

5		38	Estructura urbana. Clasificación de Suelo Urbano No Consolidado en los distritos núcleos.	Todos los suelos urbanos no consolidados se han ordenado desde el PGO, precisamente para abordar esos diseños urbanos con criterio uniforme y un tratamiento integrador con el resto de la estructura. Cuidando los volúmenes edificados y los espacios libres públicos, tal que quede garantizada la articulación con la estructura existente. Como en el resto del suelo urbano, se evitarán elementos volumétricos o de instalaciones que no contribuyan a la mejora de la calidad visual del paisaje.
		39	Estructura urbana. Clasificación industrial.	El territorio netamente industrial representado por el sector urbanizado 12-Los Campitos, totalmente urbanizado y sin edificar, se ubica en zona expuesta a visuales desde la carretera LP-2, con la cual se articula. También visuales más lejanas desde el norte, carretera LP-3 (Tajuya). Debe arbitrase medidas ambientales que mitiguen estos efectos, consistentes en la creación de masa arbórea en el espacio destinado a tal fin en la zona norte de la urbanización, en general los espacios destinados a zonas verdes públicas deberán ser tratados con árboles de porte, igualmente los espacios privados de parcela. Se debe aplicar un criterio de uniformidad en la estética de las construcciones, con similares materiales, texturas y colores. También para los cerramientos de parcela se preverá una solución de uniformidad. Para mitigar los efectos de las actividades sobre el entorno agrario y residencial, se limitarán las actividades que por su naturaleza no puedan reducir la calificación de nocivas y peligrosas, en cualquier caso se deberá tener estricto control de las medidas correctoras que a cada instalación se le imponga, según su naturaleza.
		40	Estructura urbana. Clasificación de suelo urbanizable con uso global residencial.	Algunos suelos urbanizables residenciales se han ordenado desde el PGO, precisamente para abordar esos diseños urbanos con criterio uniforme y un tratamiento integrador con el resto de la estructura. Cuidando los volúmenes edificados y los espacios libres públicos, tal que quede garantizada la articulación con la estructura existente. Como en el resto de la estructura urbana, se evitarán elementos volumétricos o de instalaciones que no contribuyan a la mejora de la calidad visual del paisaje. Los suelos urbanizables más importantes para la expansión urbana no están ordenados, para lo cual los planes parciales tendrán en cuenta criterios integradores con las estructuras urbanas con las que se articulan, con diseño que potencie la complejidad del espacio urbano, con diversidad de usos. Los aspectos de sostenibilidad del medio urbano en relación con el consumo de energía (aislamiento, orientación adecuada de las viviendas, etc.) y el diseño de los espacios públicos, con plena aptitud para el ocio y esparcimiento.
		41	Clasificación de Suelo Rústico: Protección Ambiental	Habrà especial esfuerzo para desvelar las particularidades de cada unidad territorial y como consecuencia el que las determinaciones de ordenación resulten ajustadas a las condiciones particulares de cada una. Se extremarán las previsiones sobre los usos y construcciones, no admitiendo las implantaciones que puedan producir impactos severos en el medio, sin que se tomen medidas concretas de mitigación de los efectos negativos. Las formas, texturas y colores de construcciones admisibles deberán tender a una integración de camuflaje, donde la recuperación de espacios con arbolado deberá tenerse siempre presente.
		42	Clasificación de Suelo Rústico: Protección Económica	La diversidad de usos y construcciones posibles en suelo rústico de protección agraria, hace extremar las previsiones de integración. Las cubriciones de los cultivos (techados plásticos o similares) se limitará a unidades territoriales de agricultura intensiva, en zonas donde ya haya presencia, evitando el acorramiento a espacios con naturalidad. Se hará especial énfasis en los aspectos morfológicos de las construcciones admisibles, como empaquetados, bodegas, etc, para buscar la mejor solución de integración. En los espacios imbricados con la vivienda, fraccionados e inmersos en la estructura territorial más compleja por diversidad de actividades, las escalas de intervención deben ser las propias de ese espacio más tensionado y comprometido.
		43	Clasificación de Suelo Rústico: Asentamientos	Se deberá incidir en la forma de integrar los nuevos usos y construcciones en los espacios de asentamiento, por la fragilidad de estos espacios, aunque tengan cierta capacidad para absorber instalaciones y construcciones. Para contribuir a mitigar los efectos se actuará cuidando la tipología edificatoria, que estará adecuada a la arquitectura rural del entorno, o en todo caso utilizando referentes de la arquitectura tradicional. Un factor fundamental es la recuperación y mantenimiento del paisaje agrario intersticial, huertos y demás, que transmiten la imagen de identidad que se pretende potenciar. También se cuidará la preservación de valores etnográficos de toda índole, elementos de la arquitectura rural tradicional (edificaciones, aljibes, eras, etc) y otros rasgos del espacio antropizado tradicional. El Ayuntamiento será exigente en cuanto a la forma de intervenir sobre ese patrimonio, para cumplir los fines de preservación.
6	Impulsar una estrategia económica sostenible	44	El crecimiento poblacional ha de ser moderado, tal que el límite de capacidad estaría en el doble de los aproximadamente 20 000 habitantes actuales, no alcanzable antes de un horizonte lejano que puede ser el año 2050.	Para evitar efectos no deseados, el proceso de desarrollo deberá estar permanentemente vigilado conforme a los indicadores del PGO. Se tomarán medidas de restricción de actividades a fin de encauzar procesos armónicos de crecimiento. Al contrario, el estancamiento no es un indicador de sostenibilidad, por lo que se debería tomar medidas de fomento que ayuden a mantener los ritmos previstos.
		45	Potenciar la centralidad comarcal del municipio, fortaleciendo el comercio y los servicios, ofreciendo posibilidades de residencia.	El sistema deberá desarrollarse a base de impulsar de forma equilibrada el desarrollo de los demás sectores de la economía que el modelo ha previsto. Los espacios urbanos y rurales previstos para albergar el uso residencial deberán gestionarse adecuadamente para soportar el progresivo incremento poblacional, sin que haya necesidad de incorporar más suelo para este fin, según el modelo de desarrollo previsto. El desarrollo de las infraestructuras y redes de servicios se acompañará con las necesidades de ese desarrollo.
		46	Un turismo imbricado en el medio rústico, soportado en los valores naturales y culturales del municipio, puede resultar una oportunidad económica para el emprendedor local, sistema que ha de coexistir con el espacio turístico convencional, desarrollado en el litoral como espacio más propio para estos productos turísticos.	Se pondrá la máxima atención al cumplimiento de los deberes urbanísticos inherentes a la implantación de establecimientos turísticos, en relación con el medio rural o natural, respecto de su recuperación, puesta en explotación, conservación o restauración. La vigilancia del cumplimiento de esos deberes con el medio, evitará la aparición de efectos no previstos. En general, se realizará un esfuerzo de proyecto y de exigencia administrativa para la debida integración en el medio de las instalaciones.
		47	Campo de Golf, cumplirá la función de dinamización estratégica de la economía municipal. Por ubicarse en espacio sensible, requerirá de especiales medidas de integración, y condiciones de escala y situación.	El campo de golf y los proyectos hoteleros deberán cumplir como mínimo los siguientes requerimientos: no sobrepasar la capacidad hotelera prevista en el PTET, emplazamiento más adecuado para las construcciones según visuales (principalmente desde LP-2), con especial cuidado de su tipología, compacta e integrada, evitando destacar en el terreno por su color, forma o localización. Vegetación autóctona de integración, con especies arbóreas de pino y palmera fundamentalmente. Conservación de las unidades geomorfológicas de alto valor. Utilización de energía térmica solar y fotovoltaica. Reutilización de aguas. Utilizar el viado de acceso existente, con las mejoras y rectificaciones que procedan.
		48	Parque Mánimo-Puerto Deportivo. Con especial adecuación al lugar propuesto para su emplazamiento, junto a la Bombilla.	Se evitará la afección a los valores del LIC manno. Se tomará la mejor solución técnica para evitar la afección al fondo manno. Los usos admisibles, comerciales y de servicios del puerto, así como los de ocio y esparcimiento complementario de la oferta deportiva, se desarrollarán con la escala adecuada para que se disponga la correcta integración del conjunto, cuyo diseño será esmerado cuidando la calidad visual de las instalaciones. Se exigirán cuantas medidas se considere integradoras y de mitigación de los efectos de la implantación en ese enclave litoral. Se valorarán como mejor alternativa las opciones que eviten la afección a los valores mannos y se integren en territorio interior.
		49	Auditorio, cumple una función relevante de apoyo al sistema cultural y al espacio turístico.	La acción integradora comprende una respuesta urbana consistente con la singularidad del proyecto. Resulta necesario para el adecuado entendimiento ambiental del proyecto con el entorno sensible, que se lleve a cabo la ordenación viana prevista en el PGO, insertando el elemento arquitectónico en un entorno espacial con adecuado tratamiento de escala, color y textura, una concepción de parque urbano en su alrededor, donde domine el elemento vegetal.
7	Acción de formación y sensibilización ambiental	51	Infraestructuras necesarias para desarrollar las iniciativas sociales de contenido ambiental, de carácter docente, cultural o asistencial, previstas en el sistema dotacional.	En cualquier circunstancia de ubicación, se exigirá la especial observación de requerimientos estéticos y de las exigencias del Ayuntamiento para mejorar la integración en el medio urbano o rural. En general se deberá cumplir con cuantas medidas correctoras se consideren pertinentes para la integración del proyecto en el medio ambiente.

3. Seguimiento y control:

Se propone complementar los parámetros de seguimiento y control de los efectos en el medio ambiente, con la sistemática que se expone a continuación.

La comprobación del cumplimiento de las determinaciones, previsiones y objetivos del Plan, se realiza a través de un sistema de indicadores de seguimiento, a estos efectos, se recogen en anexo a las normas urbanísticas, un conjunto de indicadores mediante los cuales se podrá disponer de alertas tempranas en la evolución de los factores ambientales y tomar medidas de corrección adecuadas. En definitiva, cada indicador realiza el seguimiento de la afección a un determinado factor del medio, y atiende a unos objetivos programados.

El proceso de seguimiento deberá valorar las desviaciones producidas (magnitud, causas, reversibilidad) y las propuestas para ajustar las medidas y determinaciones del Plan o, en su caso, la propuesta de revisión del mismo, realizándose a través de un informe de seguimiento.

Los indicadores de seguimiento y control permiten comprobar el cumplimiento de las previsiones de los objetivos ambientales durante el desarrollo y ejecución de las determinaciones del PGO, permitiendo la corrección de las medidas ambientales en el caso de resultar poco efectivas, o inadecuadas en su aplicación. Se procurará utilizar al menos los indicadores propuestos, siempre según las condiciones y capacidades técnicas para su elaboración. Se podrán proponer otros, pero han de ser relevantes en el conocimiento del medio ambiente, con datos disponibles y de reconocida fiabilidad, actualizables y fácilmente interpretables.

Se trata, por tanto, de integrar el seguimiento ambiental en el sistema de vigilancia del Plan para otros ámbitos, como es la dimensión social y económica. Se han tomado los factores con afección significativa, conformando tres grandes grupos: población y territorio, medio ambiente y patrimonio, y economía.

