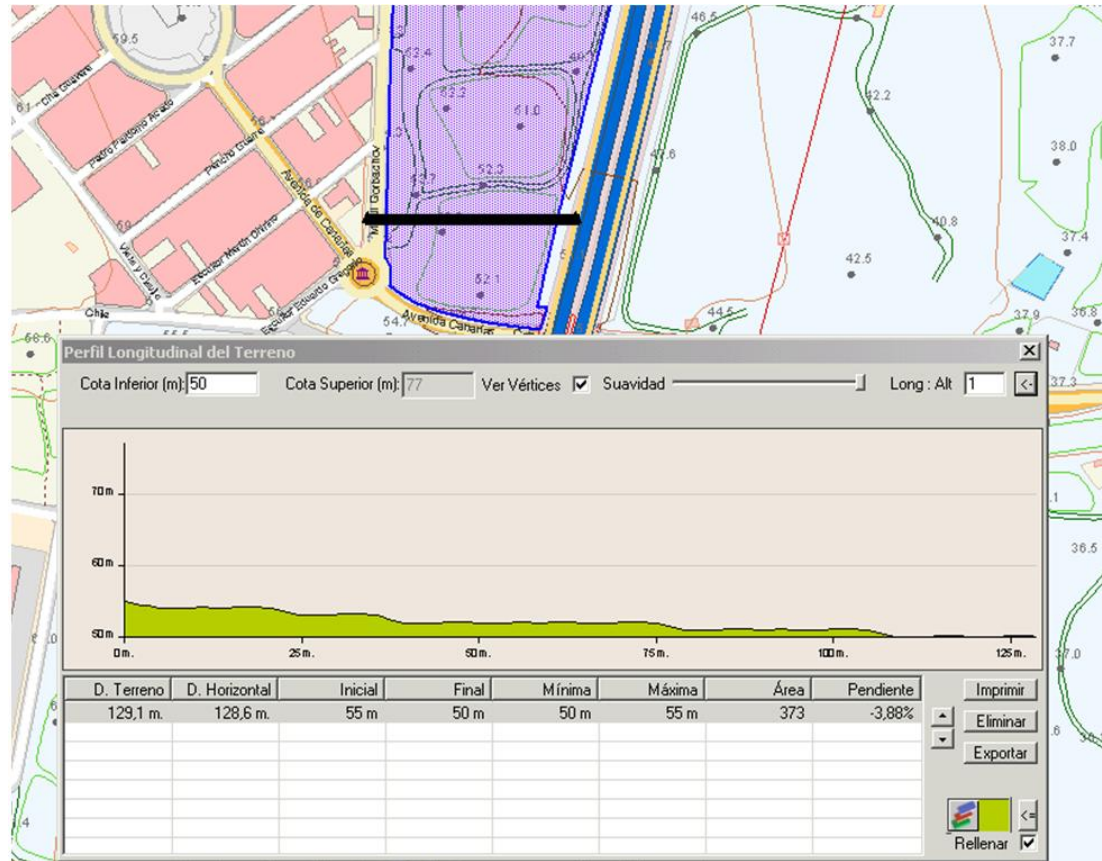


Ilustración 19.- Sección 8. Orografía del terreno en la zona SUSNO-T2.

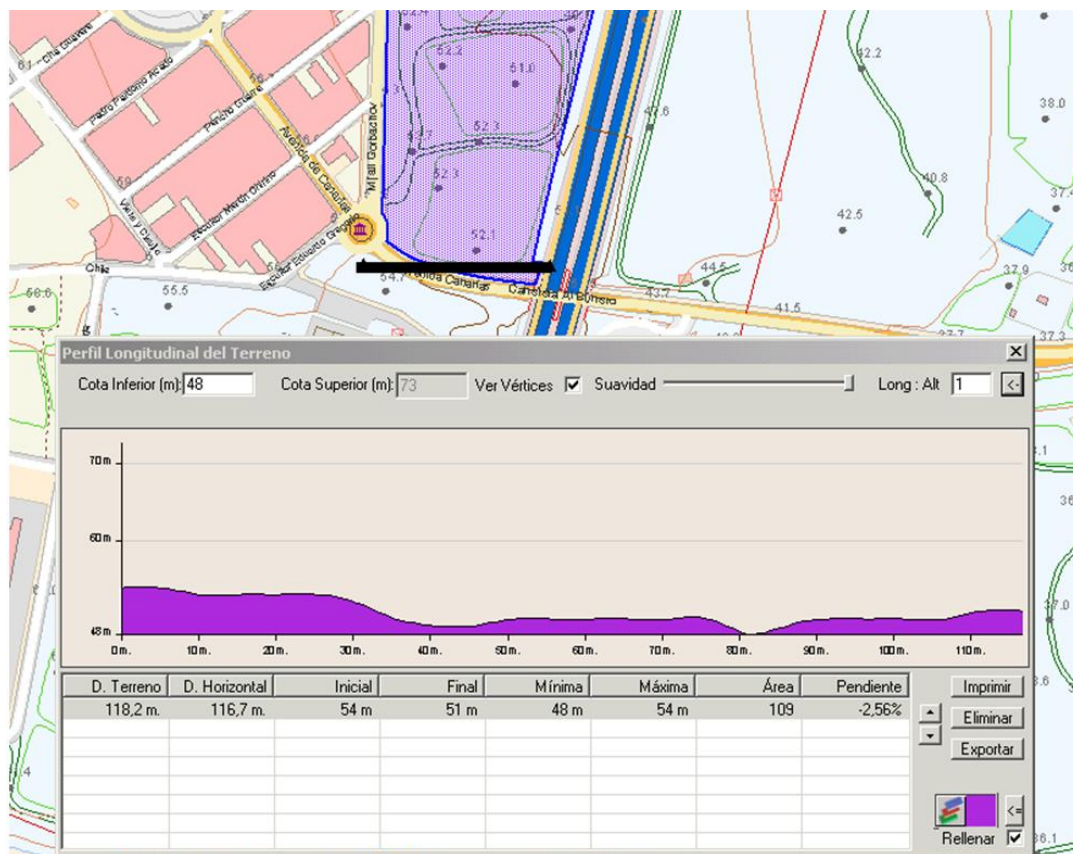


Ilustración 20.- Sección 9. Orografía del terreno en la zona SUSNO-T2.



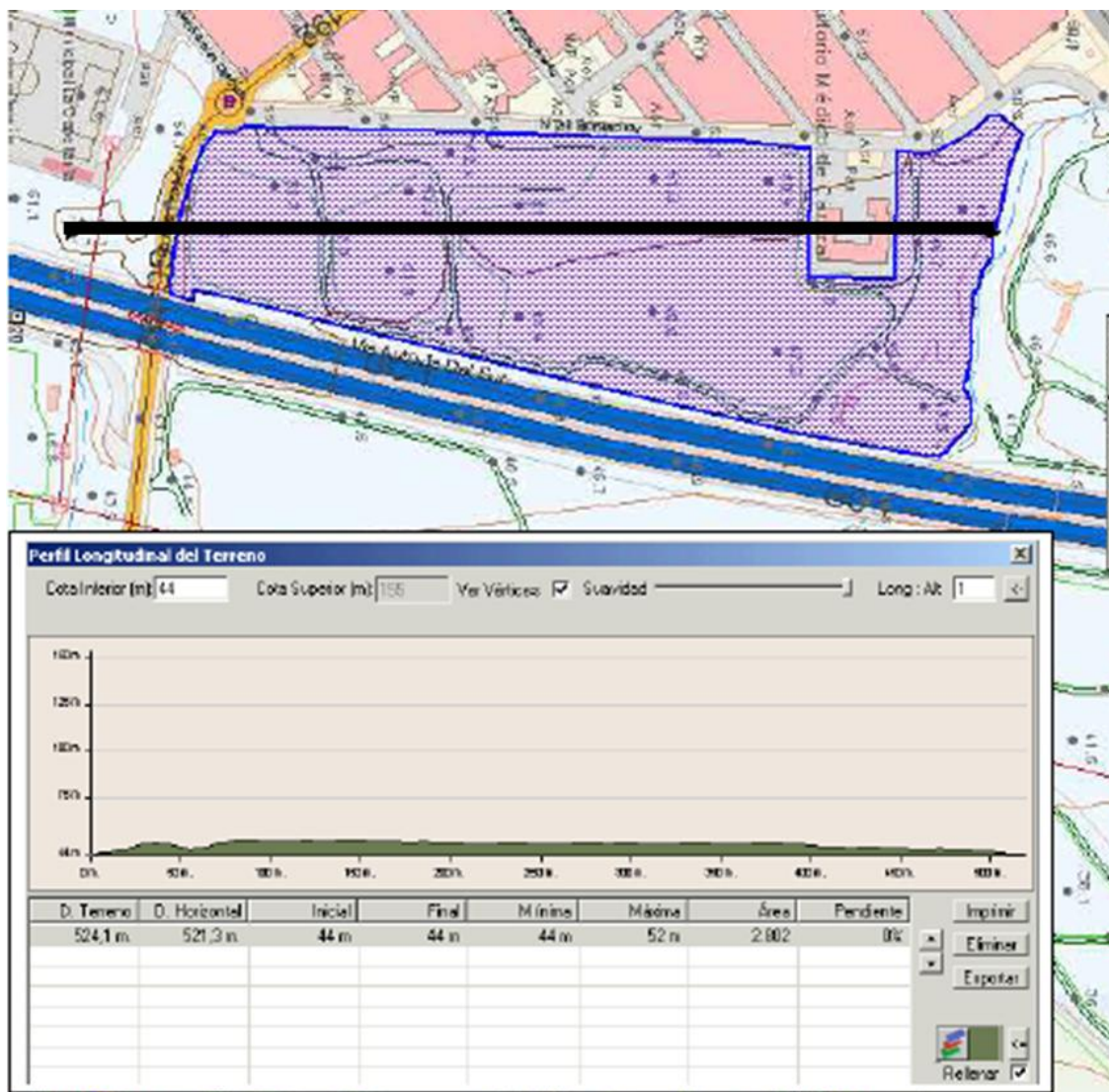


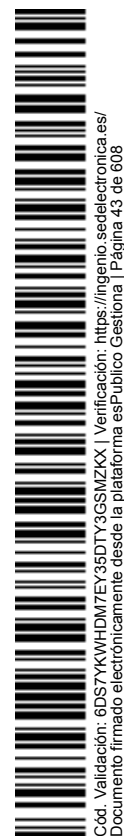
Ilustración 21.-Perfil Longitudinal. Orografía del terreno en la zona SUSNO-T2.



10. INFORMACIÓN AMBIENTAL

El contenido ambiental expuesto en este documento desarrolla las características ambientales relevantes y su diagnóstico que deben ser tenidas en cuenta por la ordenación del suelo urbanizable de tal manera que se garantice una adecuada integración de las propuestas en el medio, pues:

- El objeto de este documento es el desarrollo de la ordenación pormenorizada del presente Plan Parcial, el cual ordena el Sector de SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO NO ORDENADO TERCARIO SUSNO –T2, en El Carrizal, delimitado por el PGO de Ingenio. A pesar de que el Plan General cuenta con un Informe de Sostenibilidad Ambiental con una evaluación ambiental, dicha evaluación se ha realizado a una escala de trabajo de 1:18.000, mientras que, la ordenación pormenorizada se realizará a una escala de trabajo de 1:1000, por lo que esta escala permitirá exponer los valores ambientales de la zona de estudio de una manera más exhaustiva.
- La elaboración de un contenido ambiental permitirá concretar y resaltar de forma concisa y sencilla los elementos más relevantes de la zona de estudio y su adecuado tratamiento en caso necesario. Igualmente supone la corrección de aquellos desequilibrios ambientales previos a la ordenación pormenorizada, que pudieran repercutir en la calidad ambiental o estética de la zona de estudio y la prevención de los impactos que pueda causar el desarrollo de la ordenación pormenorizada.
- Asimismo, en cumplimiento del Decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, en su artículo 24, apartado 2º y a pesar de que el propio Plan General de Ordenación de Ingenio, que prevalece jerárquicamente, cuenta a priori con su propia evaluación ambiental de este sector, el presente documento se somete a una comparación de la integración de la variable ambiental en las alternativas de ordenación pormenorizada del suelo urbanizable en relación al principal uso, al cual está destinado dicho sector, es decir, una evaluación detallada de las repercusiones ambientales que pueden derivarse del uso comercial en El Carrizal.
 - Por tanto, a través de la comparación de la variable ambiental se justifica que la nueva ordenación del SUSNO-T2 no supone nuevas afecciones ambientales respecto a las establecidas en el propio PGO de Ingenio, puesto que la nueva ordenación pormenorizada asume los objetivos ambientales y medidas correctoras, que establece el informe de Sostenibilidad Ambiental del PGO de



Ingenio, para el desarrollo sostenible de los suelos de uso Terciario del municipio.

- Además, de manera general, permitirá garantizar la elección de la ordenación pormenorizada, más correcta desde la óptica ambiental, cultural y social.
- Por tanto, el contenido ambiental de este documento garantiza el equilibrio sostenible de la ordenación pormenorizada, tanto en el espacio en el que se desarrolla, como en el tiempo.

Para conseguir dicho equilibrio, este Documento de Propuesta Aprobación Definitiva de Plan Parcial hace suya la caracterización del territorio que se recoge en el apartado 9 del Documento Ambiental Estratégico, con el Inventario Ambiental, apartado en el que se desarrollan las características ambientales significativas del Sector. La Documentación Ambiental se recoge en el Tomo III de este Documento de Propuesta Aprobación Definitiva.

Asimismo, hace suyas y tiene en cuenta la identificación de los distintos efectos ambientales detectados en dicho Documento en sus apartados 10, 11, 12 y 13, prestando y atendiendo especial atención a las medidas preventivas y correctoras del apartado 14 del mismo Documento. De esta forma se consigue dirigir las propuestas de ordenación hacia los objetivos y a las medidas ambientales propuestas, tanto desde el PGO correspondiente, como las establecidas desde la ordenación pormenorizada del presente Plan Parcial.



11. USOS, EDIFICACIONES E INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES

11.1 USOS Y EDIFICACIONES:

Los citados terrenos no albergan en la actualidad ningún tipo de actividad productiva. De la consulta de fotografías aéreas disponibles desde 1962 se puede concluir que en el ámbito del Sector no ha habido actividad productiva agrícola, o de cualquier otra naturaleza, desde hace al menos 20 años. Solamente se ha detectado la presencia eventual de camiones y maquinarias pesadas aparcadas en la parte sur-oeste de los terrenos, próxima a la rotonda que une la calle Mijail Gorbachov con la carretera GC-192 de bajada a El Burrero, uso irregular que se erradicó tras la construcción de la acera en el margen naciente de la calle Mijaíl Gorbachov. Como única edificación existente dentro del ámbito del Sector se detecta en su extremo NN-E una pequeña edificación de fábrica, de aproximadamente 36 m²., que alberga un equipo de bombeo de aguas residuales a la Estación Depuradora del Sureste. Esta edificación se detecta a partir del vuelo de 1992.

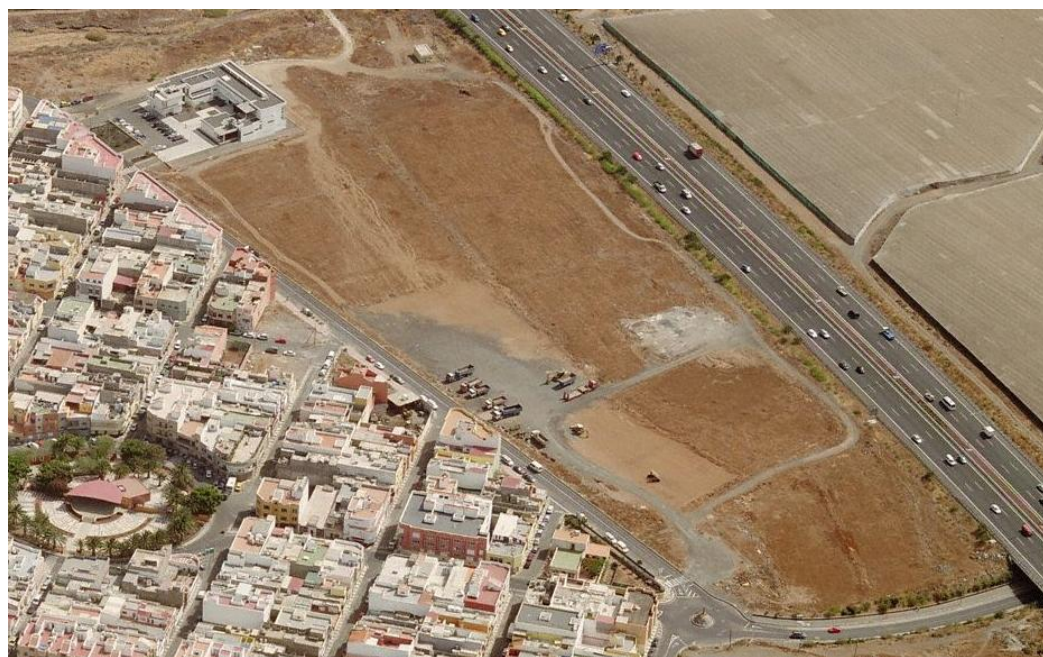


Ilustración 22.- Imagen aérea, vuelo de 1992.

Tal y como se ha indicado en el párrafo anterior, en el margen naciente de la calle Mijaíl Gorbachov se ejecutó en 2010-2011 una acera acabada con pavimento continuo de hormigón (Bumanite) y un parterre interior a todo su largo con setos y algunas palmeras, colocándose asimismo alumbrado público.



Ilustración 23.- Calle Mijaíl Gorbachov.



11.2 INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES:

En cuanto a redes de infraestructuras, conforme figura en el Plano 1.4 de Información sobre los Servicios Existentes, en el entorno de los terrenos que forman el Sector SUSNO-T2, en las inmediaciones o circundando el ámbito del mismo, se cuenta con Red de viario asfaltado con encintado de aceras, Red de Saneamiento de aguas residuales, Red de Distribución de abastecimiento de agua potable, Red de abastecimiento de energía eléctrica y de Alumbrado público.

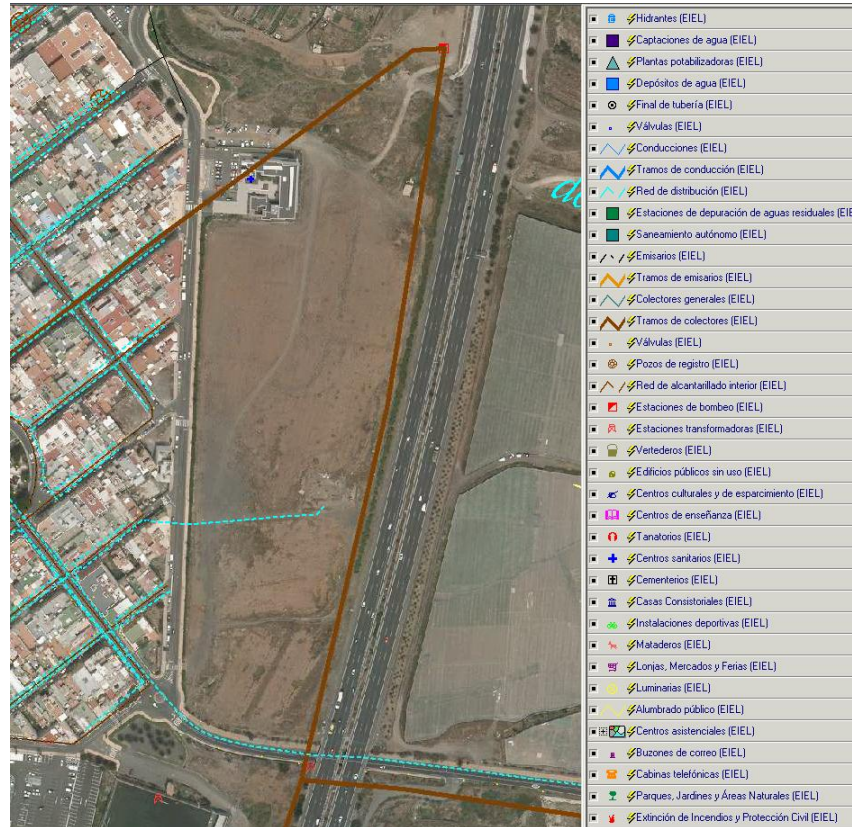


Ilustración 24.- Información Servicios existentes en la zona SUSNO-T2.

12. PLANIFICACIÓN TERRITORIAL, URBANÍSTICA Y SECTORIAL

12.1 PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE GRAN CANARIA

12.1.1 ZONIFICACIÓN DEL PIO/GC

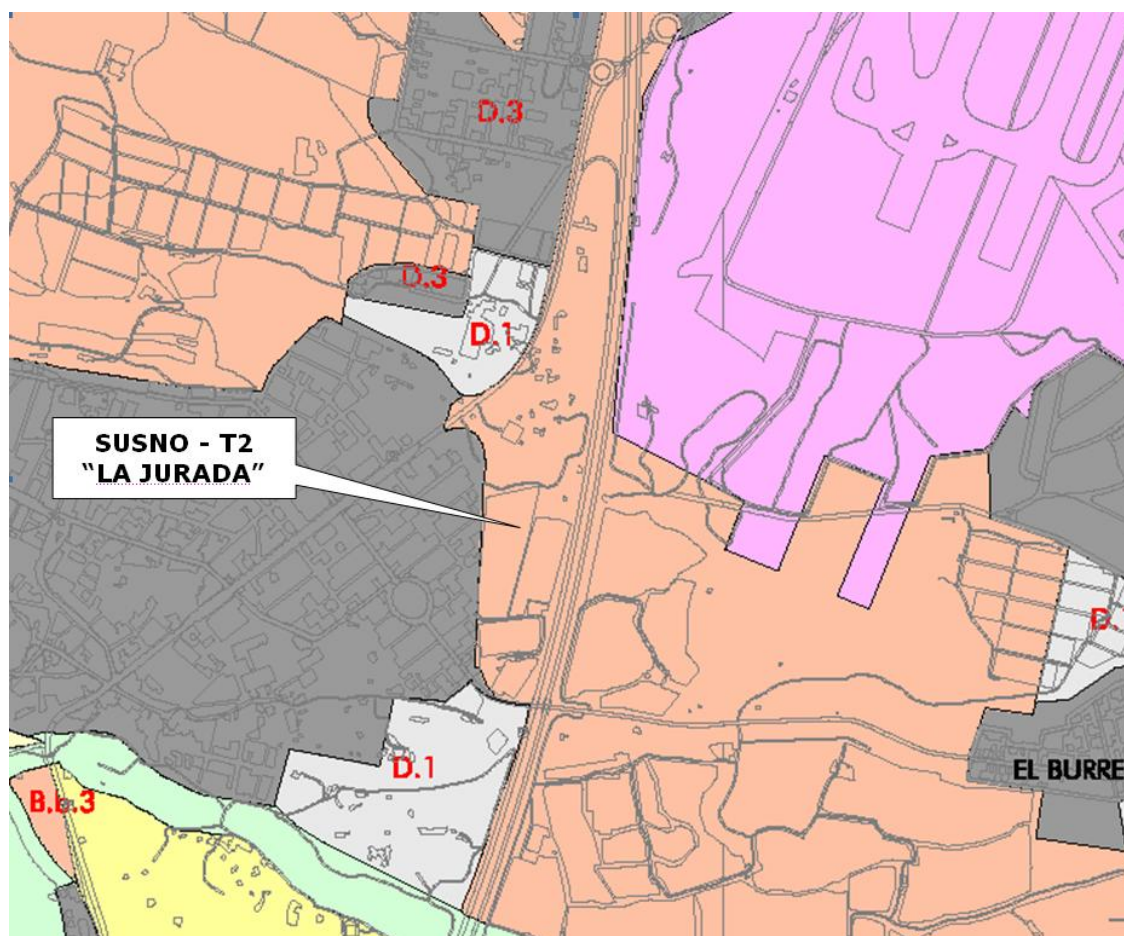


Ilustración 25.- Plano de zonificación del PIO/ GC de la zona SUSNO-T2 y zonas anexas.

El ámbito del Sector del S.U.S.N.O. T2 "La Jurada" se encuentra zonificado por el vigente Plan Insular de Ordenación como una zona Bb3, de moderado valor agrario, cuyas determinaciones vienen recogidas en el Artículo 34 de la Normativa del referido PIO, de cual se destaca:

1 Esta Zona alberga los suelos - mayoritariamente agrarios – localizados en áreas limítrofes o próximas a suelos urbanos y urbanizables que, o bien no reúnen las condiciones que caracterizan a las zonas Bb1, Bb2 o Bb4, o bien que por su situación y circunstancias territoriales son susceptibles de ser receptores de los procesos derivados del crecimiento urbano y los usos a ellos asociados, siempre conforme al modelo de ordenación del Plan Insular y a sus determinaciones, y previa justificación de la necesidad de priorizar estos usos sobre los agrarios, en la memoria de los instrumentos de ordenación correspondientes.



2 La finalidad de ordenación de esta Zona es mantener la potencialidad agraria de los suelos o, en su caso, asumir las necesidades de crecimiento, de acuerdo con las determinaciones contenidas en este Plan, especialmente las relativas a los usos residenciales, industriales y turísticos.

Los terrenos del Sector de "La Jurada" fueron clasificados como suelos urbanizables conforme a los criterios exigidos por el PIO para estas zonas Bb3.

12.1.2 ACTUACIONES TERRITORIALES PREVISTAS (PTE-21 Y PTE -13)

El Sector de "La Jurada" se encuentra inserto en la Ámbito Territorial N°2 del PIO denominado "Plataforma Litoral del Este".

El PIO no prevé ninguna acción específica sobre el ámbito concreto del Sector de "La Jurada", no obstante, prevé para dicha zona el establecimiento de un "Área estratégica de actividad económica – Parque especializado".

De las acciones relevantes previstas por el PIO para dicho ámbito extenso de Plataforma Litoral del Este y que pueden tener una incidencia directa sobre el desarrollo del Sector de "La Jurada", debe tenerse en cuenta la acción 2A26, relativa al trazado del sistema ferroviario y posible localización de estaciones, y también al PTE-13 sobre la Variante Aeroportuaria de la GC-1.



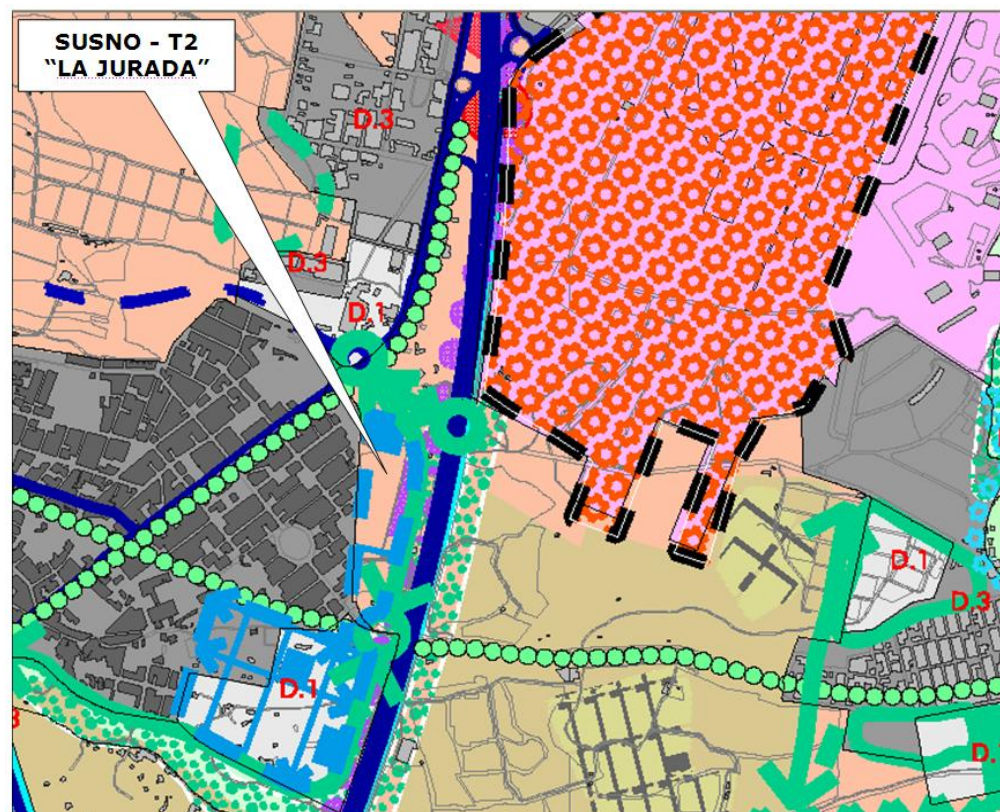


Ilustración 26.- Extracto del plano de estructura del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria

- **PTE-21, Plan Territorial Especial del corredor de transporte público, con infraestructura propia y modo guiado, entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas:** Cuenta con aprobación definitiva (BOC nº 123, 24/06/2010) y establece tanto el recorrido de la vía como la estación al naciente de la Autopista GC-1. Analizado el contenido del referido PTE-21, se concluye que del mismo no se deducen determinaciones o acciones que incidan en el Sector del SUSNO-T2 "La Jurada".

Aunque la siguiente ilustración se presenta boca abajo a fin de facilitar su comprensión respecto del resto de ilustraciones gráficas utilizadas en este Memoria, es evidente que de la misma no se deducen afecciones del PTE-21 al SUSNO-T2





Ilustración 27.- PTP 21 Plan Territorial Especial del corredor de transporte público

- PTE-13, Plan Territorial Especial del corredor litoral: Variante de la GC-1 – Circunvalación del Parque Aeroportuario y Accesos al Aeropuerto:** Cuenta con aprobación definitiva (BOC nº 157, 14/08/2014). De dicha aprobación resultó posteriormente el levantamiento de la suspensión que soportaba el SUSNO-T2, lo que permitió su aprobación definitiva con la asunción como determinaciones vinculantes por parte del PGO de Ingenio de la reserva de una franja para implantación del corredor de la citada Variante Aeroportuaria de la GC-1 conforme al corredor previsto en los planos de ordenación del citado PTE-13, así como la toma en consideración de cuantas determinaciones pudieran afectar a la ordenación del SUSNO-T2, especialmente las relativas a la servidumbre acústica asociada a dicha variante.