En cualquier caso, se ha de tener un seguimiento sistemático y eficiente, así como establecer el tiempo de la vigilancia, con un responsable nombrado al efecto por el Ayuntamiento, encargado de llevar a cabo el seguimiento.

Fundamentalmente se atenderá a los objetivos específicos de sostenibilidad ambiental, así como a los principales factores ambientales que puedan verse afectados negativamente por la aplicación del PGO. Asimismo cualquier otro que se considere importante por su trascendencia ambiental.

La siguiente matriz establece para cada factor del medio con afección significativa, los indicadores de seguimiento más apropiados, a su vez, puestos en relación con los objetivos ambientales programados.



	OBJETIVOS PRIMARIOS PROGRAMADOS						
	Uso sostenible de los recursos naturales	Conservación de la diversidad biológica	Protección de los recursos paisajísticos y culturales	Desarrollo sostenible del medio rural	Estrategia de ordenación urbanística para un desarrollo sostenible	Impulsar una estrategia económica sostenible	Acción de formación y sensibilización ambiental
	1	2	3	4	5	6	7
	INDICADORES DE SEGUIMIENTO						
DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS PROGRAMADOS CON EL SEGUIMIENTO DE LOS EFECTOS EN EL MEDIO AMBIENTE DE LOS FACTORES AFECTADOS							
Salud y calidad de vida	10-11-14-15-20-43-52	7-8-52	7-8-21-52	21-52	8-10-11-23-24-25-26-28-29-52	8-11-14-15-34-52	28-29-31-52
Educación y formación	12-52	52	21-52-53	21-52-53	52	35-36-37-39-52-53-54-55	35-36-52-53-55
Integración e igualdad social	52	52	52	52	24-26-28-52	34-35-37-42-44-52	28-34-35-37-38-42-52
Estructura urbana, infraestructuras y equipamientos	8-52	8-52	8-47-52-53	47-52-53	8-24-25-26-28-29-32-40-47-52-53	8-16-40-47-50-52-53	28-29-52-53
Energía, calidad del aire y cambio climático	14-15-16-17-19-20-52	52	52	52	30-31-52	14-15-16-17-18-52	30-31-52
Suelos: erosión	13-52	13-52	13-52-53	13-52-53	52	13-52-53	52-53
Suelos: capacidad agraria	13-52	13-52	13-52	3-13-52	52	3-13-22-48-52	52
Eficiencia hídrica y calidad de las aguas	10-52	52	52	52	10-52	9-52	52
Ecosistemas y biodiversidad	1-6-13-52	1-2-7-8-13-52	7-8-13-52-53	13-52-53	8-32-52	3-13-41-52-53	52-53
Paisaje	52	52	5-8-21-46-52-53	21-46-52-53	8-23-32-33-46-52	8-39-41-52-53	52-53
Patrimonio histórico y cultural	52	52	27-52	27-52	27-52	52	52
Producción agroganadera	52	4-52	52	3-4-52	32-52	3-4-22-36-48-49-52	52
Turismo	11-12-43-52	52	21-46-47-52	21-46-47-52	11-46-45-52	11-12-36-39-40-41-42-43-46-47-52-54	42-52
Comercio	11-52	52	52	52	11-29-32-52	11-36-48-50-51-52-54-55	29-52-55
Industria	11-52	52	52	52	11-29-32-52	11-18-36-39-48-50-51-52-54-55	29-52-55

FACTORES CON AFECTACIÓN SIGNIFICATIVA

Específicamente, las particularidades en cuanto al seguimiento y control expresadas a continuación, vienen a concretar aspectos a tener en cuenta para dar adecuada respuesta a los efectos en el medio ambiente que aparezcan con el desarrollo del Plan:

- El Ayuntamiento realizará un seguimiento de cada una de las acciones programadas y previstas en el Plan, para verificar el cumplimiento de la programación o, en todo caso, disponer los recursos necesarios para llevar a cabo tales previsiones.

- Se ejercerá una acción continuada de policía para la observación temprana de acciones sobre el territorio y su comprobación de adecuación a lo previsto en el planeamiento. La accesibilidad territorial es muy alta en el municipio, lo que permite realizar un seguimiento de las acciones y detectar con prontitud efectos adversos no previstos.
- El seguimiento de los objetivos de integración ambiental debe comenzar en exigir y precisar las medidas que deban recoger los Proyectos de construcciones, instalaciones o infraestructuras, de cualquier naturaleza. A su vez, estas previsiones tendrán un riguroso seguimiento en el trámite de concesión de la oportuna licencia de primera utilización, o de la licencia de apertura.
- La conservación de la diversidad biológica implica un seguimiento sobre las autorizaciones con implicación medioambiental, para que no se perturbe el restablecimiento de corredores y el aumento de la complejidad estructural de los hábitats.
- Especial seguimiento se realizará respecto de la vegetación y fauna que integran el catálogo de especies amenazadas, en particular, *Ceterach aureum* y *Parolinia aridanae* en cuanto a flora y *Acrostira euphorbiae* en cuanto a fauna, vigilando la extensión de sus hábitats.
- Especialmente se ha de ejercer una vigilancia territorial directa sobre las áreas de valor natural o cultural, tanto en el medio urbano como rural, para evitar la comisión de acciones perturbadoras.
- Especial atención sobre la vegetación y fauna en el entorno de obras autorizadas, haciendo un seguimiento de las mismas.
- Permanente observación del área litoral para evitar o detectar cualquier acción sobre esa área, tales como instalaciones, construcciones o vertidos, no compatibles con la regulación de usos prevista en la ley y en el Plan. Especial seguimiento de las zonas de playa y distintos puntos de baño.
- La degradación de la calidad visual del paisaje respecto del estado diagnosticado en el Plan, conlleva tomar medidas de reparación para situar los parámetros en los niveles precedentes. Estos indicadores deberán ser superados en el horizonte temporal del Programa de Actuación.
- El objetivo de evitar la pérdida de suelo por erosión requiere un constante seguimiento de las acciones sobre el territorio, con vigilancia y detección precoz de roturaciones y apertura de pistas no previstas o no autorizadas. Con el mismo fin, se ha de vigilar la realización de estas actividades cuando resulten autorizadas. Se cuidarán los tramos de pistas en pendiente, debiendo comprobarse la correcta evacuación de las aguas pluviales, evitando el arrastre y la formación de socavones, así como las escorrentías sobre el viario general.
- Se vigilarán los cauces de escorrentía pluvial, manteniéndolos en adecuadas condiciones de evacuación. Se cuidará que a partir del período estival los cauces se mantengan limpios.
- Evitar actuaciones que degraden el patrimonio arquitectónico, histórico o etnográfico, exigiendo tratamientos sensibles que no perturben sus valores de identidad. Las licencias que autoricen obras de rehabilitación deberán otorgarse con la comprobación in situ del bien patrimonial sobre el que se interviene, exigiendo cuantas medidas procedan para la correcta intervención

restauradora, evitando las acciones que promuevan la desfiguración tipológica o la reedificación.

- El seguimiento de los indicadores de superficie cultivada, permite arbitrar medidas especiales de fomento de la agricultura si se detecta una tendencia continuada de disminución. Servirá de alerta para tomar especiales medidas de fomento, cuando la disminución afecte a la producción platanera.
- Se potenciará que el aumento de la productividad agraria sea a través de producción *ecológica*, o *integrada*, con un control de los fertilizantes y fitosanitarios, y un aprovechamiento de los recursos y mecanismos de producción naturales.
- La disminución de las actividades de agricultura y ganadería ecológica en los padrones del Ayuntamiento es una alerta que requiere atención, con la implementación de medidas de apoyo.
- Se prestará especial atención a las dificultades de los agricultores para la disponibilidad de recurso hídrico, con un seguimiento de las causas, tal que permita actuar al Ayuntamiento en la medida de sus posibilidades competenciales.
- Observación regular de los puntos de extracción inactivos, tratando de detectar cualquier indicio de reactivación no autorizada. Vigilancia para evitar extracciones no autorizadas.
- Se vigilará la aparición de vertidos incontrolados, y si ello se produjera, el Ayuntamiento actuará con la máxima celeridad para que se lleve a efecto la restauración total del espacio alterado. Se incorporarán los medios humanos y materiales para la gestión local de residuos, conforme al modelo insular que se implante de recogida y tratamiento.
- Se prestará especial atención al seguimiento de indicadores respecto de la contaminación ambiental: calidad de la atmósfera, ruido e iluminación exterior. El Ayuntamiento cuidará el cumplimiento de sus ordenanzas y de las leyes o normas donde estén fijados los niveles límites, tanto a nivel de licencia como de ejecución.

El seguimiento de las medidas preventivas y correctoras que deben desarrollar los proyectos industriales, se hará por el organismo competente con el ritmo necesario para tener conocimiento continuado del cumplimiento de todos los requisitos.

En particular, se controlará que los proyectos y su ejecución, que dispongan alumbrado exterior, cumplan con la legislación y normas específicas dispuestas para la preservación de la calidad del cielo de la isla. Se realizará un seguimiento visual para la verificación continuada del cumplimiento.

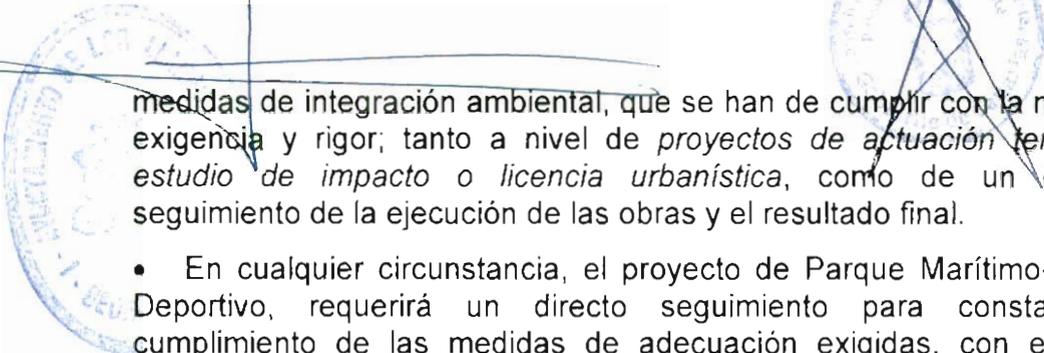
- En las actividades clasificadas se vigilará el cumplimiento estricto de las condiciones de adecuación ambiental y se verificará el cumplimiento de las medidas correctoras propuestas al proyecto en el trámite de la licencia para el ejercicio de la actividad. En general se vigilará que las actividades clasificadas por ruido, polvo, gases, etc., reduzcan el grado de insalubridad o molestias, al estado de inocuidad.
- Vigilar que al término de la realización de obras públicas de dotaciones o infraestructuras, se haya actuado con acciones de restauración y revegetación



de las áreas diseñadas previstas, exigiendo plazo de garantía de las plantaciones, en todo caso, disponiendo los reparos necesarios a la recepción de las obras.