Del contenido de dicho Plan Territorial se puede prever el establecimiento de carriles de servicio paralelos a la GC-1 que mejorarán notablemente la accesibilidad de la zona en general y del sector de SUSNO-T2 en particular, a cuyo efectos se ha previsto, solo a nivel tentativo, posibles accesos a y desde éstos, cuya concreción y funcionalidad



estará supeditada al proyecto que se redacte en su momento por el Gobierno de Canarias, a cuyo objeto, se han mantenido alguna reunión técnica con el Servicio de Carreteras del Gobierno de Canarias que han permitido ajustar la ordenación propuesta a dicho futuro escenario, pero primando, en cualquier caso, la funcionalidad y accesibilidad del Sector para el escenario actual, sin viales de servicio de la GC-1.

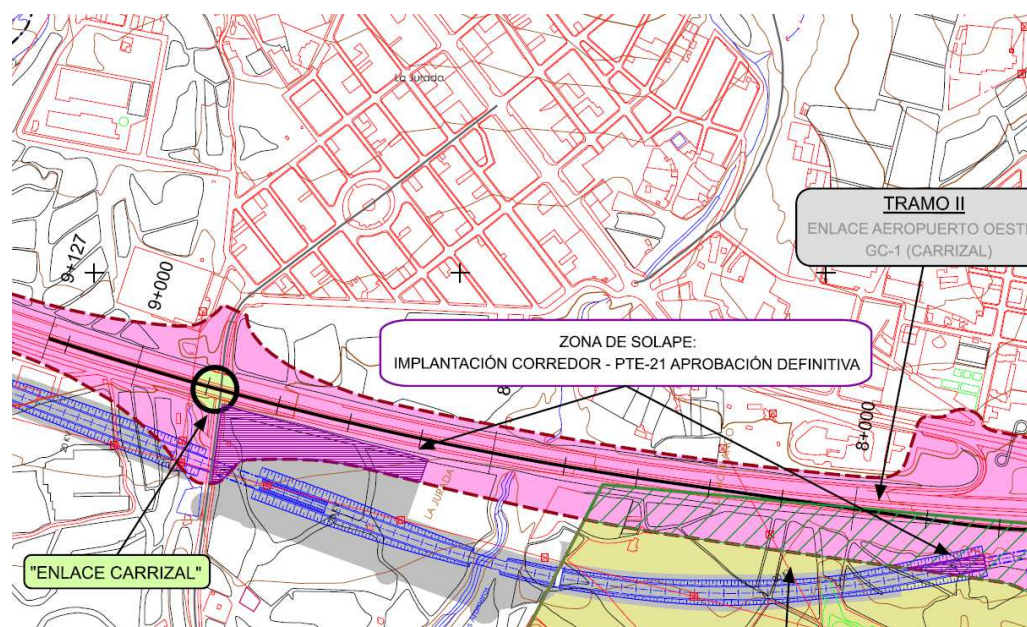


Ilustración 28.- PTE -13, Plan Territorial Especial del corredor litoral

12.2 MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº1 DEL PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE GRAN CANARIA

El B.O.C. de fecha 19 de julio de 2011 publica la Orden de 28 de junio de 2011, por la que se aprueba definitivamente la Modificación Puntual del Plan Insular de la isla de Gran Canaria.

Si bien parece que el Sector de "la Jurada" no está sujeto o tiene supeditado su desarrollo directamente a ningún Plan Territorial de desarrollo del PIO, en todo caso debe contar con la compatibilidad del planeamiento insular, por lo que deberá ser informado por el Cabildo de Gran Canaria cuando corresponda en el proceso de tramitación administrativo. No obstante, la presente propuesta de ordenación ha atendido a lo establecido en la propia Modificación Puntual del PIO de referencia, cuando establece modificaciones a la Disposición Transitoria Segunda de su Normativa:

...

1. (ND) La ordenación urbanística del suelo afectado por actuaciones sometidas a plan territorial parcial o especial que no haya sido aprobada definitivamente debería realizarse de forma que quede garantizado el cumplimiento de los objetivos asignados a cada uno de ellos en este Plan. De esta forma, habrán de observarse en los instrumentos de ordenación

urbanística las condiciones o limitaciones que en cada caso se precisen para la consecución de una ordenación integrada.

...

3. (ND) *La ordenación urbanística de ámbitos sujetos a ordenación mediante plan territorial parcial y hasta tanto dicho instrumento de ordenación se apruebe definitivamente, deberá sujetarse a las siguientes determinaciones:*

a) La ordenación urbanística estará dirigida a la consecución de los objetivos señalados en el Capítulo II del Título 3 de este Volumen en relación con cada ámbito territorial, quedando prohibida cualquier previsión que impida o comprometa sensiblemente el logro de tales objetivos, debiendo preverse las limitaciones de uso o de cualquier otro parámetro urbanístico que sea preciso para garantizar el cumplimiento de los objetivos asignados al correspondiente plan territorial parcial.

12.3 PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE GRAN CANARIA:

El B.O.E. nº 234 de 29 de septiembre de 2001 publica la Orden del Ministerio de la Presidencia de 20 de septiembre de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Gran Canaria.

Dicho Plan contiene, entre otras determinaciones, las servidumbres aeronáuticas tanto las asociadas al actual campo de vuelos, como a las de su desarrollo previsible contemplado en el citado Plan.

Desde la aprobación del Plan Director se han ido produciendo algunos ajustes y aclaraciones sobre las citadas servidumbres, concluyéndose el 31 de marzo de 2011, con la publicación en el B.O.E. nº 77, del Real Decreto 417/2011, de 18 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Gran Canaria – Base Aérea de Gando.

	BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO	
Núm. 77	Jueves 31 de marzo de 2011	Sec. III. Pág. 33682
III. OTRAS DISPOSICIONES		
MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA		
5818	<i>Real Decreto 417/2011, de 18 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Gran Canaria -Base Aérea de Gando.</i>	

A continuación se reproduce parte del plano de servidumbres actualizadas que se corresponde con el citado Real Decreto (Servidumbres establecidas):

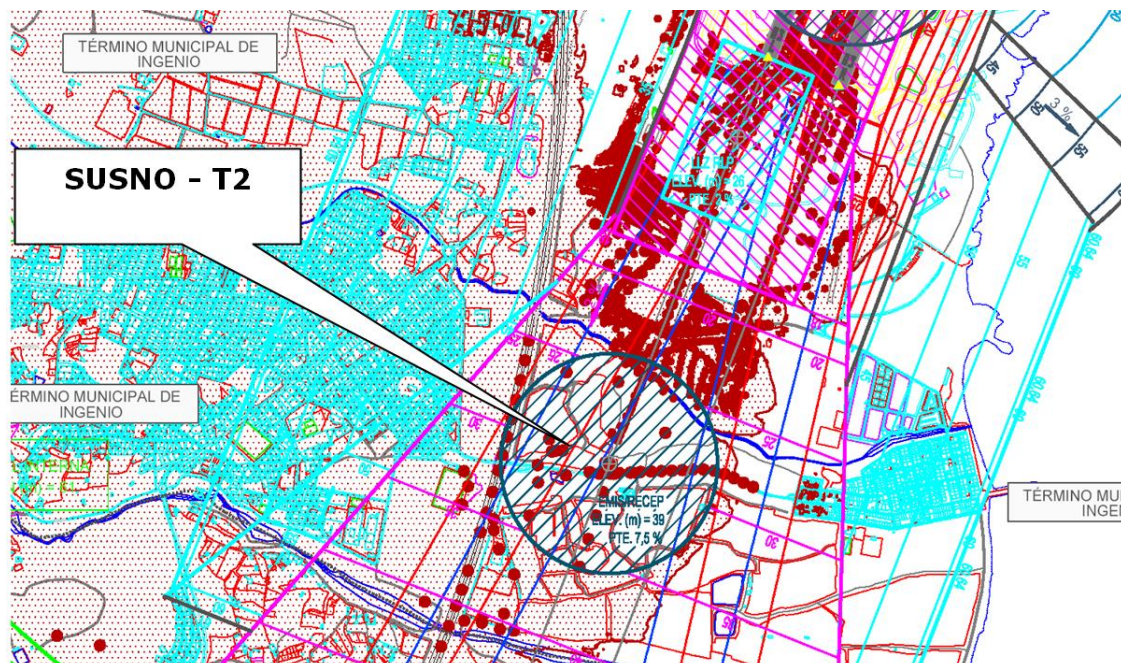


Ilustración 29.- Plano de servidumbres actualizadas, Real Decreto 417/ 2011.

Por otra parte, las servidumbres asociadas al desarrollo previsible contemplado en el Plan Director han experimentado igualmente ajustes derivados del proyecto básico de la futura pista, elaborado en desarrollo de aquel. La última "versión" de esas servidumbres a establecer para el desarrollo previsible del campo de vuelos y que se incorporarán a la revisión del Plan Director, que ha iniciado su tramitación, son las que se recogen a continuación (Servidumbres a establecer):



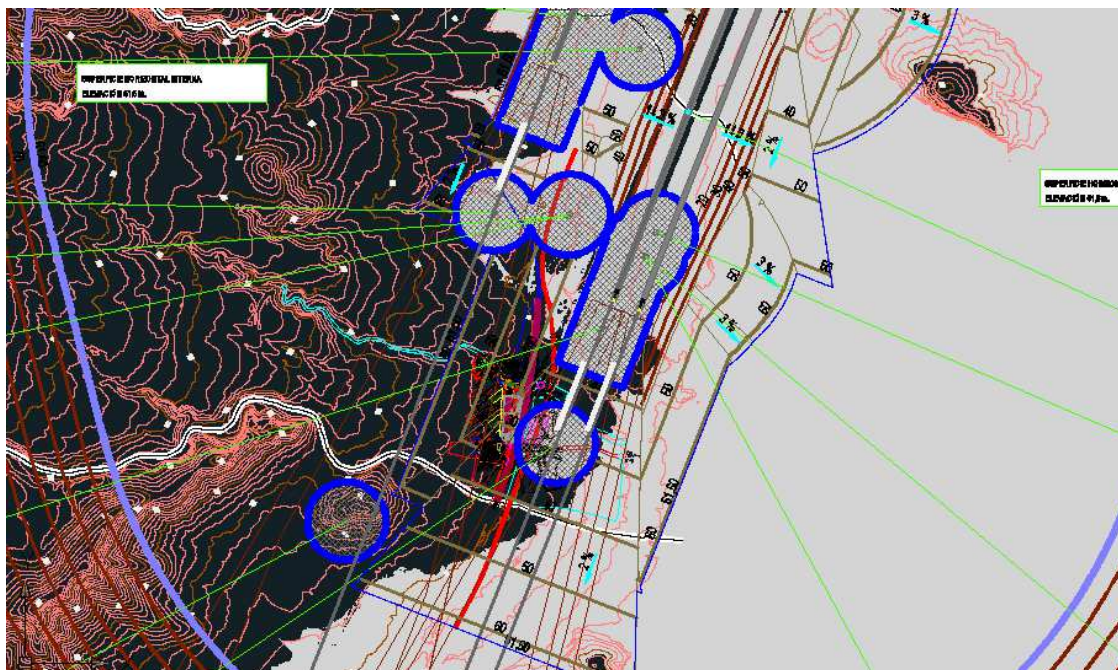


Ilustración 30.- Plano servidumbres aeronáuticas, zona Aeropuerto de Gran Canaria

Estas servidumbres aeronáuticas a establecer, en lo que afectan al Sector de "La Jurada", apenas difieren de las actuales.

A continuación se aporta una reproducción parcial de plano de servidumbres aeronáuticas a establecer para el desarrollo previsible del campo de vuelos, que ha sido tomado como referencia para el estudio aeronáutico.

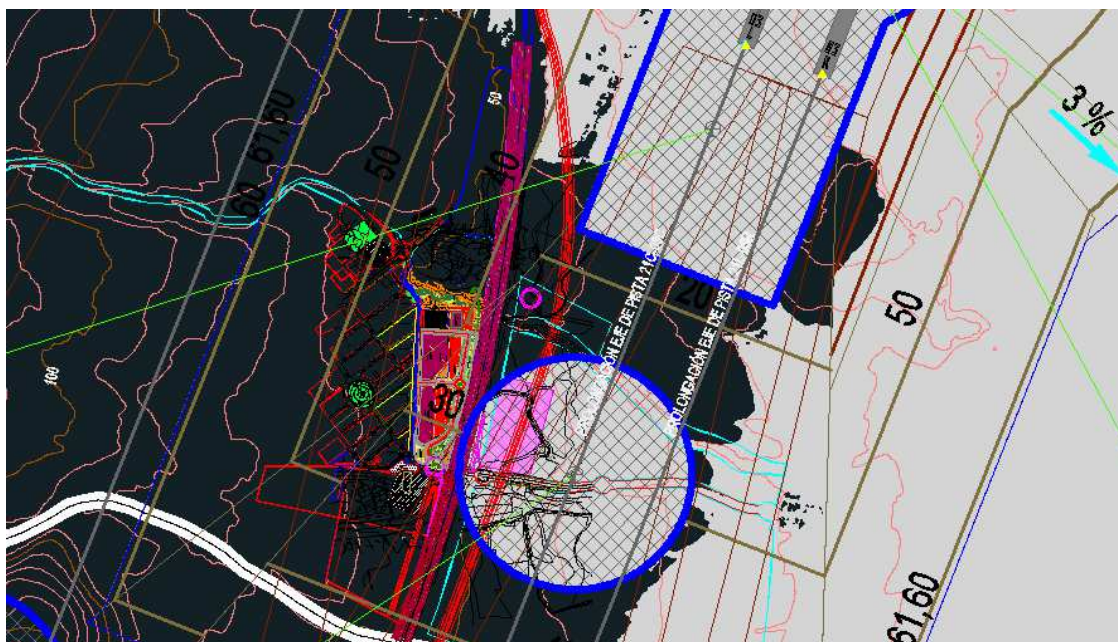


Ilustración 31.- Plano servidumbres aeronáuticas, sector de "La Jurada".



12.3.1 INTERRELACIÓN ENTRE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS Y EL PLANEAMIENTO.

Tal y como establece la propia Normativa del Plan General de Ordenación de Ingenio, el Sector de SUSNO-T2 "La Jurada" está afectado por las servidumbres aeronáuticas derivadas del Plan Director del aeropuerto de Gran Canaria por lo que, con carácter previo a cualquier actuación, se hace preciso el informe y autorización de la Dirección General de Aviación Civil.

Dicho informe, preceptivo y vinculante, es requerido en virtud de lo establecido en el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, que en su Disposición Adicional Segunda establece la necesaria y preceptiva remisión al Ministerio de Fomento de los proyectos urbanísticos que afecten a la zona de servicio de aeropuertos de interés general, o a sus espacios circundantes sujetos a servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea.

12.3.2 REAL DECRETO 1541/2003.

La convivencia entre las servidumbres aeronáuticas y el planeamiento, especialmente el urbanístico, no es fácil, toda vez que las citadas servidumbres imponen una serie de condiciones genéricas que impiden o imponen restricciones de tal alcance que hacen inviables los desarrollos urbanísticos en el entorno de los aeropuertos, restricciones que en algunos casos resultan desproporcionadas e innecesarias.

Con relación a ello, se ha venido progresando en fórmulas de convivencia más integradoras que se ajusten a exigencias más justificadas, resultando así el Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y del Decreto 1844/1975, de 10 de julio, para regular las excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de obstáculos alrededor de aeropuertos y helipuertos.

Dada la importancia de este Real Decreto 1541/2003 para los objetivos que se persiguen con el presente documento en la adecuación de la ordenación del Sector de "La Jurada" a las servidumbres del aeropuerto de Gran Canaria, es por lo que se considera oportuno reproducirlo íntegramente a continuación:

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

23290 REAL DECRETO 1541/2003, de 5 de diciembre, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y el Decreto 1844/1975, de 10 de julio, de servidumbres aeronáuticas en helipuertos, para regular excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de obstáculos alrededor de aeropuertos y helipuertos.

El Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, modificado por el Decreto 2490/1974, de 9 de agosto, en desarrollo del artículo 51 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre navegación aérea, recogió en una sola disposición todas las prescripciones anteriores en materia de servidumbres aeronáuticas que afectan a los aeropuertos. Análogamente, el Decreto 1844/1975, de



10 de julio, de servidumbres aeronáuticas en helipuertos, estableció la regulación para las servidumbres en torno a los helipuertos. En los artículos quinto y sexto del referido Decreto 584/1972, de 24 de febrero, así como en los artículos sexto y séptimo del Decreto 1844/1975, de 10 de julio, se especifican, respectivamente, las diferentes áreas y superficies limitadoras de obstáculos en torno a los aeropuertos y helipuertos.

Así, el artículo séptimo del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, al igual que el artículo octavo del Decreto 1844/1975, de 10 de julio, establecen taxativamente que «ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura los límites establecidos por las superficies anteriormente definidas». De conformidad con los referidos decretos, esta restricción sólo es susceptible de excepción en los supuestos de apantallamiento. Esto hace que los Decretos 584/1972, de 24 de febrero, y 1844/1975, de 10 de julio, no estén plenamente ajustados a las previsiones sobre la restricción de obstáculos alrededor de los aeropuertos y helipuertos actualmente contenidas en el anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

En la redacción actual de dicho documento emanado de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) se parte de que la regla debe ser el establecimiento de las superficies limitadoras de obstáculos, por considerar que constituyen en su conjunto un instrumento eficaz y relativamente simple para identificar y, en su caso, restringir o eliminar posibles obstáculos a la navegación aérea con el fin de preservar su seguridad. Pero, reconociendo también que el carácter genérico de tales superficies puede dar lugar a restricciones localmente innecesarias, si bien se recomienda que de modo general no se permita la presencia de nuevos obstáculos, se admiten dos excepciones y no sólo una: cuando el objeto esté apantallado por otro objeto existente, que es el supuesto ya recogido por nuestro ordenamiento, o, también, cuando se determine, tras un estudio aeronáutico, que el objeto no comprometería la seguridad de la operación de las aeronaves.

La posibilidad de establecer excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de obstáculos alrededor de aeropuertos y helipuertos, en el supuesto de que el nuevo objeto esté apantallado por otro objeto existente, ya está recogida en el artículo noveno del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, pero no de modo directo, sino por remisión al primero, en el Decreto 1844/1975, de 10 de julio. Se estima pertinente, en aras de una más fácil comprensión del ordenamiento jurídico, aprovechar esta modificación normativa para reproducir en el segundo de los citados decretos para los helipuertos, lo que ya establece el primero para los aeropuertos.

Por otra parte, la segunda y más importante posibilidad de excepción a dichos límites, es decir, cuando se determine, tras un estudio aeronáutico, que el objeto no comprometería la seguridad, ni afectaría de modo importante a la regularidad de las operaciones de aviones o de helicópteros, no está prevista en ninguno de los dos decretos referidos.

La conveniencia de admitir esta excepción, que siempre exigirá una previa evaluación técnica que concluya que no cabe apreciar objetivamente ninguna posibilidad de degradación de la seguridad y de la regularidad de las operaciones, resulta de la diversidad de configuraciones de los aeropuertos o helipuertos, de la irreplicable configuración topográfica del entorno de cada aeropuerto o helipuerto y de la variabilidad de posicionamiento relativo de las actuaciones constructivas que se proyecte realizar en dicho entorno.

La incorporación a las normas vigentes de esta nueva excepción dará solución a aquellos casos, relativamente frecuentes, en que la realización de actuaciones urbanísticas, o constructivas en general, se encuentra imposibilitada por la taxativa prohibición establecida en los artículos séptimo del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, y octavo del Decreto 1844/1975, de 10 de julio, a pesar de que técnicamente se puede demostrar que tales actuaciones no entrañan degradación alguna de los niveles de seguridad en las operaciones de las aeronaves, ni imponen restricciones apreciables en la regularidad de aquéllas.

Por todo lo expuesto, para perfeccionar la adecuación de nuestro ordenamiento jurídico al contenido del anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, y a fin de evitar innecesarias e injustificadas limitaciones a determinadas actuaciones que objetivamente sean compatibles con el uso de los aeropuertos y helipuertos, sin menoscabo de la seguridad y regularidad de las operaciones aeronáuticas que en ellos se desarrollan, mediante este real decreto se modifica el contenido del artículo séptimo del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, y del artículo octavo del Decreto 1844/1975, de 10 de julio. Asimismo se añade un nuevo artículo noveno a este último decreto.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Fomento y de Defensa, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 5 de diciembre de 2003,

D I S P O N G O :

Artículo primero. Modificación del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas.

Se modifica el artículo séptimo del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, modificado por el Decreto 2490/1974, de 9 de agosto, que queda redactado como sigue:

«Artículo séptimo.

1. Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura los límites establecidos por las superficies anteriormente definidas.
2. No obstante, el Ministerio de Defensa o el Ministerio de Fomento, según corresponda, podrán autorizar la construcción de edificaciones o instalaciones en aquellos casos en que, aun superándose dichos límites, los estudios aeronáuticos requeridos por la autoridad aeronáutica civil o militar competente acrediten que no se compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves. Asimismo, podrán autorizar la construcción de edificaciones o instalaciones en los supuestos de apantallamiento, tal como se determina en el artículo noveno.»

Artículo segundo. Modificación del Decreto 1844/1975, de 10 de julio, de servidumbres aeronáuticas en helipuertos.

El Decreto 1844/1975, de 10 de julio, de servidumbres aeronáuticas en helipuertos, queda modificado de la siguiente manera:

Uno. El artículo octavo queda redactado como sigue:

«Artículo octavo.

1. Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura los límites establecidos por las superficies anteriormente definidas.
2. No obstante, el Ministerio de Defensa o el Ministerio de Fomento, según corresponda, podrán autorizar la construcción de edificaciones o instalaciones en aquellos casos en que, aun superándose dichos límites, los estudios aeronáuticos requeridos por la Autoridad aeronáutica civil o militar competente acrediten que no se compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves. Asimismo, podrán autorizar la construcción de edificaciones o instalaciones en los supuestos de apantallamiento, tal como se determina en el artículo siguiente.»

Dos. Se añade un nuevo artículo noveno con la siguiente redacción:

«Artículo noveno.

El Ministerio de Defensa o el Ministerio de Fomento, según proceda, podrán autorizar la construcción de edificaciones o instalaciones en determinados casos en que, aun vulnerando los límites establecidos por las servidumbres, puedan considerarse apantallados por otros obstáculos naturales o artificiales ya existentes. Se considerará que un objeto está apantallado cuando:

a) Se encuentre situado por debajo del plano que pasa por el punto más elevado del obstáculo que sirve de apantallamiento y forma un ángulo de menos de 10 grados con el plano horizontal que pasa por dicho punto, cualquiera que sea la dirección que se encuentre respecto al helipuerto (excepto en sentido contrario a la dirección de aquél), y a una distancia, medida horizontalmente, no superior a 150 metros.

b) Se encuentra situado dentro del volumen engendrado por la traslación horizontal del contorno del obstáculo que sirve de apantallamiento, en sentido opuesto al que se encuentra el helipuerto, y a una distancia horizontal de dicho obstáculo, no superior a 150 metros.»

Disposición adicional única. Referencia al ministerio competente en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y en el Decreto 1844/1975, de 10 de julio, de servidumbres aeronáuticas en helipuertos.

Las referencias que en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y en el Decreto 1844/1975, de 10 de julio, de servidumbres aeronáuticas en helipuertos, se realizan al Ministerio del Aire se entenderán efectuadas al Ministerio de Defensa o al Ministerio de Fomento, según corresponda.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto.

Disposición final primera. Título competencial.

Este real decreto se dicta al amparo de la habilitación conferida al Estado por el artículo 149.1.20.a de la Constitución en materia de tránsito y transporte aéreo.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, a 5 de diciembre de 2003.

JUAN CARLOS R.

El Vicepresidente Segundo del Gobierno

y Ministro de la Presidencia,

JAVIER ARENAS BOCANEGRA

12.3.3 ESTUDIOS DE SEGURIDAD Y APANTALLAMIENTO.

Del anterior Real Decreto 1541/2003, se deduce la importancia de los Estudios Aeronáuticos y de Apantallamiento para alcanzar la adecuada conciliación de intereses presentes en los aeropuertos y en su entorno, resolviendo una convivencia integradora de los mismos sin afectar a la seguridad ni a la regularidad de las operaciones de las aeronaves y permitiendo, bajo dichas premisas, el desarrollo urbanístico con el consiguiente desarrollo socioeconómico de las comunidades asentadas en el entorno de los aeropuertos.

Es por ello que, a efectos de orientar el trabajo que a partir de la presente propuesta de ordenación deba abordarse como Estudio Aeronáutico que acredite la compatibilidad de la misma con las servidumbres aeronáuticas, reproducir los criterios que se siguen en la Agencia Estatal de Seguridad Aérea sobre los Estudios de Seguridad y de Apantallamiento:

Estudios de seguridad

*Los estudios aeronáuticos de seguridad que se presenten a la AESA deberán realizarse atendiendo a las directrices dadas en el documento: "Directrices para la elaboración de estudios aeronáuticos de seguridad en el caso de vulneración de servidumbres de aeródromo". Los estudios aeronáuticos de seguridad se presentarán, bien por requerimiento de AESA o bien a iniciativa del interesado, en aquellos casos en los que el elemento para el que se solicita autorización vulnere alguna de las siguientes servidumbres aeronáuticas de aeródromo en vigor (publicadas en el BOE) del aeropuerto afectado: **superficie cónica, superficie horizontal interna** y, en aquellas pistas destinadas exclusivamente a aproximaciones de no precisión, la **superficie de aproximación** a partir de los 3000 m medidos desde el borde interno del área de aproximación.*

En ningún caso, se admitirán a trámite estudios de seguridad para los supuestos de vulneración de la superficie de aproximación (excepto para pistas destinadas a aproximaciones de no precisión a partir de los 3000 m del borde interno), superficie de subida en el despegue y superficie de transición.

Estudios de apantallamiento

Los estudios de apantallamiento que se presenten a la AESA deberán realizarse atendiendo a las directrices dadas en el documento: "Directrices para la elaboración de estudios de apantallamiento en el caso de vulneración de servidumbres de aeródromo". Los estudios de apantallamiento se presentarán, bien por requerimiento de la AESA o bien a iniciativa del interesado, en aquellos casos en los que el elemento para el que se solicita autorización vulnere las servidumbres aeronáuticas de aeródromo en vigor del aeropuerto afectado y cumpla con alguno de los dos criterios de apantallamiento definidos en el artículo noveno del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas.

No siempre el hecho de que el obstáculo que se pretende instalar esté apantallado por otro fijo o inamovible garantiza la seguridad de las operaciones. Por este motivo, en algunos casos será

necesaria la presentación adicional de un estudio aeronáutico de seguridad; mientras que en otros, por motivos de seguridad, la presencia de un nuevo obstáculo no será admisible, y la autorización será denegada.

12.4 PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE INGENIO

El municipio de la Villa de Ingenio cuenta actualmente con Plan General de Ordenación adaptado plenamente al Decreto Legislativo 1/2000, por el que se aprobó el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, recientemente derogado por la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.

En el apartado de Antecedentes del presente Documento de Aprobación Inicial de Plan Parcial, se ha dado puntual cuenta de las circunstancias que concurrieron en torno a la aprobación del vigente PGO de Ingenio y la suspensión que se acordó para el Sector de SUSNO-T2 en el trámite final del mismo, hasta que mediante Acuerdo de la COTMAC de fecha 10/03/2016, dicha suspensión quedó levantada con la aprobación definitiva del Sector de SUSNO-T2 "La Jurada" y la consiguiente publicación tanto del acuerdo como de la correspondiente ficha reguladora en el BOP de 10/06/2016.

Así, el vigente Plan General de Ordenación de Ingenio clasificó los terrenos involucrados en la presente propuesta como Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado de nuevo crecimiento (S.U.S.N.O. T2), denominado "La Jurada", destinando éste a usos Terciarios y estableciendo para el mismo las determinaciones que se recogen en la correspondiente a Ficha reguladora.

Por otra parte, en el Capítulo III de las Normas Urbanísticas del vigente P.G.O. se establecen una serie de condiciones a los desarrollos urbanísticos que tengan lugar en el entorno del Aeropuerto de Gran Canaria en ejecución del citado P.G.O. que tienen una enorme trascendencia y que deben ser tomadas en cuenta desde los inicios, a fin de alcanzar la necesaria compatibilidad entre las determinaciones de ordenación que establezca el planeamiento de desarrollo y las limitaciones que imponen las servidumbres aeronáuticas, en el marco de la regulación sectorial aplicable.

Concretamente, las citadas Normas establecen:

...

A. Respecto de las servidumbres aeronáuticas el Plan General establece:

- 1. Ninguna nueva construcción, uso del suelo, edificación, estructura, plantación. Objeto fijo o modificación de los existentes o del terreno, podrá sobrepasar en altura los límites de las servidumbres aeronáuticas.*
- 2. No obstante, el Ministerio de Defensa o el Ministerio de Fomento, según corresponda, podrán autorizar la construcción de edificaciones o instalaciones en aquellos casos en que, aun superándose dichos límites, los estudios aeronáuticos requeridos por la*



autoridad aeronáutica civil o militar competente acrediten que **no se compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves**. Asimismo, podrán autorizar la construcción de edificaciones o instalaciones en **los supuestos de apantallamiento**, tal como se determina en el artículo noveno.». Este punto no será aplicable para las superficies de aproximación, despegue y transición.