- Se cuidará que durante la fase de construcción de cualquier edificación o infraestructura, se mantengan niveles aceptables de emisión de polvo, gases, ruido, etc., vigilando los horarios más adecuados. Se controlará la interrelación de las obras con el medio ambiente, evitando vertidos y emisiones peligrosas. Se observará que al término de las obras el entorno de las mismas haya quedado en buenas condiciones ambientales, habiéndose retirado todo tipo de materiales y maquinaria utilizada para el transcurso de las obras. Se vigilará la realización de obras de restauración del medio alterado si fuera el caso.
- La actividad municipal y privada en el presente, dirigida a la educación y formación ambiental, se tomará como indicador de mínimos. Se realizará desde el Ayuntamiento un seguimiento expreso de la evolución de la situación.
- El indicador anual de población servirá para determinar su evolución, vigilando tanto un proceso de estancamiento, como un desarrollo acelerado cuya tendencia indique que pueda sobrepasarse los límites establecidos en el Plan, comprometiendo el proceso de desarrollo sostenible.
- Controlar la implantación de la actividad turística alojativa según las capacidades de carga admisibles y ratios por habitantes. Vigilar la calidad arquitectónica de los Proyectos para la mejor articulación con el medio, específicamente cuando la localización sea en el espacio rural/natural, comprobando con rigor que la obra ejecutada cumple cuantos aspectos de integración ambiental le hayan sido exigidos.
- Al desarrollo turístico en núcleo convencional se le hará un riguroso seguimiento de las condiciones urbanísticas exigidas, especialmente de la total terminación de la urbanización antes de poner en uso las correspondientes instalaciones alojativas. Asimismo, el proceso de crecimiento de los suelos urbanizables hacia el norte de Puerto de Naos, tendrá que ser por contigüidad de la trama a partir de este núcleo urbano, vigilando el cumplimiento de terminación de urbanización donde se ha de articular la siguiente estructura. Se cuidará que las urbanizaciones tengan buena conexión con el borde litoral, por donde discurriría un sistema lineal de borde sobre el cantil costero. Se vigilará que las construcciones no formen apantallamiento respecto de la vía LP-213. En lo posible, se utilizarán las mismas estructuras de bancales con plantación de plataneras (cultivo ecológico) que conformarían las zonas verdes, asimismo, se crearán rodales y corredores de higuierillas (*Euphorbia lamarckii*) para potenciar los hábitats del cigarrón palo (*Acrostira euphorbiae*), tanto en el litoral como en la zona alta, especialmente en el área del campo de golf. En Charco Verde se cuidará el enclave rocoso que es parte del hábitat de la especie vegetal *Parolína aridanae*.
- El cumplimiento del objetivo de dinamización de la economía municipal, pasa por el impulso de ciertos equipamientos relevantes, con el seguimiento medioambiental preciso para lograr plenamente el objetivo de integración en el medio. Entre otros, los siguientes:
 - Se pondrán los medios necesarios, al alcance del Ayuntamiento, para llevar a cabo el desarrollo del sistema deportivo y de ocio (Campo de Golf), realizando una especial vigilancia del cumplimiento de las





medidas de integración ambiental, que se han de cumplir con la máxima exigencia y rigor; tanto a nivel de *proyectos de actuación territorial, estudio de impacto o licencia urbanística*, como de un estricto seguimiento de la ejecución de las obras y el resultado final.

- En cualquier circunstancia, el proyecto de Parque Marítimo-Puerto Deportivo, requerirá un directo seguimiento para constatar el cumplimiento de las medidas de adecuación exigidas, con especial vigilancia de no realizar actuaciones no previstas que tengan incidencia en el fondo marino. En cualquier caso se buscarán soluciones de implantación tierra adentro para minimizar las posibles afecciones a los valores del medio marino.
- La implantación del Auditorio en un área periurbana sensible, conlleva especial vigilancia del ayuntamiento sobre la formalización y emplazamiento del proyecto. Se requiere un seguimiento del desarrollo y ejecución del proyecto para comprobar que se cumple el necesario entendimiento con el entorno.
- Vigilar que el desarrollo del sistema de espacios libres previstos en el Plan se realice conforme al programa de actuación.
- Observar el proceso de consolidación de los núcleos urbanos, especialmente el de Los Llanos, frente al poblamiento rural, tomando medidas de gestión de suelo si la tendencia se desvía apreciablemente de la implantación prevista.
- El Plan otorga un alto grado de compatibilidad de usos y construcciones relacionadas con el medio agrario, lo cual no excusa de realizar un estricto seguimiento de cuantas medidas de integración ambiental se le requieran administrativamente, especialmente las construcciones que se destaquen por su volumen, cuyo tratamiento formal y de encaje en el concreto lugar debe tener seguimiento de que está contenido en proyecto, y que la ejecución se realice conforme a esos requerimientos.
- La vigilancia del objetivo de impulso comercial al municipio, requiere permanente atención al indicador de crecimiento de la actividad, para lo cual se debe hacer seguimiento de que la superficie edificada con uso comercial debe ir en aumento cada año. Favorecer que los núcleos urbanos sean sistemas complejos teniendo a la residencia y al comercio como protagonistas, requiere atención a las condiciones urbanas y a los servicios en niveles de calidad adecuada para resultar atractivos.
- La vigilancia del objetivo de impulso industrial al municipio, requiere permanente atención al indicador de crecimiento de la actividad, para lo cual se debe hacer seguimiento de que la superficie edificada con uso industrial debe ir en aumento cada año. Favorecer que las áreas calificadas con este uso adquieran la estructura deseada, requiere atención a las condiciones urbanísticas y a los servicios en niveles de calidad adecuada para resultar atractivos. Se ejercerá una continua vigilancia para comprobar el cumplimiento de los requerimientos específicos de cada industria autorizada.

C3. SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

1. SISTEMA VIARIO

1.1 CONSIDERACIONES GENERALES

Se actuará con el objetivo de conseguir un equilibrio más o menos estable entre la oferta de accesibilidad y la demanda de movilidad derivada de cada acción.

Se trata de aplicar criterios de integralidad y entender que la incidencia de la mejora de accesibilidad de las carreteras que se proyectan sobre los procesos de transformación territorial de sus áreas de influencia, obligan a un cuidadoso análisis de estas consecuencias y al estudio de todas las opciones viables, con el fin de optimizar la imagen inducida de los nuevos espacios, que se alterarán incuestionablemente tras su implantación.

El planeamiento territorial deberá tener especial cuidado para no alterar las previsiones contenidas en este plan general, evitando la ruptura del modelo municipal planteado. El Plan ha valorado la dimensión territorial desde una perspectiva integral, teniendo en cuenta los siguientes aspectos estructurales básicos:

- a) Alcanzar la estructuración básica del territorio conforme al modelo de desarrollo establecido para el municipio, según los ejes básicos de accesibilidad definidos, soporte de las relaciones de movilidad y accesibilidad de carácter general.
- b) La definición y condiciones de implantación han perseguido los mayores efectos difusores de la accesibilidad sobre el territorio, desde los principios de un desarrollo sostenible.
- c) Las actuaciones en áreas urbanas y suburbanas han tratado de vertebrar el territorio desde una concepción unitaria del espacio, con integración de las relaciones transversales. La aproximación urbanística y arquitectónica atenderá la correcta disposición de los equipamientos y el establecimiento de zonas verdes frente a la vía.
- d) Las mejoras de accesibilidad del sistema rural están atendidas de forma ponderada, ajustándose a las peculiaridades de este medio, y adecuando los modos, parámetros y tecnologías constructivas a aplicar a las especificidades del espacio por el que discurren y al que sirven. Las intervenciones estarán ajustadas a la débil y dispersa demanda de tráficos de estos ámbitos.

1.2. CATEGORIZACIÓN

Se aborda el estudio del sistema viario desde la interpretación de cada uno de los ejes en su función dentro de la organización territorial.

Cada elemento viario tiene una función dentro del sistema y conforme a esto, una categorización tipológica en razón de su nivel estructurante, conjugando también la intensidad circulatoria a la que ha de atender.

De este modo se ha realizado el ejercicio de jerarquización de la red en cuatro niveles, además de otra categoría correspondiente con caminos o senderos.

1. Primer nivel:

Es el viario estructurante general que garantiza la comunicación intermunicipal, además de otros viarios de carácter más local que completan el sistema en cuanto a accesibilidad general. Es un viario de alta capacidad, siendo capaz de resolver un volumen de tráfico mayor de 6000 vehículos diarios, con sección mínima de calzada de 7 mts, aunque puedan existir tramos de hasta 6 mts.. Se encuentran en este nivel la carretera comarcal hasta Tazacorte (LP-2), carretera a la zona litoral LP-213 y carretera Todoque-Las Manchas LP-211.

Pertenece a este nivel la vía en ejecución, Circunvalación Sur de Los Llanos (SGV-0). También las vías proyectadas y definidas como:

SGV-1	Túnel y Puente sobre Las Angustias
SGV-2	Viario al Oeste de Argual
SGV-3	Enlace con Tazacorte y Norte
SGV-4	Enlace Tajuya-Las Norias

2. Segundo nivel:

Viario estructurante zonal, que garantiza la accesibilidad hasta las áreas significativas o puntos singulares del territorio. Son vías cuyo límite de intensidad media de tráfico estaría en 3000 v.d. (<6000 v.d.). La sección de calzada será mayor de 5 mts, pudiendo tener pendientes superiores al 8 por ciento. En este nivel se agrupa un conjunto de vías que por su trazado o función, representan una parte importante del sistema, con características diversas: carreteras de enlace a Tazacorte, LP-215 y LP-2132; por otra parte el viario capilar principal, tal como el Camino La Caldera, Camino Cruz Chica, etc., de singular importancia para la accesibilidad en el territorio disperso y fraccionado.

3. Tercer nivel:

Viario capilar secundario, estructurante local, pavimentado con calzada mayor de 4 mts, baja intensidad de tráfico; aunque con funciones limitadas, completa la malla viaria principal dando articulación al territorio difuso. Agrupa la mayor parte del subsistema capilar, cuya función de accesibilidad zonal es de gran importancia.

4. Cuarto nivel:

Agrupar el sistema viario que tiene funciones muy limitadas o específicas, el pequeño viario capilar y las pistas de acceso al espacio agrario, por lo general sin pavimentar, aunque también comprende pequeñas vías pavimentadas que no tienen entidad para categorizarlas en otro nivel, hasta 4 mts de calzada.

5. Trazas antiguas:

En este nivel se agrupan los principales caminos antiguos que perviven sin que su traza haya evolucionado, o las intervenciones han sido mínimas y pueden reconocerse como tales elementos históricos. No están pavimentados y son esencialmente peatonales, aunque pueden tener una función rodada limitada.

El ejemplo más significativo está en el Camino Real del Sur, que discurre desde la Cruz de Melián en el límite con Fuencaliente, hasta Jedey, siendo límite con El Paso. Su traza antigua conducía hasta Los Llanos en su entrada por la hoy calle de Las Adelfas.

Otras pervivencias interesantes son el camino Las Perillas de acceso a El Remo por el acantilado, el Camino Los Tijaraferos y Camino El Remolino que desciende por Jeduy hasta el barranco de Las Angustias, siendo límite municipal.