- B.** Respecto de las servidumbres horizontal interna y cónica, el Plan General no compromete la seguridad ni afecta la regularidad de las operaciones.
- C.** Por lo que hace referencia a las servidumbres de aproximación se establece:
1. Las superficies de aproximación, despegue y transición no podrán ser sobrepasadas en altura por construcción, modificación del terreno, plantación u objeto fijo alguno.
 2. En las zonas de suelo Urbano ubicadas dentro de los 1.500 metros desde la cabecera de la futura pista 03L y en su prolongación del eje (como son "Lomo Cardón" y "Las Majoreras"), así como en el ámbito de "Vista Alegre", en donde las construcciones pueden vulnerar las superficies de aproximación, despegue y transición, no deben desarrollarse, dada su proximidad al aeropuerto.
 3. Las zonas de suelo Urbano incluyendo el de interés cultural ubicadas a partir de los 1.500 metros desde la cabecera de la futura pista 03L y en su prolongación del eje (como son entro de "Carrizal", los barrios de La Capellanía, La Jurada, Barrio Nuevo, Buen Suceso y El Toril, además del SUIC de buen Suceso, en donde las construcciones pueden vulnerar las superficies de aproximación, despegue y transición, no se podrán realizar modificaciones de las edificaciones existentes que supongan un incremento de la altura de las mismas, ni se podrán construir nuevas edificaciones que tengan una altura mayor que la menor de los edificios de su entorno.
 4. **Antes de su aprobación inicial se remitió a la Dirección General de Aviación Civil el planeamiento de desarrollo de los sectores de Suelo Urbanizable en las que el terreno vulnere o se encuentre próximo a las Superficies de Aproximación o de Subida en el despegue o la de Transición, (entre los que se encuentran SUNS-E "Parque Aeroportuario de Actividades Económicas", SUSNO I-1 "Majoreras Industrial/Lomo Cardón", SUSNO T-3 "La Capellanía", SUSNO T-1 "El Paso 2000", SUSNO T-2 "La Jurada", SUNS-D "Casas de Benítez"), para que emita informe preceptivo y vinculante.**
 5. En el Sistema General SGEL Hoya del Carrizal, en la zona afectada por las superficies de aproximación, despegue y transición, no se permitirá ninguna construcción, modificación del terreno, plantación y objeto fijo alguno.
- D.** En relación con la Servidumbre radioeléctrica,
1. **Las superficies de limitación de alturas de las instalaciones radioeléctricas no podrán ser sobrepasadas en altura por construcción, modificación del terreno plantación y objeto fijo alguno, salvo que se acredite mediante estudio aeronáutico que no se compromete la seguridad ni de manera significativa la regularidad de las operaciones aeronáuticas.**
 2. En las zonas de suelo urbano ubicadas dentro de los 1.500 metros desde la cabecera de la futura pista 03L y en su prolongación del eje (entre las que se encuentran Las Puntillas, Las Majoreras, Lomo Cardón), así como en el sector Vista Alegre, en donde las construcciones pueden vulnerar las superficies de limitación de alturas de las instalaciones radioeléctricas, no deben desarrollarse, dada su proximidad al



aeropuerto, salvo que se acredite mediante estudio aeronáutico, que deberá aprobar la DGAC, que no se compromete la seguridad ni de manera significativa la regularidad de las operaciones aeronáuticas.

3. Las zonas de suelo Urbano incluyendo el de interés cultural ubicadas a partir de los 1.500 metros desde la cabecera de la futura pista 03L y en su prolongación del eje (entre las que se encuentran dentro de "Carrizal", los barrios de La Capellanía, La Jurada, Barrio Nuevo, Buen Suceso y El Toril y Cuatro Palos, además del SUIC de buen Suceso), en donde las construcciones pueden vulnerar las superficies de limitación de alturas de las instalaciones radioeléctricas, no se podrán realizar modificaciones en las edificaciones existentes que supongan un incremento de la altura de las mismas, ni se podrán construir nuevas edificaciones que tengan una altura mayor que la menor de los edificios de su entorno, salvo que se acredite mediante estudio aeronáutico, que deberá aprobar la DGAC, que no se compromete la seguridad ni de manera significativa la regularidad de las operaciones aeronáuticas.
4. **Antes de su aprobación inicial se remitirá a la Dirección General de Aviación Civil el planeamiento de desarrollo de los sectores de Suelo Urbanizable en las que el terreno vulnere o pueda vulnerar la superficie de limitación de alturas de las Instalaciones radioeléctricas como son SUSNO I-1 "Majoreras Industrial/Lomo Cardón", SUSNO I-2 "Lomo Cementerio", SUSNO R-2 Lomo Cardón, SUSNO R4-B "Cuesta Caballero", SUNS-E "Parque Aeroportuario de Actividades Económicas, SUSNO T-1 "El Paso 2000", SUSNO T-2 "La Jurada", SUNO T-3 "La Capellanía", para que emita informe preceptivo y vinculante.**
5. En los Sistemas Generales SGEL Cementerio, Hoya del Carrizal, Cuesta Caballero, Lomo Cementerio, Lomo Cardón, y EE-1 Los Arenales, en la zona afectada por las superficies de limitación de alturas de las instalaciones radio eléctricas, no se permitirá ninguna construcción, modificación del terreno, plantación y objeto fijo alguno, salvo que se acredite mediante estudio aeronáutico, que deberá aprobar la DGAC, que no se compromete la seguridad ni de manera significativa la regularidad de las operaciones aeronáuticas.

E. Afección Zona de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas.

1. En el caso de construcciones, modificaciones del terreno, plantaciones e instalación de objeto fijo alguno dentro de la Zona de Seguridad de las Instalaciones Radioeléctricas deberá solicitarse previo consentimiento de este Centro Directivo, de acuerdo con el artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974.
 2. No deben desarrollarse las zonas de Suelo Urbano ubicadas dentro de las Zonas de Seguridad de las Instalaciones Radioeléctricas (como son los SUCO y SUNCO de Lomo Cardón, así como el SUNS-E Parque Aeroportuario de Actividades Económicas), salvo que se acredite mediante estudio aeronáutico, que deberá aprobar la DGAC, que no se compromete la seguridad ni de manera significativa la regularidad de las operaciones aeronáuticas.
 3. Antes de su aprobación inicial se remitió a la Dirección General de Aviación Civil el planeamiento de desarrollo de los sectores de Suelo Urbanizable que se encuentran dentro de la zona de seguridad de las instalaciones radioeléctricas, para que emita informe preceptivo y vinculante.
- F. Los derechos y deberes de los propietarios de los sectores por Servidumbres Aeronáuticas, que constituyan limitaciones del derecho de propiedad del suelo de acuerdo con su función social, serán los establecidos por la legislación aplicable en la materia.**
- G. La construcción de cualquier edificio o estructura (postes, antenas, etc) dentro de las Zonas del término municipal afectadas por Servidumbres Aeronáuticas requerirá**

inexcusablemente resolución previa favorable de la Dirección General de Aviación Civil, conforme a los artículos 29 y 30 del Decreto sobre Servidumbres Aeronáuticas.

H. *En todo caso, será de aplicación toda la legislación sectorial vigente, en particular;*

- 1. Ley 48/60 de 21 de julio (BOE nº 173, de 23 de julio) sobre Navegación Aérea, modificada por Ley 55/99 sobre Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, de 29 de diciembre (BOE nº 312, de 30 de diciembre).*
- 2. Disposiciones Adicional Tercera y Transitoria Tercera de la Ley 37/2003 de Ruido, de 17 de noviembre de 2003 (BOE nº 276, de 18 de noviembre).*
- 3. Decreto 584/72, de 24 de febrero (BOE nº 69, de 21 de marzo) de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Decreto 2490/74, de 9 de agosto (BOE nº 218, de 11 de septiembre) y por Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre (BOE nº 303, de 19 de diciembre)*
- 4. Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria aprobado el 20 de septiembre de 2001 por Orden del Ministerio de la Presidencia (BOE nº 234, de 29 de septiembre).*
- 5. Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, de Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio (BOE nº 292, de 7 de diciembre).*
- 6. Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (BOE nº 162, de 8 de julio).*
- 7. Las Huellas de ruido que figuran en el Plan Director del Aeropuerto de Ingenio aprobado por Orden del Ministerio de la Presidencia de 20 de septiembre de 2001 (BOE nº 234, de 29 de septiembre).*

...

El vigente Plan General de Ordenación de Ingenio clasifica el ámbito como Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado SUSNO-T2 "LA JURADA", cuya ordenación pormenorizada remite al correspondiente Plan Parcial.




PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE INGENIO. SUELOS URBANIZABLES SECTORIZADOS NO ORDENADOS - TERCIARIOS		
LA JURADA - SUSNO T2		
DESCRIPCIÓN DEL SECTOR:		
Sector destinado prioritariamente a usos Terciarios.		
USOS:		
Usos característicos:	Comercial.	
Usos admitidos:	Oficinas, dotacional y servicios.	
Tipologías edificatorias de la parcela		
Edificios en uso exclusivo o mixtos	Nº máximo de plantas:	Altura máx.
	3 plantas	12 mts
ORDENANZAS A APLICAR:		
A definir por el Plan Parcial que lo ordene.		
PARÁMETROS BÁSICOS.		
Superficie total	52.592 m2	Coef. De Homogenización:
Densidad	0,00 Vviv/ha	Aprovechamiento global del sector:
Nº máximo de Viviendas	0 Vviv	Aprovechamiento privado del sector:
Coeficiente de edifi. Bruta	0,55 m2c/m2s	10% de Aprovechamiento:
Edificabilidad total	28.926 m2c	Aprovechamiento Medio*
		0,511 ua/m2s
REPARTO ORIENTATIVO DE LA EDIFICABILIDAD:		
Edificabilidad comercial máxima del sector.	A definir por el plan parcial	
Edificabilidad total del sector.	28.926 m2c	
SISTEMAS GENERALES A DSCRITOS:		
Ampliación cementerio de Ingenio	3.200 m2s	
	TOTAL 3.200 m2s	
CESIONES DOTACIONALES OBLIGATORIAS MÍNIMAS:		
El suelo dotacional de cesión por el Sector, será el estipulado por Ley en el momento de aprobación del Plan Parcial que desarrolle este sector de suelo.		
GESTIÓN DE LA UNIDAD:		
Sistema de gestión:	Privado	
* Cuadro de Aprovechamiento del Suelo Urbanizable del PGO.		
DESCRIPCIÓN DEL ESTADO ACTUAL		
Los terrenos objeto de la presente actuación se localizan a poniente de la GC-1, al este del suelo urbano consolidado de el Carrizal, en la zona conocida como La Jurada. Estos terrenos fueron hace tiempo zonas de uso agrícola, pero actualmente está en desuso.		
LOCALIZACIÓN DEL SECTOR:		
		
AFECCIÓN POR SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS		
Este sector está afectado por las servidumbres servidas del Plan Director del Aeropuerto de Gando, específicamente plano de aproximación y radioléctricas. Con carácter previo a cualquier actuación se hace preciso el informe y autorización de la D.G.de Aviación Civil.		
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN:		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Todas las edificaciones deberán quedar por debajo del plano de aproximación de los aviones a la pista de aterrizaje que señala el Plan Director del Aeropuerto. 2. Los equipamientos deberán colocarse de manera centralizada en el sector. 3. En la Normativa del Plan Parcial deberán hacerse referencia expresa al cumplimiento a la hora de redactar los proyectos de edificación, de la NBE-AC/88 que minimice las afecciones acústicas originadas por la proximidad de las pistas del Sist. Gral. Aeroport. 4. En el proyecto de urbanización, todos aquellos elementos que lo conforman deberán cumplir con las determinaciones establecidas al efecto por la Dirección General de Aviación Civil, justificándose debidamente en el proyecto que las defina. 5. Zona, dentro del sector, reservada para la implantación del Corredor de la Variante Aeroportuaria de la GC-1 establecida en el PTE-13 6. Al sector le es de aplicación la Normativa del PTE-13, publicada en el BOC de 14 de agosto de 2014, en especial lo relativo a la Servidumbre Acústica 		
DETERMINACIONES AMBIENTALES:		
<ol style="list-style-type: none"> 1. En la zona de contacto con el suelo urbano de El Carrizal colindante deberá localizarse una franja peatonal de al menos 4 mts de ancho localizando un árbol de porte cada 10 mts. 2. La zona de defensa de carretera deberá tratarse de manera arbolada para evitar las afecciones acústicas de la GC-1. 3. Tratamiento de las fachadas con materiales de calidad y colores de acuerdo con la carta. 4. Tratamiento de las cubiertas como tercera fachada 		

Ilustración 32.- Ficha sector "La Jurada" SUSNO-T2, Plan General de Ordenación de Ingenio.

Los parámetros básicos para la formulación del Plan Parcial y su ulterior desarrollo se establecen en la Ficha Reguladora incluida en el Anexo del Plan General de Ordenación sobre Ordenación de los Suelos Urbanizable, en los términos que han resultado del levantamiento de la suspensión que operaba para dicho sector desde el Acuerdo de la COTMAC de 22 de junio de 2005, que se ha producido por Acuerdo de la C.O.T.M.A.C. de fecha 10 de marzo de 2016 tras desvanecerse la condición suspensiva, el cual fue publicado en el B.O.C. de fecha 10 de junio de 2016.

La tabla 2 recoge los usos establecidos en la ficha reguladora del SUSNO – T2 "La Jurada" del Plan General de Ordenación de Ingenio.

USOS	
Usos característicos:	Comercial
Usos admitidos:	Oficinas, dotacional y servicios

Tabla 2.- Usos establecidos en la ficha del Plan General de Ordenación de Ingenio.


La citada ficha reguladora establece además un número máximo de 3 plantas correspondientes a una altura máxima de 12 mts. La tipología edificatoria de la parcela consiste en edificios en uso exclusivo o mixtos.

Las determinaciones numéricas establecen los valores de superficie, densidad, edificabilidad, aprovechamiento, número máximo de viviendas, aspectos todos ellos que se recogen en la tabla 3, extraídos de la ficha del Plan General de Ordenación de Ingenio.

PARÁMETROS BÁSICOS	
Superficie total:	52.592 m ²
Densidad:	0,00 Viv/ha
Nº máximo de viviendas:	0 Viv
Coefficiente de edificabilidad Bruta:	0,55 m ² c/m ² s
Edificabilidad total:	28.926 m ² c
Coefficiente de Homogenización:	0,99 ua/m ² c
Aprovechamiento global del sector:	28.509 ua
Aprovechamiento privado del sector:	25.658 ua
10% de Aprovechamiento:	2.851 ua
Aprovechamiento Medio:	0,511 ua/m ² s

Tabla 3.- Información básica del sector extraída de la ficha del Plan General de Ordenación de Ingenio.

En cuanto a las determinaciones de ordenación aplicables al Sector SUSNO - T2 "La Jurada", la ficha reguladora correspondiente determina lo que sigue:

- 1) Todas las edificaciones deberán quedar por debajo del plano de aproximación de los aviones a la pista de aterrizaje que señala el Plan Director del Aeropuerto.
- 2) Los equipamientos deberán colocarse de manera centralizada en el sector.
- 3) En la Normativa del Plan Parcial deberán hacerse referencia expresa al cumplimiento, a la hora de redactar los proyectos de edificación, de la NBE-AC/88 que minimice las afecciones acústicas originadas por la proximidad de las pistas del Sist. Gral. Aeroport.
- 4) En el proyecto de urbanización, todos aquellos elementos que lo conforman deberán cumplir con las determinaciones establecidas al efecto por la Dirección General de Aviación Civil, justificándose debidamente en el proyecto que las defina.
- 5)  Zona, dentro del sector, reservada para la implantación del Corredor de la Variante Aeroportuaria de la GC-1 establecida en el PTE-13.

- 6) Al sector le es de aplicación la Normativa del PTE-13, publicada en el BOC de 14 de agosto de 2014, en especial lo relativo a Servidumbre Acústica.