6. Serventías:

Son los caminos o pasos que discurren por terrenos particulares para dar servicio a las distintas fincas hasta la vía pública. Institución singular que no constituye servidumbre o carga real sobre los predios que atraviesa, sino un derecho de los colindantes al uso y disfrute como acceso privado.

La serventía tiene gran arraigo en el medio rústico de la isla, ya que ha resuelto la accesibilidad cuando las redes públicas no alcanzan a los predios del espacio rural, con gran fragmentación parcelaria.

1.3 LOS PROBLEMAS DEL SISTEMA

El conjunto del territorio dispone a nivel general de una organización viaria de cierta complejidad pero funcionalmente capaz de resolver la accesibilidad a todas las partes de la estructura. Sin embargo se hace necesario resolver situaciones que tienden a ser conflictivas a medio plazo: la permeabilidad del núcleo de Los Llanos y la conectividad territorial en el eje hacia el litoral.

La histórica carretera C-830 ha sido el eje comarcal de articulación entre los núcleos, a través del Casco de Los Llanos discurría por sus calle principales (calle Real y Tanausú) para seguir por Argual hacia Tazacorte o el Norte. Cuando la Ciudad fue cobrando entidad, este eje no pudo soportar la intensidad de tráfico y así en los años setenta entra en funcionamiento una nueva vía bordeando el casco por el sur, entonces Avenida Vizconde de Buen Paso; este eje es el que permanece en la actualidad como viario estructurante del núcleo y de conexión comarcal. La funcionalidad de esta vía urbana a medio plazo resulta comprometida, al ser único eje que debe resolver esa conectividad y estar absorbido por la malla de la ciudad y sus funciones urbanas, que obligan a una intensa regulación semafórica.

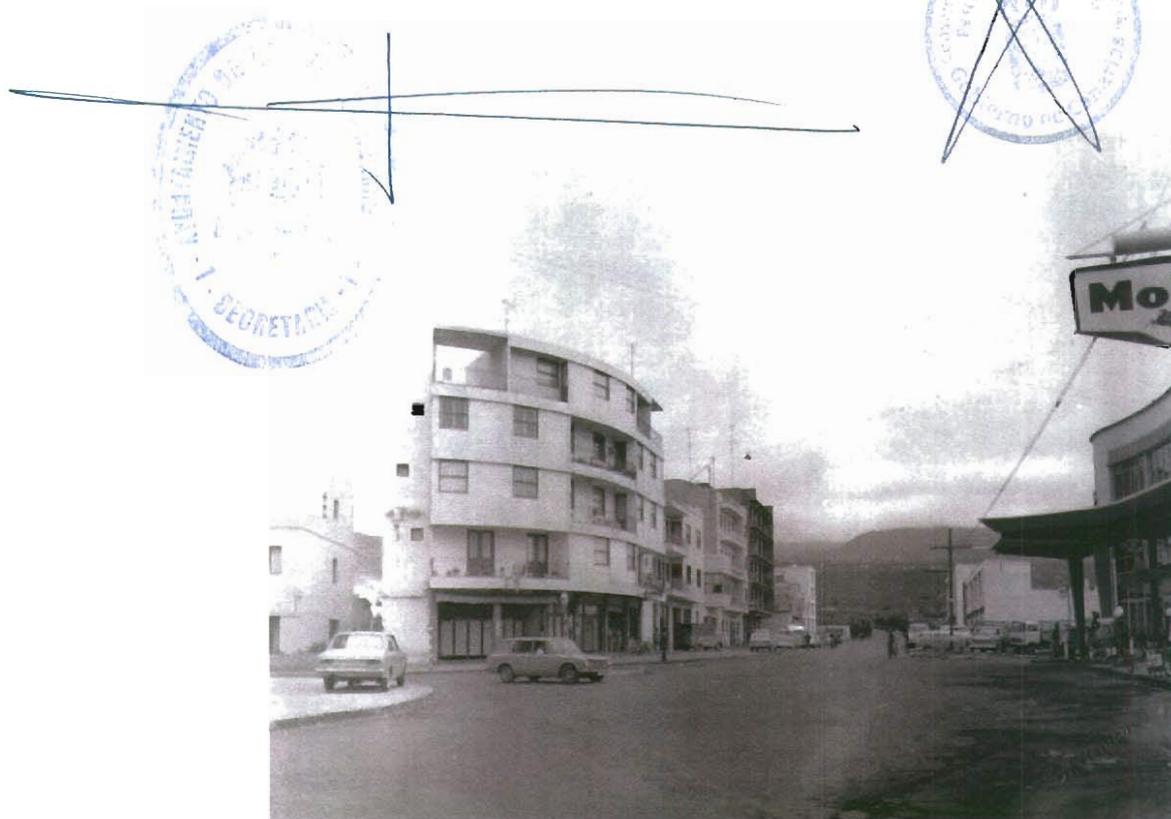


Imagen urbana de la Avenida Exterior a principios de los setenta

Especial reflexión hay que realizar sobre el eje Casco-Puerto de Naos (LP-213), cuya función estructurante de todo este territorio lo convierte en eje determinante del desarrollo de los núcleos de La Laguna y Todoque, donde se articula toda la malla viaria de ese espacio complejo, asimismo su función también es la de resolver la accesibilidad del espacio litoral.

El tramo hasta Todoque se constituye en eje estructurante con funciones de equipamiento y servicios, se desarrolla articulando los dos núcleos con el casco y sirviendo de conector principal con el sistema capilar. El conjunto del tráfico que vehiculiza hacia el litoral da una IMD de 6600 vehículos, con algunas puntas horarias que llegan a 600 v/h, situación que habría que solucionar a medio plazo. El conjunto de la vía está muy bien integrado en el territorio, aunque existen algunos puntos de conflicto cuya solución debería estar a corto plazo, a través del núcleo de La Laguna se ha planteado un viario alternativo que completa la malla de la zona y ordena los tráficos que confluyen en ese punto: camino Cruz Chica, Tzacorte, Los Llanos y litoral.

El núcleo de Todoque no plantea especiales problemas para que el flujo circulatorio de unos 6000 v.d. pueda seguir atravesando ese pequeño núcleo, en todo caso es posible algunas mejoras puntuales de rectificación de trazado.

1.4 LAS SOLUCIONES TERRITORIALES

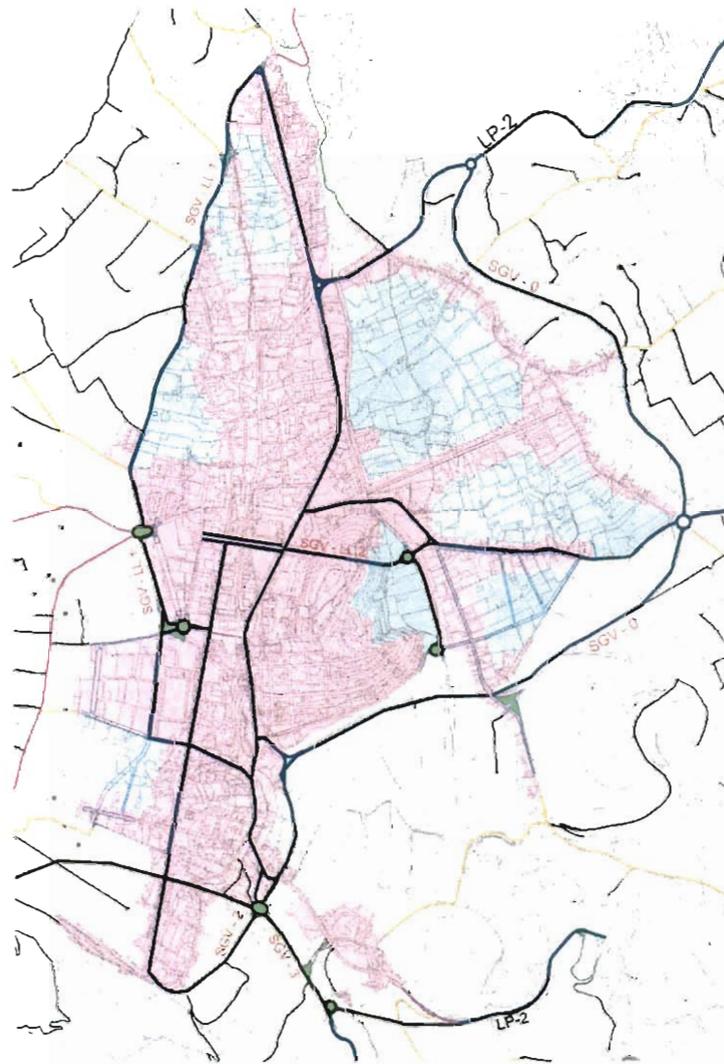
Se han establecido las opciones territoriales que desde un punto de vista proyectual dan la solución funcional más adecuada de accesibilidad hacia el norte, a través del casco de Los Llanos y por otro lado la mejor articulación del área litoral con el eje hacia la vertiente Este.

Los trazados están planteados desde su funcionalidad extrínseca, según aspectos económicos y objetivos perseguidos. El estudio y sección de trazado también obedece a previsiones de adecuación ambiental, desde un punto de vista funcional intrínseco, en cuanto características geométricas según la geomorfología del territorio y de acuerdo a las capacidades previstas

1. Área del entorno de Los Llanos:

▪ **SGV-0 Circunvalación Sur.**

La solución estructural del entorno de Los Llanos estará en una vía que circunvale el casco y pueda desviar los tráficos ajenos a la ciudad, dato que puede estimarse en unos 5000 v.d. Con estos objetivos se ha recogido esta vieja aspiración como propuesta que va discurriendo por el espacio agrario al sur del núcleo, con distintos puntos de articulación pero evitando que el sistema urbano se apropie de la vía y acabe absorbiéndola. Es una realidad ya ejecutada. Sin embargo hay que pensar ya en propuestas que eviten la merma en la capacidad de servicio de ese sistema, y en este sentido se hace necesario arbitrar soluciones para el tráfico lento y los adelantamientos.



Además sobre este eje que se materializa, se han tomado otras decisiones, que si bien tienen soporte en aspectos muy concretos del modelo local que el Plan prevé, tienen trascendencia para otros municipios, Tazacorte y el norte insular, mejorando notablemente la accesibilidad a esas zonas. Se ha completado el sistema con las siguientes propuestas:

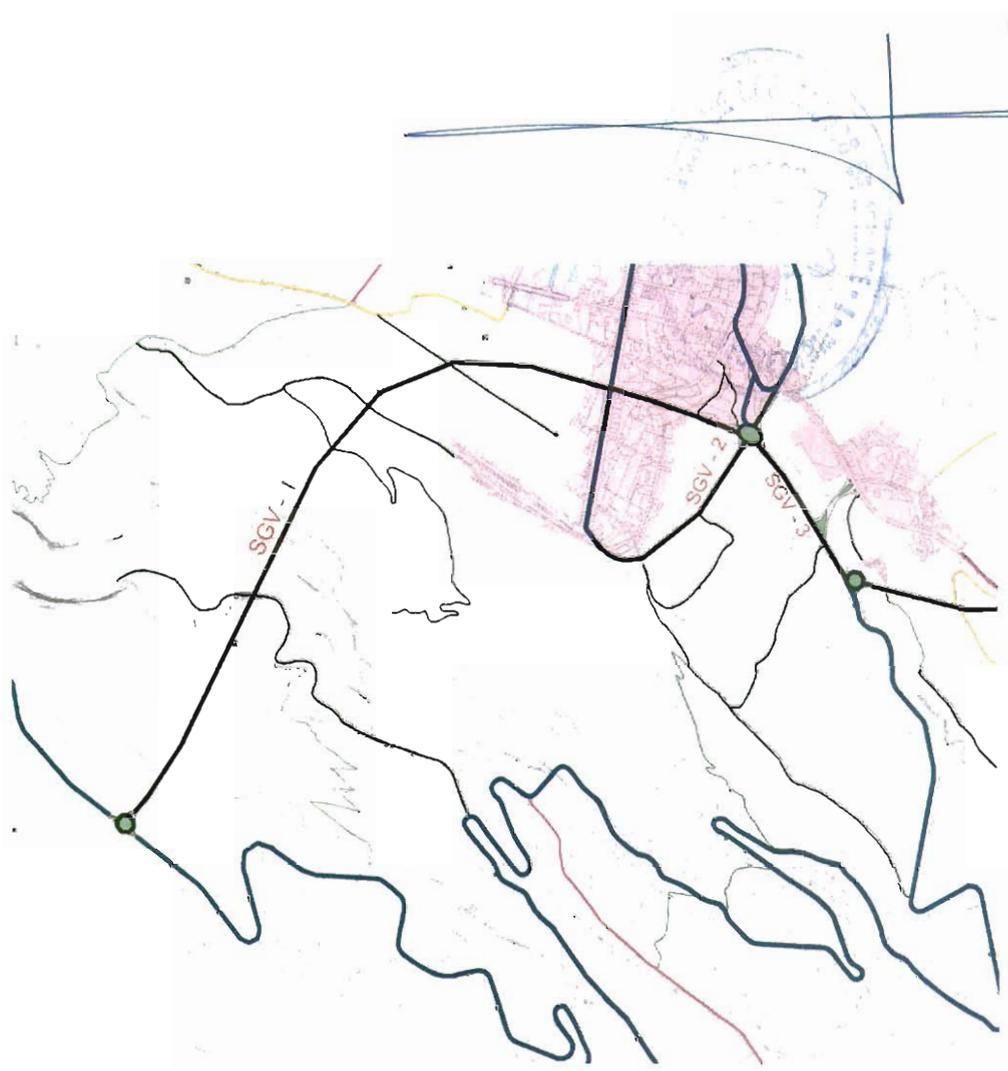
- SGV-1 Túnel y Puente sobre Las Angustias**
- SGV-2 Viario al Oeste de Argual**
- SGV-3 Enlace con Tazacorte y Norte**

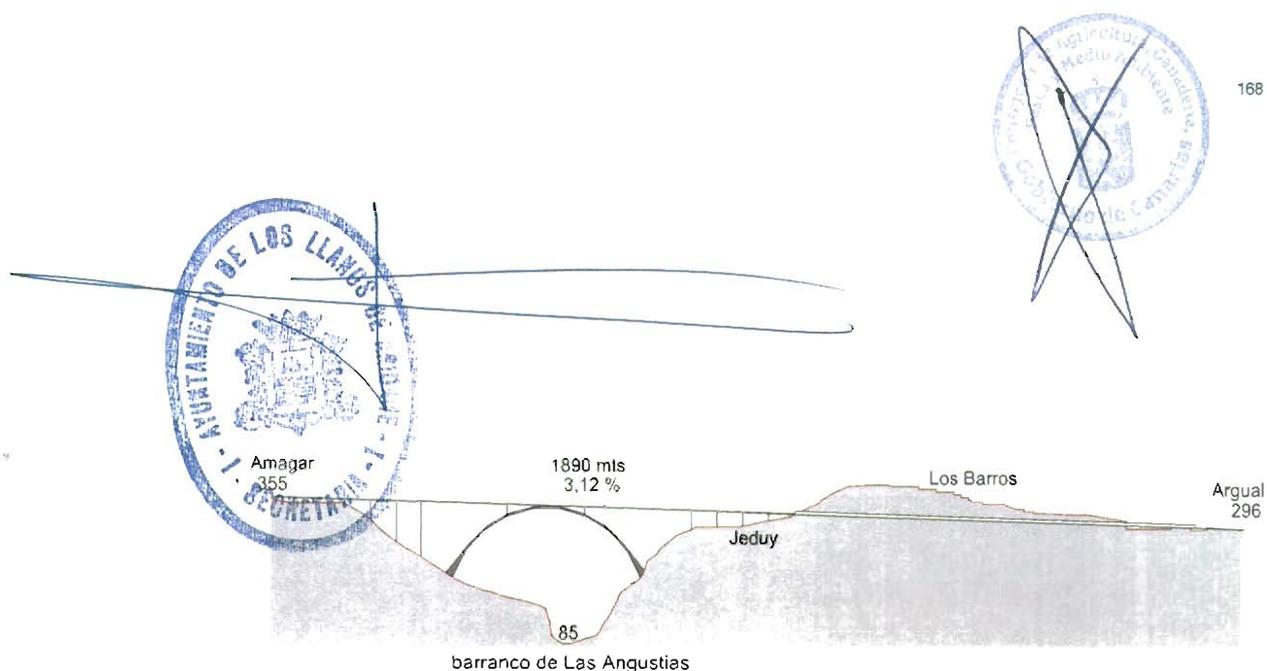
El SGV-1 es una propuesta relevante que se incorpora a las decisiones territoriales del Plan, sin perjuicio de la valoración por el planeamiento territorial, en su caso. El viaducto sobre el barranco de Las Angustias es una propuesta justificada en la necesidad de dar una alternativa al trazado sinuoso de la carretera actual, desde Argual hasta Amagar. Desde el punto de vista de su encaje en el territorio, en cuanto a compromiso ambiental sobre el espacio sensible en el que se emplazaría, y en relación con el modelo territorial del plan general, las soluciones propuestas constituyen las alternativas de mejor encaje territorial. El SGV-2 al oeste de Argual sería el conector que con mínima afección al espacio agrario articularía el viaducto y el punto en que termina la circunvalación que se ejecuta (SGV-0).

Esta obra del viaducto es de indudable impacto territorial, a la vez que económico, equilibrio que debería conseguirse minimizando los costes ambientales, puede suponer una gran obra de ingeniería que acabará incorporándose al paisaje. La ubicación planteada resuelve notablemente los aspectos funcionales más graves y evita que su presencia se haga patente desde visuales mucho más comprometidas, como sería la localización a cotas más al Este, cercanas al territorio cuya geomorfología y paisaje deberá preservarse no solo de la presencia inmediata, sino de las visuales y perspectivas perturbadoras de la condición de alta naturalidad, como es la zona de tránsito hacia La Caldera. Los dos puntos de conexión en Argual y Amagar están en las cotas 296 y 355 mts. respectivamente, con una longitud entre túnel y puente de 1970 mts., a una pendiente media del 3,12 %. Se evitaría así el descenso, en cualquier sentido de circulación, hasta la cota de Las Angustias por la carretera actual, de traza complicada por su escasa plataforma y buen número de curvas.

La valoración en tiempo sería la siguiente:

	longitud metros	velocidad media km/h	tiempo de recorrido minutos
RECORRIDO ACTUAL	7.685	45	10,25
RECORRIDO TÚNEL-PUENTE	1.970	75	1,58





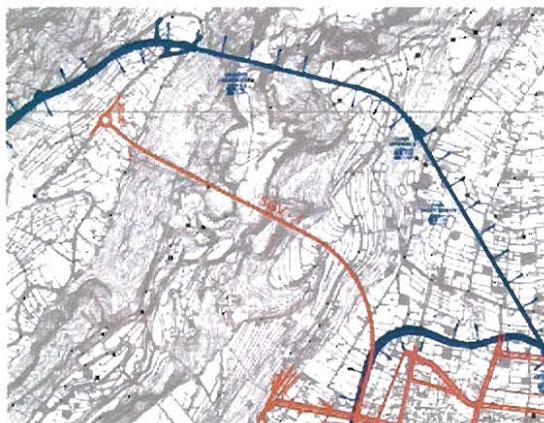
Este nodo de Argual es de relevancia estructurante, toda vez que es posible dar también óptima conexión con el viario hacia Tazacorte (LP-2) y su futuro papel relevante con el puerto comercial.

La propuesta consiste en una variante a la actual carretera LP-2 a su paso por Argual de Abajo, que se denomina en el Plan SGV-3, propuesta necesaria para poner en valor ese patrimonio histórico, también en relación con el Auditorio que en ese lugar se ha de emplazar.

Alternativas y consideraciones ambientales:

Se traslada a este epígrafe las consideraciones recogidas en la Memoria Ambiental, y que han dado lugar a una determinada propuesta, la que ha sido planteada en el PGO, frente a otras alternativas propuestas por la Consejería de Obras Públicas y Transportes (COPT).

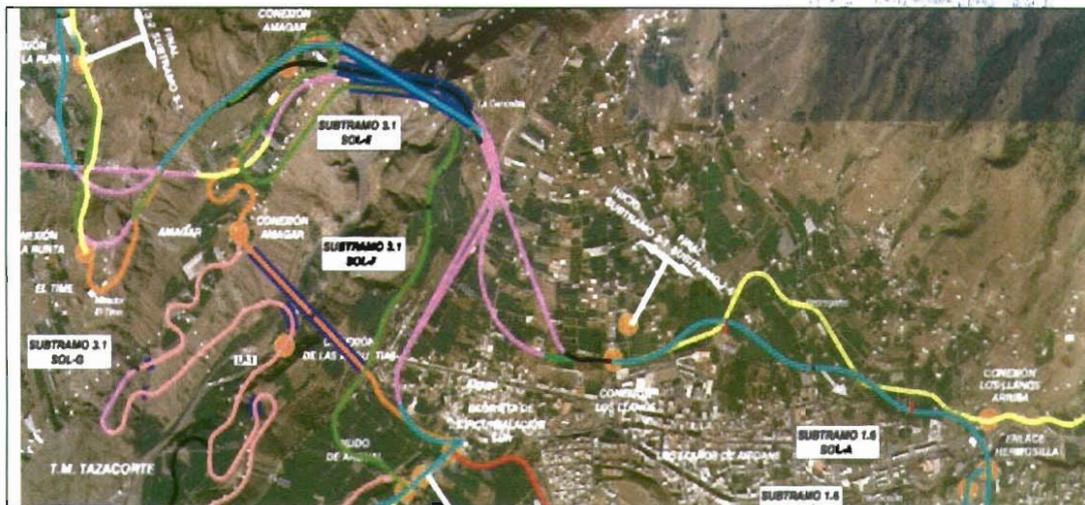
En este gráfico se recoge la solución municipal (rojo) y la de la COPT (azul), para el cruce del barranco de Las Angustias.