Las determinaciones ambientales establecidas en la ficha reguladora del Sector SUSNO - T2 "La Jurada" son las siguientes:

- 1) En la zona de contacto con el suelo urbano de El Carrizal colindante deberá localizarse una franja peatonal de al menos 4 mts de ancho localizando un árbol de porte cada 10 mts.
- 2) La zona de defensa de carretera deberá tratarse de manera arbolada para evitar las afecciones acústicas de la GC-1.
- 3) Tratamiento de las fachadas con materiales de calidad y colores de acuerdo con la carta.
- 4) Tratamiento de las cubiertas como tercera fachada.

Este sector está afectado por las servidumbres aeronáuticas derivadas del Plan Director de Aeropuerto de Gran Canaria, específicamente plano de aproximación y radioeléctricas. Con carácter previo a cualquier actuación se hace preciso el informe y autorización de la D.G. de Aviación Civil.

12.5 INTEGRACIÓN DE LAS DETERMINACIONES DEL PGO CON LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

Como consecuencia de la Normativa reproducida en el anterior apartado, es necesario contar con un Estudio Aeronáutico que acompañe la ordenación que se proponga a fin de comprobar y acreditar ante la autoridad competente que ésta no compromete la seguridad ni de forma significativa la regularidad de las operaciones de aeronaves.

Con estos condicionantes, en julio de 2012 se presentó en el Ayuntamiento de Ingenio una propuesta de ordenación sobre la base de la delimitación y determinaciones que figuraban para el SUSNO-T2 en el documento de aprobación provisional de la Adaptación del PGO de Ingenio a la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que aprobaron las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias. Esta propuesta de ordenación se acompañó de un Estudio Aeronáutico de Seguridad para su remisión al Ministerio de Fomento para que informara sobre la incidencia de la misma en las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria. Esta decisión se adoptó teniendo en cuenta que la aprobación provisional de la mencionada adaptación del PGO se había acordado en julio de 2008 (BOP 13/08/2008 y BOC 29/08/2008), por lo que cuatro años más tarde parecía razonable pensar que la aprobación definitiva estaba próxima y que la ordenación que se sometiera a Estudio Aeronáutico debía ser concordante con las determinaciones que se preveían en aquel documento.



Sin embargo, a pesar del tiempo transcurrido, nunca se alcanzó la aprobación definitiva, la mencionada Ley 19/2013 ha quedado derogada en gran parte por la Ley 4/2017 (LSENPC), y la tramitación de la citada Adaptación del PGO a dicha Ley 19/2013 se ha paralizado definitivamente, dado que el propio Ayuntamiento ha desistido formalmente, según se desprende del *Acuerdo adoptado por la COTMAC de fecha 8 de mayo de 2017, que toma conocimiento del desistimiento formulado por el Ayuntamiento de la Villa de Ingenio, de la tramitación del procedimiento de adaptación del Plan general de Ordenación de Ingenio a las Directrices de Ordenación general y a las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias (BOC 17/05/2017)*

Las diferencias entre determinaciones para el SUSNO-T2 "La Jurada" recogidas en aquella Adaptación del PGO a la Ley 19/2003, y las que finalmente operan actualmente para dicho Sector en el vigente PGO, no tenían una entidad importante, las cuales se concretan en que el ámbito era algo mayor, por haberlo extendido hacia el Norte hasta el cauce del barranco de Los Aromeros lo que ampliaba la superficie total en 4.829 m². (+9.1%), y, como consecuencia de ello, la edificabilidad total crecía en 1.507 m²c. (+5.2%).

Así, lo anteriormente expuesto tiene por único objeto dejar de manifiesto que la propuesta de ordenación del SUSNO-T2 "La Jurada" que se remitió al Ministerio de Fomento en agosto de 2012 junto con un Estudio Aeronáutico sobre su incidencia en las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria, se planteaba con un ámbito algo mayor en su extremo Norte y con apenas un poco más edificabilidad, y que la ordenación que se trae ahora, en el presente Documento de Propuesta Aprobación Definitiva de Plan Parcial, se enmarca dentro y por debajo de los planteamientos de aquella propuesta de 2012 que se acompañó del mencionado Estudio Aeronáutico, y que obtuvo informe de la Dirección General de Aviación Civil de fecha 14/08/2013, del que se acompaña copia como Anexo II.

Aquel Estudio Aeronáutico, del que se acompaña copia como Anexo I del presente Documento de Propuesta Aprobación Definitiva de Plan Parcial, vino a fijar los límites máximos bajos los cuales, ante el entorno urbano consolidado de El Carrizal, podría materializarse las determinaciones del Plan General de Ordenación para el SUSNO-T2 "Las Jurada". En definitiva, vino a definir la envolvente bajo la cual podía ser viable el desarrollo de dicho SUSNO-T2.

Además, este Estudio Aeronáutico tuvo en cuenta el Real Decreto 417/2011, de 18 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Gran Canaria – Base Aérea de Gando, por lo que sigue siendo plenamente vigente. Razón por la que se acompaña al presente Documento de Propuesta Aprobación Definitiva de Plan Parcial.



13. ANÁLISIS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

El artículo 58.2. del Reglamento de Planeamiento de Canarias del 2018, aprobado por el Decreto 181/2018, de 26 de diciembre, establece lo siguiente:

“Todos estos instrumentos de ordenación contendrán, como anexo de los documentos de información, un análisis de integración paisajística.”

En base a esto, se adjunta como Anexo al documento de información (Tomo I – Anexo 1.-) el Análisis de la integración paisajística del sector, donde se describen y analizan las potenciales alteraciones al paisaje: el impacto visual y a la contaminación lumínica.

En Las Palmas de Gran Canaria, noviembre de 2021

EL INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

Fdo.: Julio Rodríguez Márquez

Colegiado 10.185





PLANOS DE INFORMACIÓN

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"
T.M. INGENIO
DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN DEFINITIVA
PROPUESTA

PLANOS DE INFORMACIÓN

EMPRESA CONSULTORA





I.1 SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO

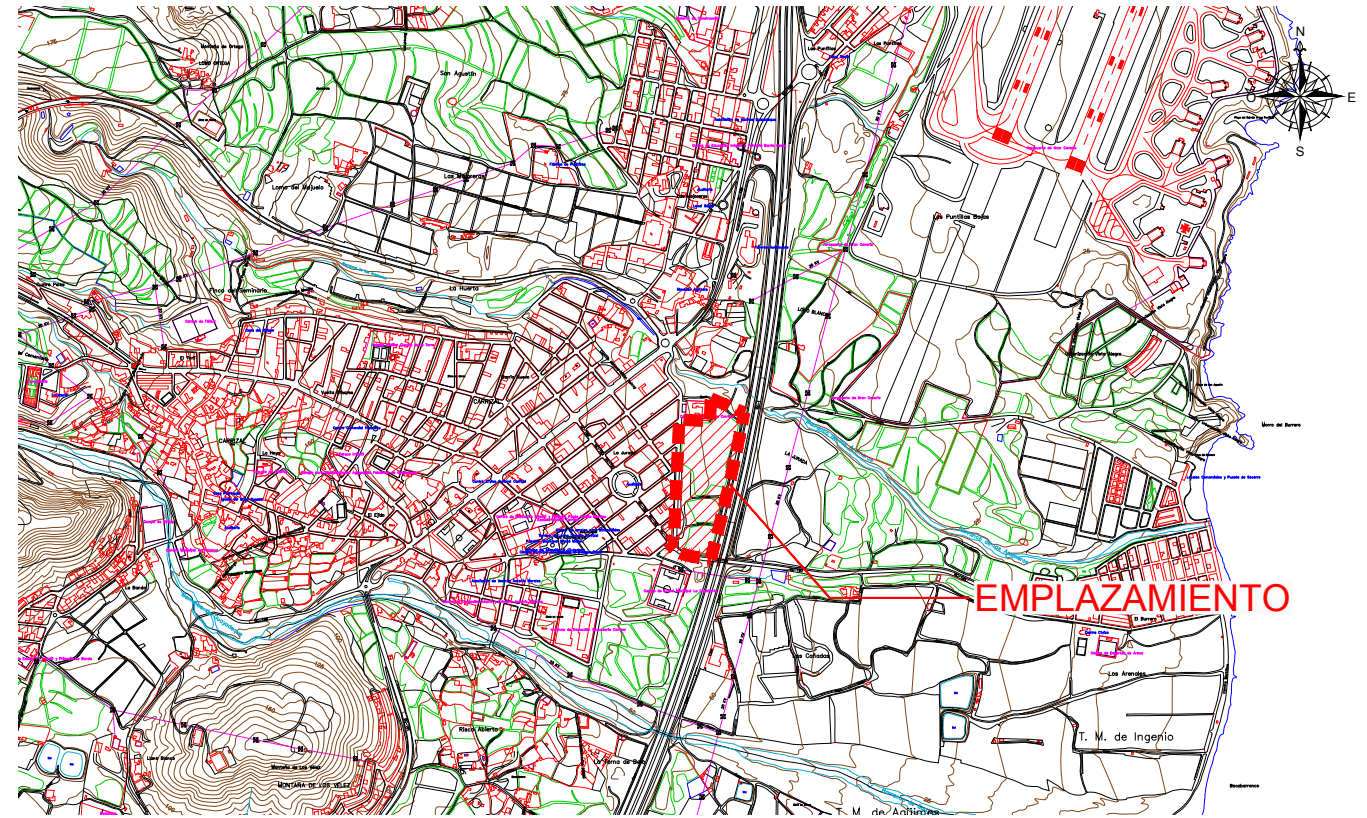
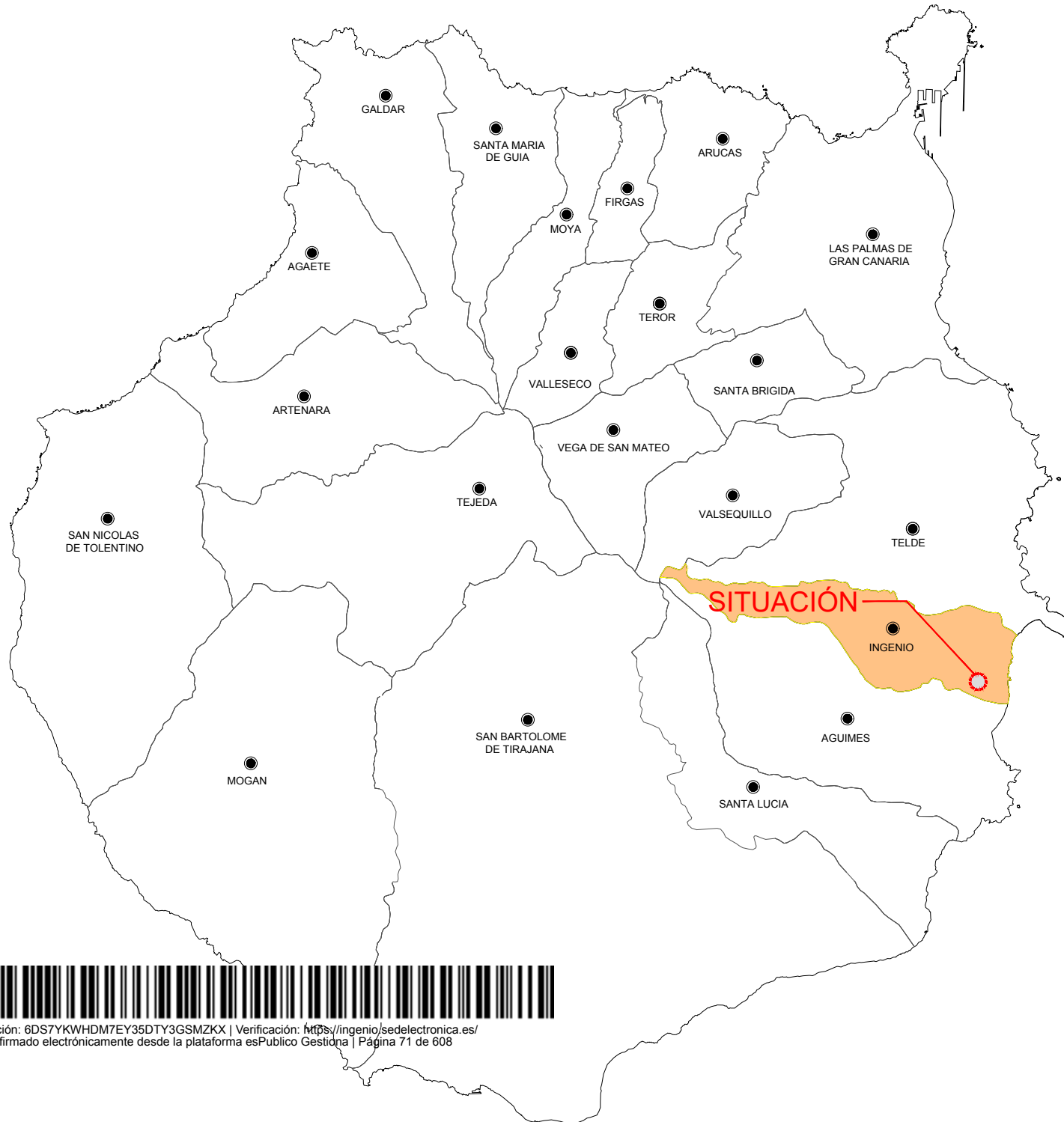
"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"
T.M. INGENIO
DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN DEFINITIVA
PROPUESTA

EMPRESA CONSULTORA

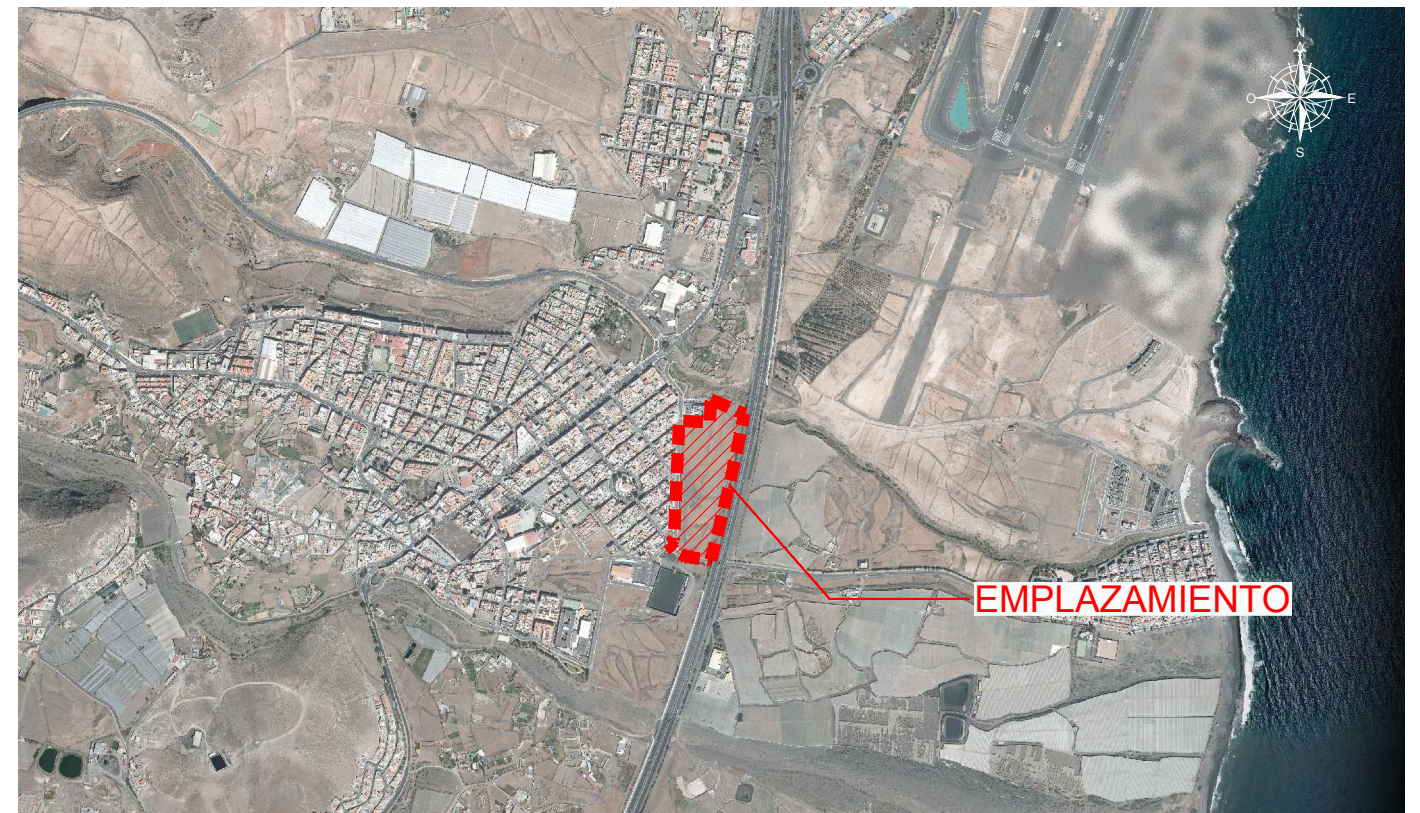


I.1 SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO





EMPLAZAMIENTO
ESCALA 1/10.000






FOTOGRAFÍA AÉREA
ESCALA 1/10.000



Cód. Validación: 6DS7YKWHDM7EY35DTY3GSMZKX | Verificación: <https://ingenio.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 71 de 608