También se relaciona el *Plan Territorial Especial de las infraestructuras viarias del corredor central Noroccidental de la isla de La Palma (PTEI)*, en fase de Avance, y que la Consejería toma como base de sus propuestas, con el *Plan Especial del Paisaje Protegido del Barranco de Las Angustias (PEPP)* que dispone de aprobación definitiva.

En todo esto hay que distinguir por una parte el pronunciamiento de la Consejería de Medio Ambiente desde la perspectiva del PEPP,

recogiendo como **uso autorizable** la infraestructura que sobre Las Angustias prevea el PTEI. De otra, el servicio de Ordenación del Territorio que emitió informe valorando el conjunto del sistema viario y su interacción territorial.



Avance del PTEI

Cualquier solución de puente sobre el barranco de Las Angustias comporta el apoyo o entrega sobre la *mesa* de Amagar, en algún punto del veril derecho del barranco aguas abajo, lo que conlleva afección al Paisaje Protegido del Barranco de Las Angustias.

El PEPP no analiza esta situación previsible, no obstante incorpora referencias en el documento normativo, introducidas con posterioridad a la aprobación inicial como estimación de alegaciones.

En el artículo 32, referido a los usos y actividades autorizables, se expresa en el apartado 13:

“La rehabilitación, mejora y acondicionamiento de trazado de la carretera existente (LP-1), incluyendo el trazado que resulte, en su caso, de la aprobación definitiva del Plan Territorial ...” (PTEI). Sigue a continuación con una referencia al artículo 59, que debe considerarse error, ya que el artículo 61 es el que establece las condiciones de mejora de la LP-1. Aquí se dice que *no afectarán de forma significativa a los hábitats de interés comunitario, sometiéndose a una adecuada evaluación de sus repercusiones en el lugar cuando afecte de forma apreciable a un LIC o ZEC. Cuestiones ambientales que el PEPP no analiza y por tanto difiere a otro momento instrumental y de trámite, fuera del seno de ese plan especial.*

El LIC afectado tiene como descripción general:

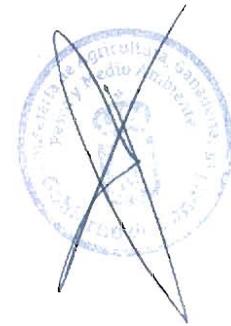
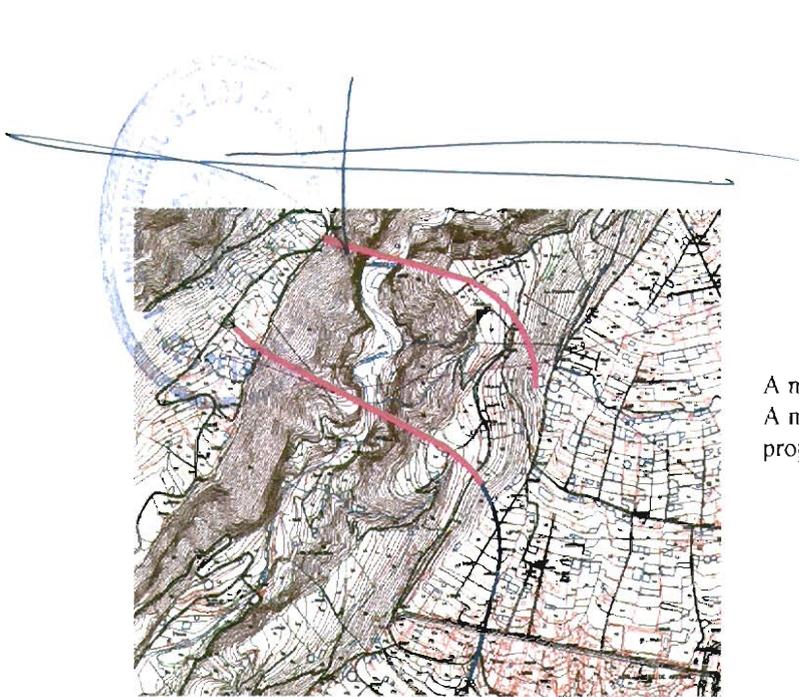
LIC ES7020021 – BARRANCO DE LAS ANGUSTIAS
(P-14) Paisaje Protegido del Barranco de las Angustias.

1. El Paisaje Protegido del Barranco de las Angustias comprende 1695,5 hectáreas en los términos municipales de El Paso, Los Llanos de Aridane, Tijarafe y Tazacorte, y su finalidad de protección es el interés geológico, geomorfológico y el paisaje abrupto de barranco.

Es desde todo punto de vista una afirmación categórica, el que la afección en la ladera y plataforma de Amagar ha de considerarse como de escasa o nula respecto de los hábitats de interés comunitario, y que la afección ha de entenderse poco apreciable a los valores del LIC, aunque se convenga en que el paisaje se verá afectado de forma algo apreciable.

Lo dicho parece conducir a que desde la perspectiva del PEPP da igual que el puente se plantee según las opciones del PTEI o del PGO, puesto que en realidad cualquiera de estas soluciones, en lo que estrictamente afecta al PEPP en la zona de Amagar, da lo mismo un poco más arriba o más abajo. Sin embargo desde la perspectiva de afección a la calidad visual del paisaje la solución del PTEI es de mayor impacto, puesto que la percepción desde el acceso a la Caldera (Barranco, pista Brecitos, etc) se manifiesta mucho más presente, mientras que a menor cota, más distante y con mayor ocultación estaría la solución del PGO.





A menor cota la solución del PGO.
 A mayor cota y más al nacimiento se formula la
 propuesta de la Consejería OP en el PTEI.

La diferente afección visual queda patente en las siguientes imágenes con figuración de la traza:



Trazas sobre el barranco de Las Angustias con visual desde El Time



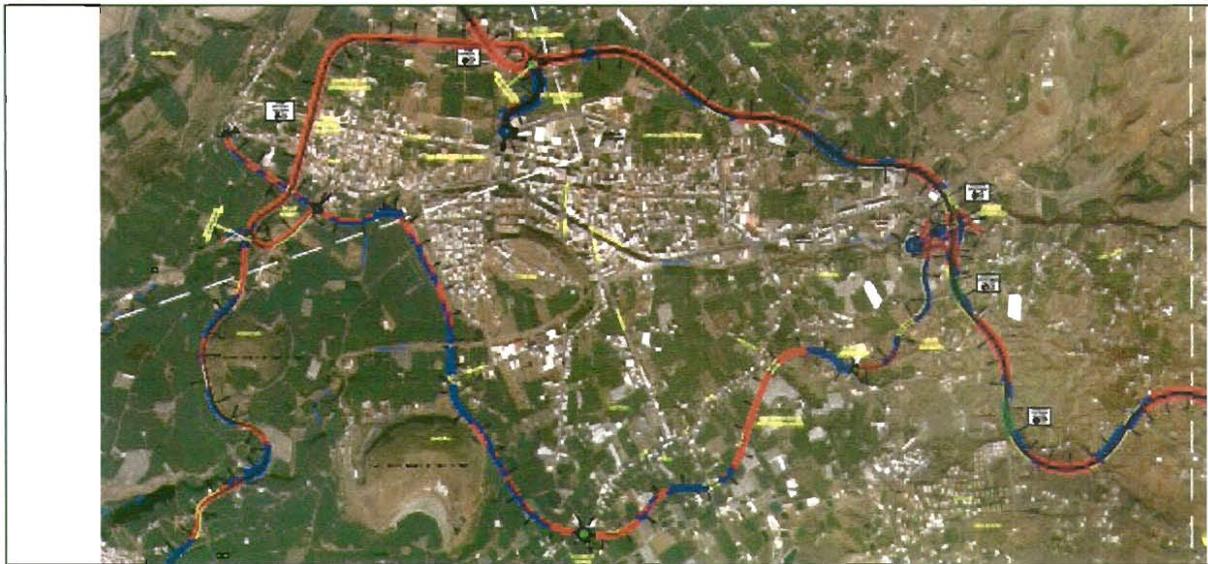
Trazas sobre el barranco de Las Angustias con visual desde la pista que cruza el barranco para acceder al Parque Nacional.

El informe que se analiza, en este punto 5, alude al Acuerdo de la COTMAC de 29 de noviembre de 2006 por el que se aprueba definitivamente el PEPP, en realidad esta fecha se refiere a la resolución que hace público el acuerdo de la COTMAC de 20 de julio de 2006, publicado en el BOC de 14 de diciembre de 2006. Es de interés comentar que el punto segundo de dicho acuerdo entiende resueltas las alegaciones e informes presentados, tal que las correcciones derivadas de la estimación de las mismas *no se consideran sustanciales*.

Ello no puede tener otra conclusión que considerar que la COTMAC no ha realizado ninguna valoración ambiental de un proyecto viario tan relevante como el que se comenta, dando una salida de uso autorizable, como ya se comentó, a una instrumentación futura que deberá valorar las consecuencias ambientales. Lo contrario, considerar de insustancial el cambio introducido al estimar la alegación, se entiende que deviene en la anulabilidad del PEPP.

Por ello, la posición de la COPT que admite la existencia de diferencias entre la propuesta municipal y autonómica, cuando expresa *"no existen conclusiones ambientales distintas a las expresadas en el acuerdo de la COTMAC citado."*, y que sigue, *"En cualquier caso, este aspecto deberá tener un pronunciamiento expreso por parte de la COTMAC a los efectos de no inviabilizar la propuesta municipal, que hoy por hoy no ha sido contrastada por esta Administración."*, no debe hacer referencia al acuerdo de aprobación del PEPP, pues como se ha visto, precisamente desvela la inexistencia de evaluación ambiental alguna sobre las alternativas de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, no obstante la propuesta municipal sí que está evaluada porque forma parte integrante del plan general y de su evaluación ambiental.

La COPT analiza la influencia del PGO sobre los proyectos promovidos por el ente autonómico, en realidad sobre el PTEI, para el que hasta el presente aún no se ha producido su Aprobación Inicial.



“Anillo” de Los Llanos definido en el PTEI.

Se dice que: *"El modelo que recoge el PTEI propugna una circunvalación completa o "Anillo" a Los Llanos con un "salto" al Noroeste de la isla a través de la combinación del túnel de Los Barros y el viaducto del barranco de La Angustias. La relación con Santa Cruz de La Palma se expresa en una Circunvalación Norte."*

Aunque la búsqueda de la mejor solución para el emplazamiento del puente parece atraer la atención principal sobre las propuestas viarias, lo cierto es que ello es solamente un componente del sistema, que como tal se ha de analizar.