SITUACIÓN
ESCALA 1/125.000

PROMOTOR  SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR  JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA 	ESCALAS INDICADAS UNE A-1 ORIGINALS GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL INGENIO	TÍTULO "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA" DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN DEFINITIVA PROPUESTA	DESIGNACIÓN PLANOS DE INFORMACIÓN. SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO	PLANO Nº 1.1	FECHA NOVIEMBRE 2021 HOJA 1 DE 1...
--	--	--	--	------------------------------	---	--	-----------------	---



I.2 ACCESOS Y CONEXIONES

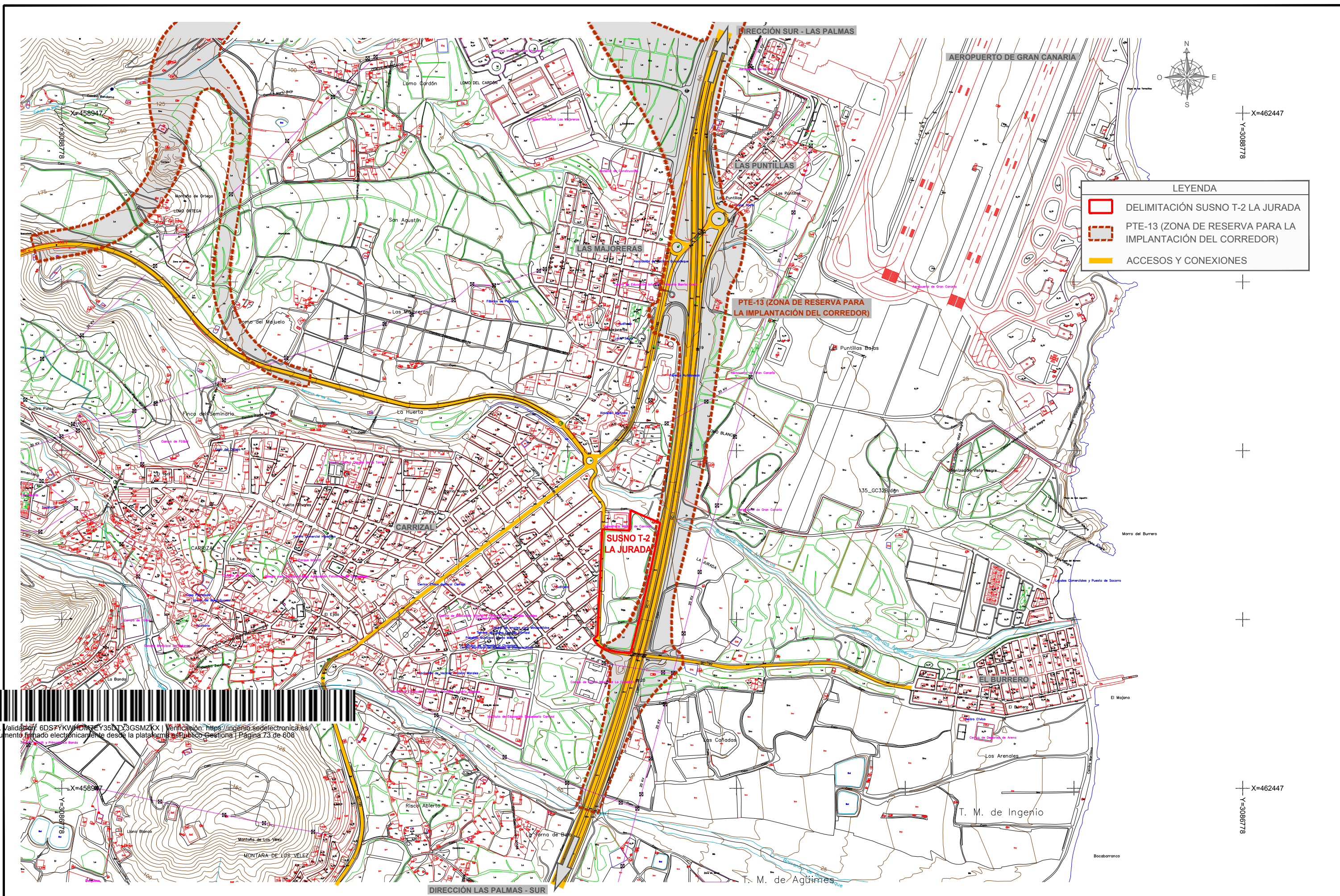
"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"
T.M. INGENIO
DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN DEFINITIVA
PROPUESTA

EMPRESA CONSULTORA



I.2 ACCESOS Y CONEXIONES





LEYENDA

	DELIMITACIÓN SUSNO T-2 LA JURADA
	PTE-13 (ZONA DE RESERVA PARA LA IMPLANTACIÓN DEL CORREDOR)
	ACCESOS Y CONEXIONES



Cód. Validación: 6DS7YKW1DMZY35DTX3GSMZKX | Verificación: <https://ingenio.sedelectronica.es/>
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico-Gestiona | Página 73 de 608

PROMOTOR SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA fGIPIC	ESCALAS 1/5000 UNE A-1 ORIGINALS GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL INGENIO	TÍTULO "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA" DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN DEFINITIVA PROPUESTA	DESIGNACIÓN PLANOS DE INFORMACIÓN. ACCESOS Y CONEXIONES	PLANO Nº 1.2	FECHA NOVIEMBRE 2021 HOJA...1...DE...1...
--	---	------------------------------	--	------------------------------	---	---	-----------------	---



I.3 ESTADO ACTUAL

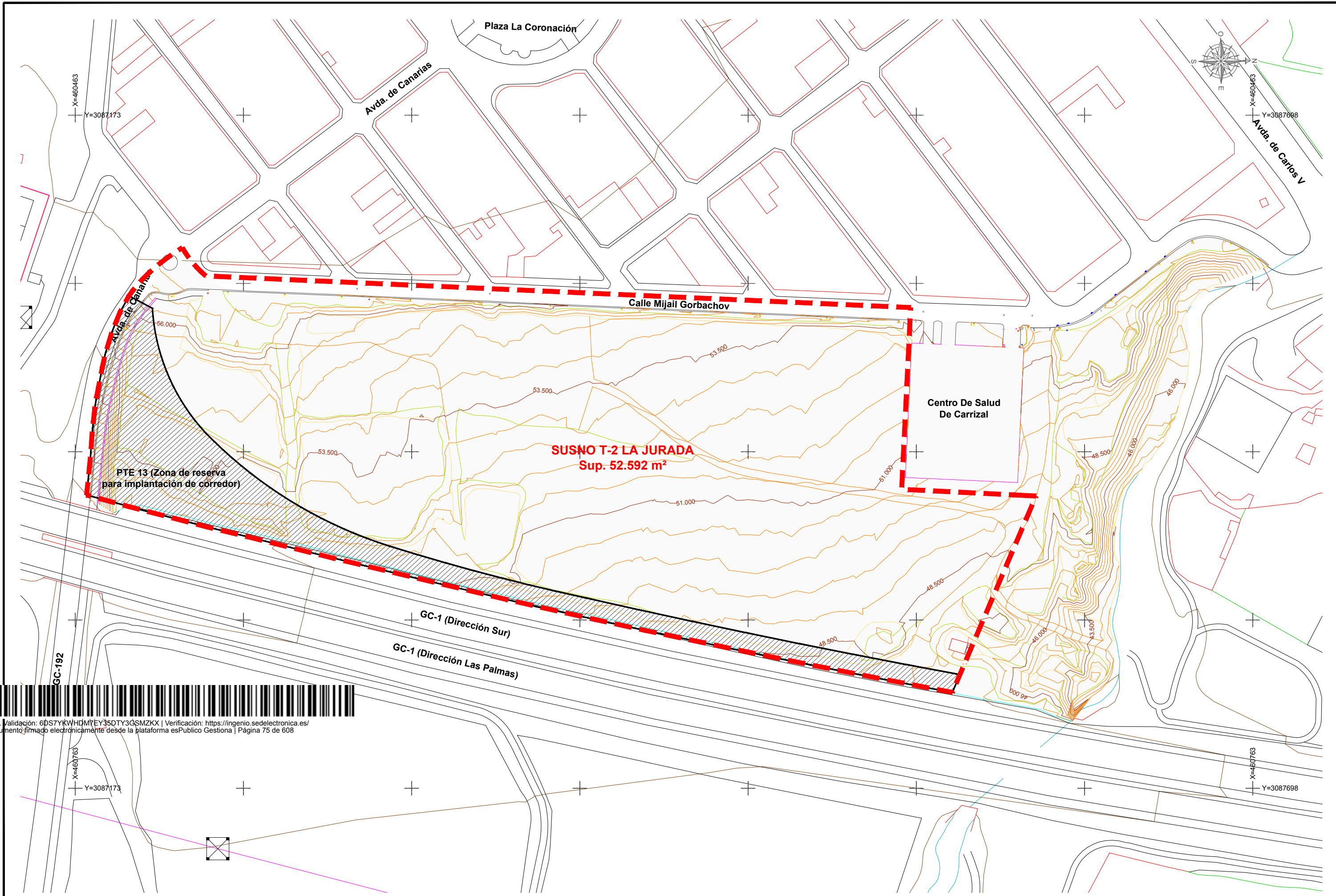
"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"
T.M. INGENIO
DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN DEFINITIVA
PROPUESTA

EMPRESA CONSULTORA


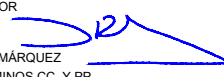

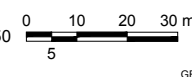


I.3 ESTADO ACTUAL





Cód. Validación: 6DS7YKWHDM7EY35DTY3GSMZKX | Verificación: <https://ingenio.sedelectronica.es/>
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 75 de 608

PROMOTOR  SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR  JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA 	ESCALAS 1/750  UNE A-1 ORIGINALS GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL INGENIO	TÍTULO "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA" DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN DEFINITIVA PROPUESTA	DESIGNACIÓN PLANOS DE INFORMACIÓN. ESTADO ACTUAL	PLANO Nº 1.3	FECHA NOVIEMBRE 2021 HOJA...1...DE...1...
--	--	--	---	------------------------------	---	--	-----------------	---



I.4 SERVICIOS EXISTENTES

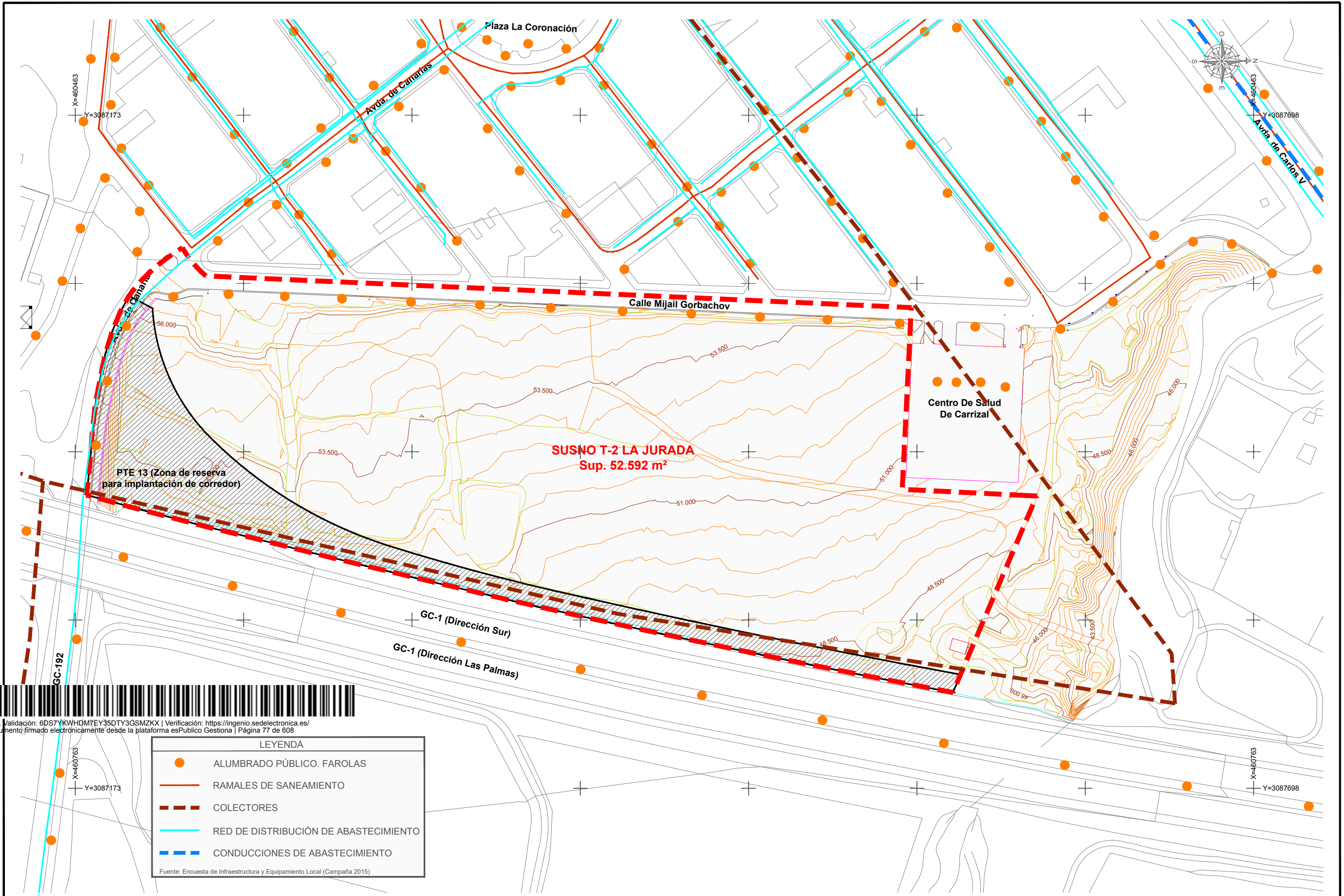
"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"
T.M. INGENIO
DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN DEFINITIVA
PROPUESTA

EMPRESA CONSULTORA



I.4 SERVICIOS EXISTENTES





Cód. Validación: 6DS7YKWHDM7EY35DTY3GSMZKX | Verificación: https://ingenio.sedelectronica.es/Documento_firmado_electronicamente_desde_la_plataforma_esPublico_Gestiona | Página 77 de 608

LEYENDA

- ALUMBRADO PÚBLICO. FAROLAS
- RAMALES DE SANEAMIENTO
- - - COLECTORES
- RED DE DISTRIBUCIÓN DE ABASTECIMIENTO
- - - CONDUCCIONES DE ABASTECIMIENTO

Fuente: Encuesta de Infraestructura y Equipamiento Local (Campaña 2015)



I.5 PLANEAMIENTO VIGENTE

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"

T.M. INGENIO
DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN DEFINITIVA
PROPUESTA

I.5 PLANEAMIENTO VIGENTE

EMPRESA CONSULTORA





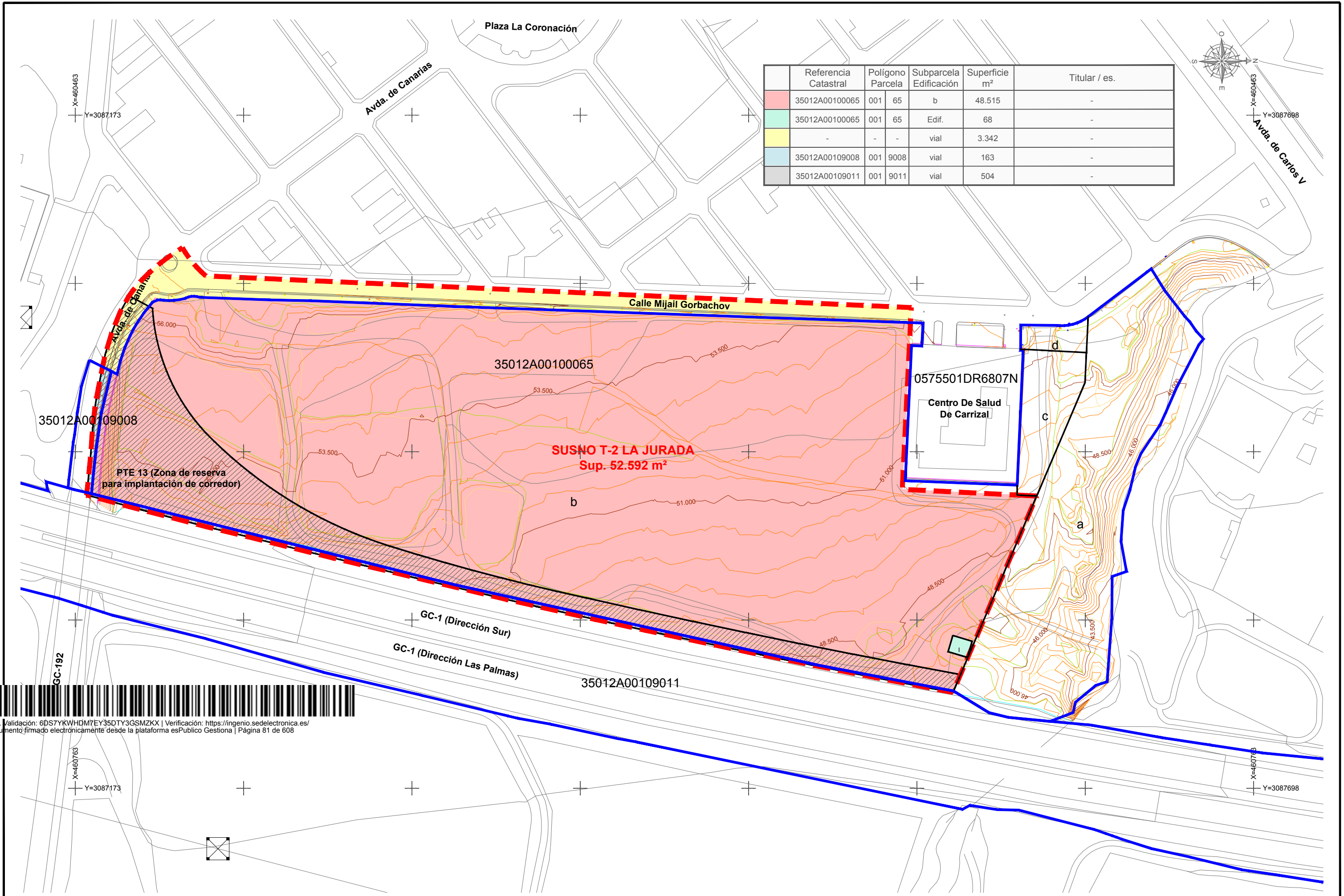
I.6 CATASTRO

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"
T.M. INGENIO
DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN DEFINITIVA
PROPUESTA

I.6 CATASTRO

EMPRESA CONSULTORA





Referencia Catastral	Polígono	Parcela	Subparcela Edificación	Superficie m ²	Titular / es.
35012A00100065	001	65	b	48.515	-
35012A00100065	001	65	Edif.	68	-
-	-	-	vial	3.342	-
35012A00109008	001	9008	vial	163	-
35012A00109011	001	9011	vial	504	-



Cód. Validación: 6DS7YKWHDM7EY35DTY3GSMZKX | Verificación: <https://ingenio.sedelectronica.es/>
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 81 de 608



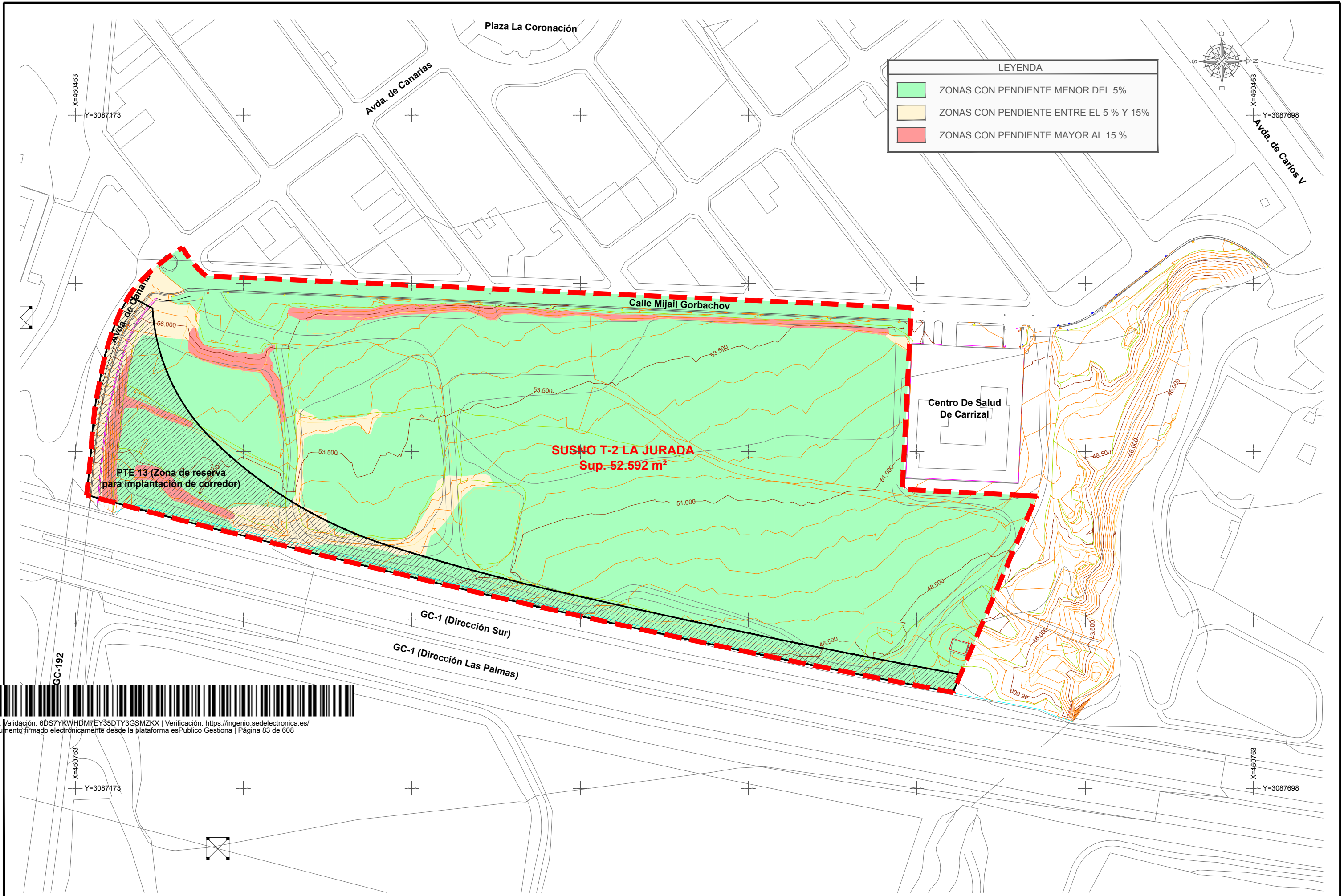
I.7 CLINOMÉTRICO

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"
T.M. INGENIO
DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN DEFINITIVA
PROPUESTA

I.7 CLINOMÉTRICO

EMPRESA CONSULTORA





LEYENDA	
■	ZONAS CON PENDIENTE MENOR DEL 5%
■	ZONAS CON PENDIENTE ENTRE EL 5 % Y 15%
■	ZONAS CON PENDIENTE MAYOR AL 15 %

PTE 13 (Zona de reserva para implantación de corredor)

SUSNO T-2 LA JURADA
Sup. 52.592 m²

Centro De Salud De Carrizal



Cód. Validación: 6DS7YKWHDM7EY35DTY3GSMZKX | Verificación: <https://ingenio.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 83 de 608

PROMOTOR SOLINCA SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA	EL INGENIERO AUTOR JULIO RODRÍGUEZ MÁRQUEZ INGENIERO DE CAMINOS CC. Y PP.	EMPRESA CONSULTORA FGIPIC	ESCALAS 1/750 0 10 20 30 m UNE A-1 ORIGINALS GRÁFICAS	TÉRMINO MUNICIPAL INGENIO	TÍTULO "PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA" DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN DEFINITIVA PROPUESTA	DESIGNACIÓN PLANOS DE INFORMACIÓN. CLINOMÉTRICO	PLANO Nº 1.7	FECHA NOVIEMBRE 2021
								HOJA...1...DE...1...



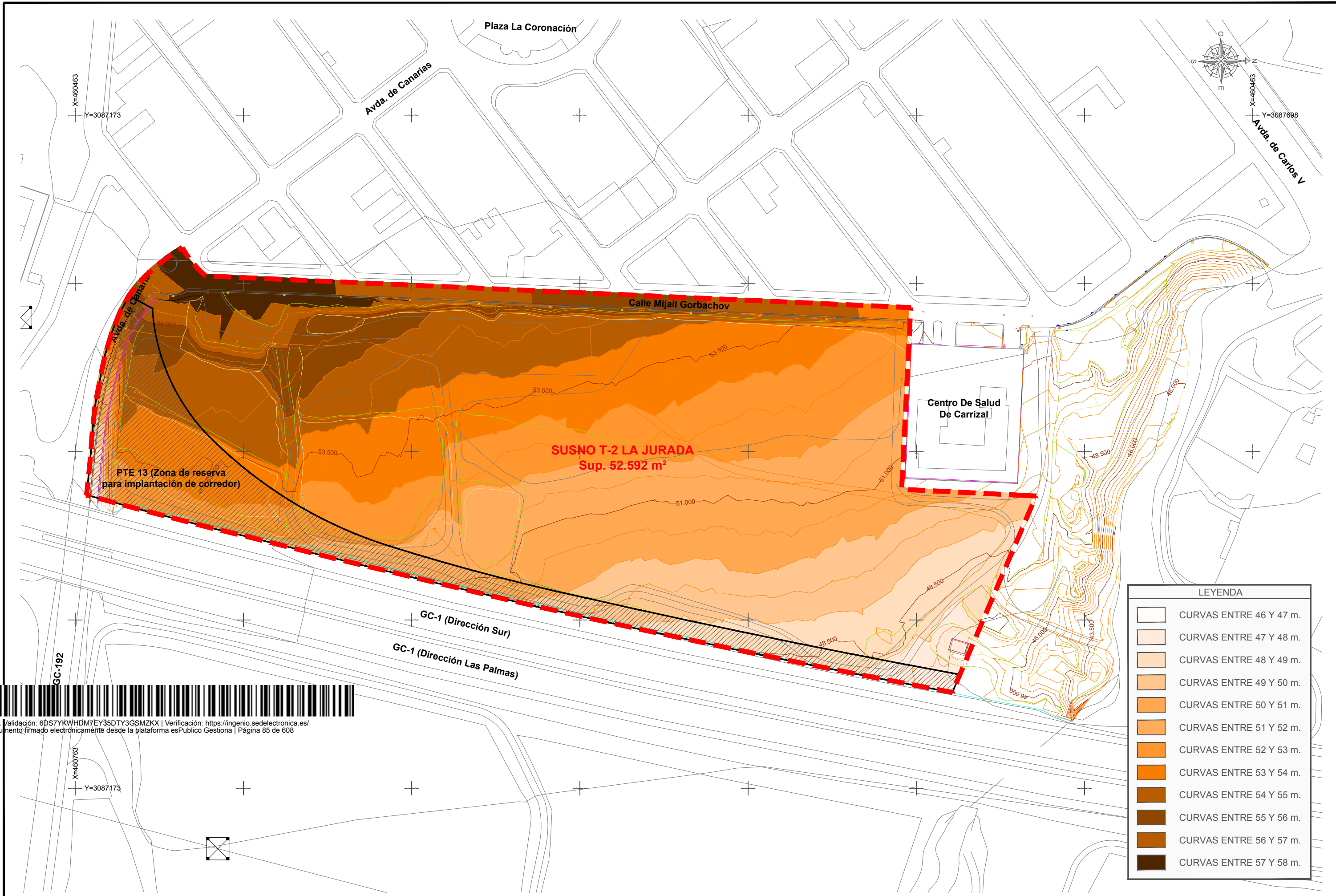
I.8 HIPSOMÉTRICO

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"
T.M. INGENIO
DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN DEFINITIVA
PROPUESTA

I.8 HIPSOMÉTRICO

EMPRESA CONSULTORA





Cód. Validación: 6DS7YKWHDM7EY35DTY3GSMZKX | Verificación: <https://ingenio.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 85 de 608