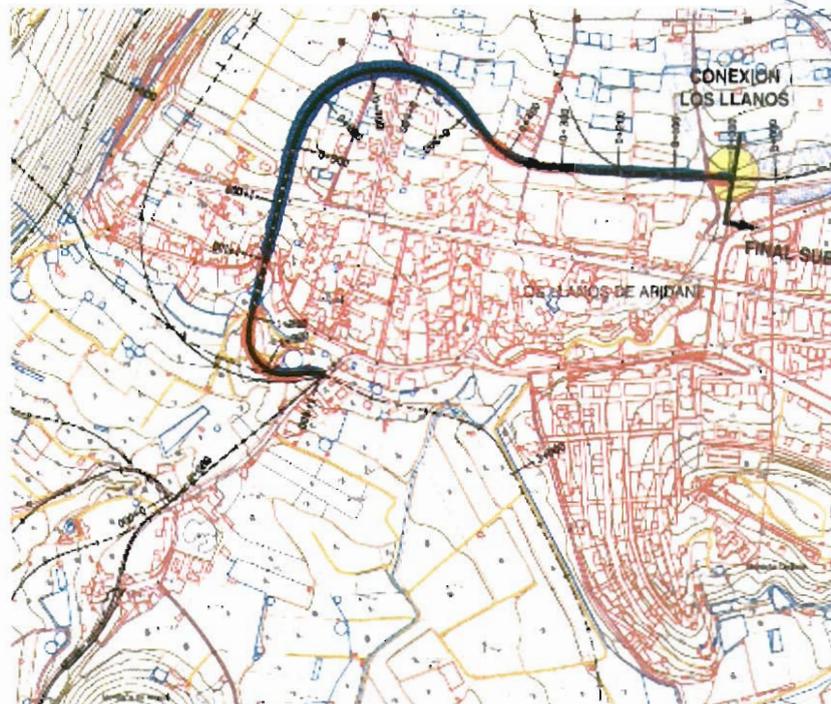
Otro elemento del sistema del entorno del casco de Los Llanos es el que plantea el PTEI para circunvalar el núcleo por el norte, mostrando dos soluciones de similar naturaleza (ver imagen siguiente). Eje de conectividad que se implantaría a través de la zona agraria de Los Barros tal que articule sendas vías en falso túnel, hacia Argual y hacia la vera de Los Barros para enlazar con el puente.

Hay que hacer constar que las soluciones y alternativas que la COPT expresa en sus informes al PGO, parecen ser propuestas de estudio que la COPT está realizando, pues difieren de las contenidas en el PTEI, sometido a información pública como documento a nivel de Avance. A continuación se muestran imágenes captadas de ese documento:



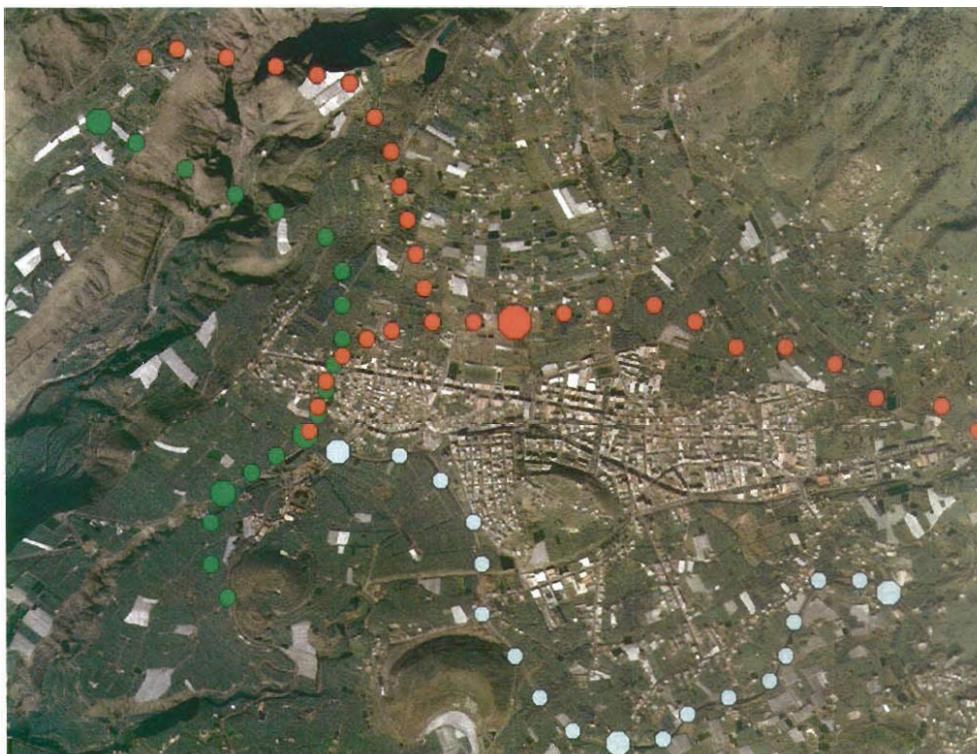
Se observan las dos alternativas (en rojo y verde) que el PTEI propone para circunvalar el casco por el norte.





Se aprecia la solución de falso túnel que enlaza Argual de Abajo con la circunvalación sur.

En resumen, las propuestas viarias que se manejan para resolver la movilidad interterritorial en el entorno del núcleo urbano de Los Llanos, proceden de las previsiones que el PGO viene formulando desde el propio trámite de Avance de este instrumento, y por otra parte de las propuestas que la COPT ha plasmado en el documento de Avance del PTEI y demás estudios de esta Consejería. Gráficamente se puede visualizar la afección territorial de las distintas opciones.



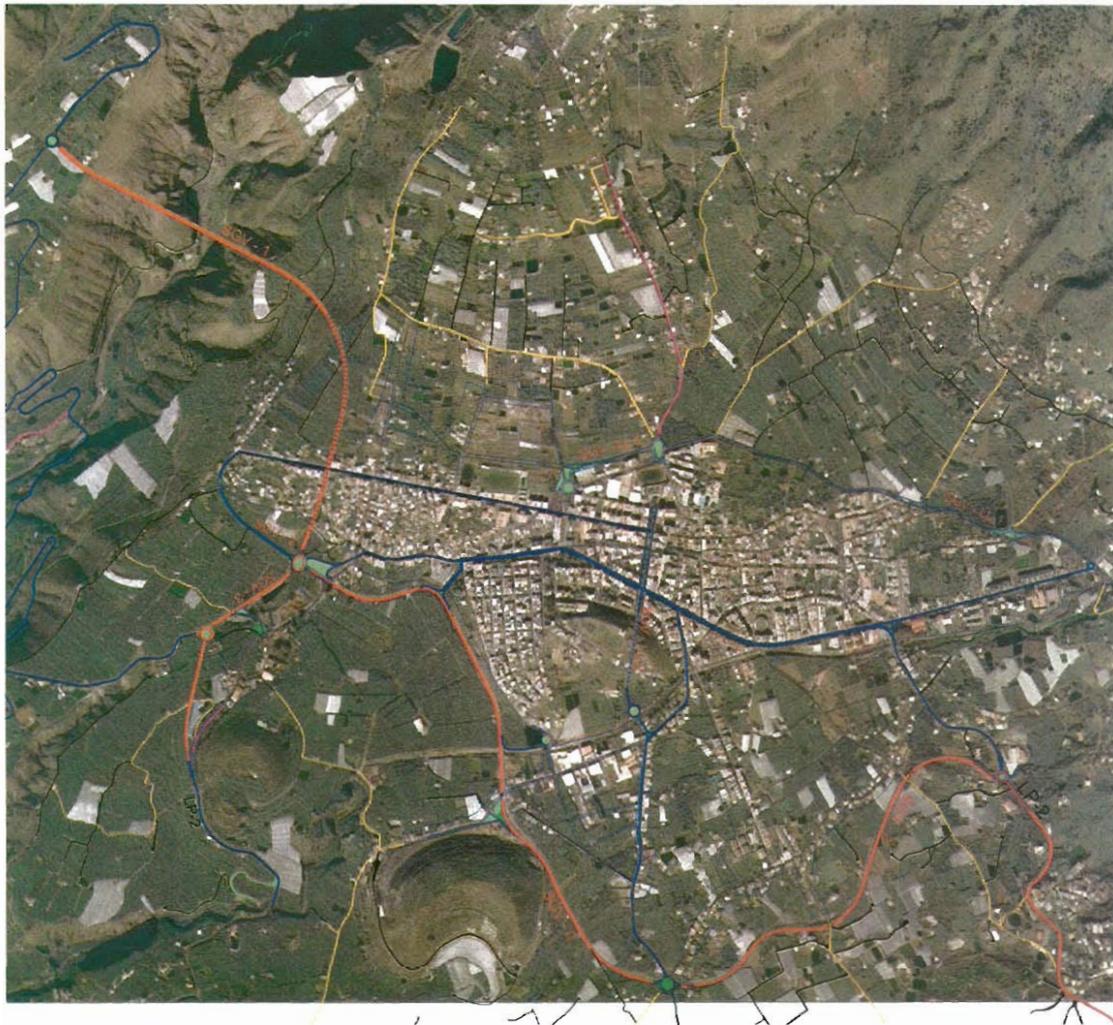
Azul-gris: traza de la circunvalación sur en funcionamiento.
 Rojo: propuesta de la COPT
 Verde: propuesta municipal recogida en el PGO aprobado inicialmente

Como puede verse, la principal diferencia estriba en la no consideración por parte de la COPT de que la actual circunvalación sur tenga un papel estructurante territorial que resuelva la movilidad con el litoral y el norte.



→ Se puede fácilmente entender la propuesta de la COPT: una alternativa viaria por el norte del casco urbano, que junto a la actual circunvalación, definirían un anillo que envuelve completamente la estructura urbana. Desde esa nueva vía a través de la zona de Los Barros-Los Pedregales, nace el enlace hacia el norte de la isla, mediante túnel y puente sobre Las Angustias. A su vez se busca la conexión con Tazacorte, tal que de manera forzada se desarrolla un enlace atravesando Argual.

→ La propuesta municipal (siguiente imagen), plasmada en el documento de PGO aprobado provisionalmente, plantea una solución diferente al paso del barranco Las Angustias, como ya se expuso, además propone una variante exterior al núcleo de Argual de Abajo, por razones de protección patrimonial. Con esas nuevas propuestas, conjuntamente con la circunvalación sur, se entiende resuelta la conectividad interterritorial (Norte y Puerto de Tazacorte).



El modelo local propone otros viarios de naturaleza urbana, que se integran en la malla del núcleo resolviendo aspectos funcionales, contribuyendo a la mejora de la movilidad en el sistema local y a la accesibilidad territorial, a través de los ejes comentados y de las articulaciones del sistema urbano con ese sistema viario general.

La propuesta del COPT alude a dificultades de ejecución del falso túnel que la misma prevé bajo la calle Salvador Dalí, comprometida por edificios existentes, a lo que hay que manifestar que en efecto varios edificios se han construido en las alineaciones de esa calle al amparo de la normativa municipal vigente. Extrae aquí, el informe que se comenta, la conclusión de que la misma dificultad existe para implantar la propuesta municipal, aportando esquema (dos carriles mín 14 m), aunque lo cierto es que en los 17 metros entre alineaciones de edificación se podría perfectamente encajar en planta la traza de un túnel de dos carriles.

Se formula como premisa *dotar de continuidad territorial al eje hacia el Noroeste de la isla, con lo que cobraría sentido la denominada "Circunvalación Norte" ..*

La propuesta municipal no puede conciliarse con la de la COPT, en lo que respecta a circunvalar el casco por el norte. Es voluntad política irrenunciable, porque así lo ha acordado el ayuntamiento en acuerdo plenario, el refrendo de la solución túnel – puente que plantea el PGO. Pero además es una buena solución técnica no sólo en los aspectos locales, sino territoriales más allá del ámbito municipal, **siendo la mejor solución desde el punto de vista ambiental por su menor ocupación de territorio y mejor disposición en cuanto a integración en el medio.**

Se debe tener en cuenta que las previsiones del modelo local plasmadas en el PGO obedecen a los objetivos de sostenibilidad que rigen la normativa territorial y urbanística canaria, y que en el artículo E28 de la normativa estructural del PGO se dice:

Art. E28 LAS INFRAESTRUCTURAS. OBJETIVOS GENERALES

1. *Los objetivos generales en que deberá basarse la política municipal en materia de infraestructuras asegurarán la sostenibilidad del desarrollo y la cohesión social.*
2. *Los principios y objetivos respecto de las actuaciones en materia de infraestructuras, atenderán a la necesidad de:*
 - a). *Eficiencia en las infraestructuras existentes, con preferencia a la nueva implantación.*
 - b). *Actuar con el objetivo básico de contribuir a la sostenibilidad del desarrollo del municipio y de la isla.*
 - c). *Las infraestructuras deben plantearse y diseñarse de modo que respeten al máximo los valores económicos y culturales que encierra el territorio, los paisajes, el medio cultural y el medio biótico.*

Asimismo en el artículo E30 se recogen los principios bajo los cuales se pretende actuar con estas infraestructuras lineales en el territorio municipal:

Art. E30 INFRAESTRUCTURA VIARIA

1. *Su definición y sus condiciones de implantación tratarán de conseguir los mayores efectos difusores de la accesibilidad sobre el territorio, desde los principios de la sostenibilidad.*

.....
La continuidad territorial que invoca la COPT, como argumento superior al que el Ayuntamiento debe plegarse, se garantiza con el actual corredor definido por la circunvalación existente, a la cual, en cualquier caso, se le deberá dotar de las ampliaciones que procedan.

A este importante eje de reciente estreno, la COPT no lo toma en consideración como elemento relevante del sistema viario, lo que lleva a formular una solución de aparente mejor disposición en cuanto a la conectividad norte, pero que **ejerce sobre el espacio agrario de Los Barros un impacto severo en cuanto consumo de territorio**, que representa una ruptura drástica del pacífico entendimiento que hasta el presente se tiene entre la estructura urbana y el sistema agrario con la malla viaria capilar que lo articula. Por lo menos ocho caminos de ese viario capilar estarían afectados, estableciéndose una importante barrera entre esos dos espacios, urbano y rural, hasta ahora con muy buena articulación. Todo para llegar a la zona de El Jable (Los Barros) y buscar camino hacia el Norte y hacia Tazacorte, primero con falso túnel y puente, después con más ruptura de espacio agrario para buscar la carretera de Tazacorte en Argual de Abajo. No hace falta mucho análisis porque salta a la vista que la mejor conectividad con Tazacorte (Puerto) se seguirá produciendo a través de la circunvalación actual, lo que dejaría a esa circunvalación por Los Barros como vía justificada por los tráficos hacia el norte (débil argumento). Claro que a esto le haría falta el ramal de Argual-Los Barros para completar la funcionalidad del sistema, y así nace la propuesta de la COPT.

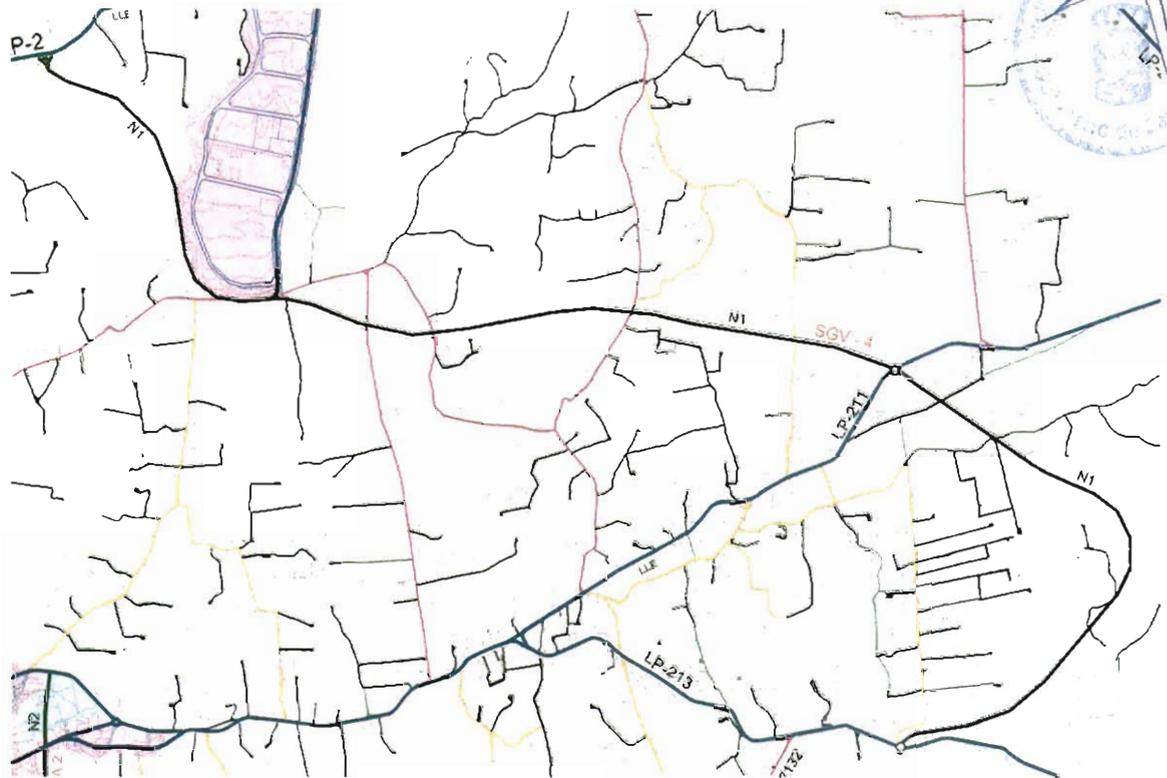
La propuesta municipal, en oposición a la de la COPT, es una propuesta que atiende a maximizar las posibilidades de las redes existentes, por lo que puede decirse que obedece a objetivos de sostenibilidad, frente a la de la COPT que dispone de los atributos de consumo de suelo, producción de impactos y penalización del sistema urbano (casco de Los Llanos), de los que no dispone la propuesta que recoge el PGO.



2. Área sur:

▪ **SGV-4 Enlace Tajuya-Las Norias:**

La mejora de la accesibilidad transversal, con El Paso y vertiente Este, se consigue con la propuesta de variante de Tajuya, planteada con el objetivo de eliminar la circulación que atraviesa los núcleos como necesidad de conexión con el litoral, la cual se estima en unos 2000 v.d



La propuesta nace como superación a la “alternativa cero”, aunque de las alegaciones habidas y demás análisis de la situación, se ha modificado la solución inicial por la presente, más adaptada ambientalmente al territorio.

▪ **Eje Los Llanos – Litoral:**

Un conflicto importante que gravita sobre la accesibilidad al espacio litoral se localiza en el tramo final, zona denominada *curvas de la muralla*, tramo con doble curva y pendiente del 13,6% en el cual se ve notablemente reducida la velocidad específica. La solución a esta situación no presenta muchas alternativas, toda vez que mejorar el trazado de las curvas y conseguir pendientes adecuadas a la entidad de la vía, por tanto media no superior al 8%, impone operaciones de mayor escala que pasan por sustitución de parte de la traza; esta cuestión no puede ser resuelta solamente desde el planeamiento de Los Llanos de Aridane, pues en ello también estaría implicado el municipio de Tazacorte. Esta dimensión supramunicipal tendría su acogida en el planeamiento territorial, materia propia del Cabildo Insular. No obstante, como solución de mejora de la accesibilidad del espacio litoral de ambos municipios, se ha

planteado una propuesta al respecto, sin más valor que aportar opciones que puedan servir de base a la definitiva solución.

La propuesta prácticamente discurriría a través de terrenos del municipio de Tazacorte, pero está sustentada en criterios que están dando las soluciones territoriales de todo el sistema viario, solucionando aspectos funcionales, a la vez que consiguiendo minimizar los impactos que nuevas trazas suponen en el territorio.



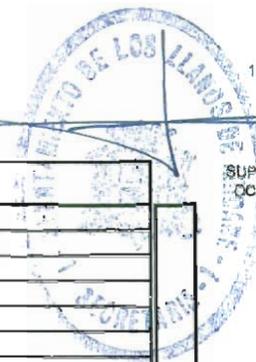
2. SISTEMA DOTACIONAL Y DE ESPACIOS LIBRES

✓ Se ha realizado un análisis de la realidad actual, diagnosticando el sistema para buscar las debilidades que en materia dotacional tiene el municipio y proponer los equipamientos, infraestructuras y demás servicios que deban formar parte de la organización urbana.

Las propuestas más relevantes conforman la ordenación estructural y se recoge en el plano de ordenación P-7 (SISTEMAS ESTRUCTURANTES, SISTEMAS GENERALES, DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS).

El sistema da cumplimiento a las previsiones establecidas en el artículo 32 del TROTEN, garantizando la funcionalidad de los espacios colectivos.

Es de interés resaltar el alto grado dotacional del sistema, dando una ratio de 70 m² por habitante+plaza.



SISTEMAS GENERALES				SUPERFICIE OCUPADA
ESPARCIAMIENTO PARQUES PLAZAS JARDINES	L	QL1	PARQUE ANTONIO GÓMEZ FELIPE	5.968
		QL2	PARQUE CONRADO HERNÁNDEZ	2.944
		QL3	PARQUE URBANO LA MONTAÑA	21.364
		QL4	PARQUE URBANO EL JABLE	11.287
		QL5	JARDÍN BOTÁNICO DEL AZÚCAR	15.520
		QL6	PARQUE PERIURBANO DE LAS MANCHAS	248.873
		JL01	PLAZA DE ESPAÑA	2.686
		JL03	PLAZA Y JARDINES "EL CEMENTERIO"	3.567
		JL10	CONJUNTO DE PARQUE Y JARDINES "PLAZA-ACUEDUCTO"	7.589
		JL11	ZONA VERDE Y PEATONAL "LOS LAVADEROS"	3.831
		JL13	JARDIN PREHISPÁNICO	2.569
		NL1	PUERTO DE NAOS	25.126
		SISTEMA LITORAL: PLAYAS	N	NL2
NL3	CHARCO VERDE			17.230
NL4	EL REMO			20.759
IO6.1	MUSEO ARQUEOLÓGICO			1.260
INFRAESTRUCTURAS CULTURALES Y DE OCIO	O	IO6.2	AUDITORIO INSULAR	7.373
		AD1	AYUNTAMIENTO	710
ADMINISTRATIVO	AD	AD2	JUZGADO	340
		AD3	CORREOS Y TELÉGRAFOS	298
		EQ1	I.E.S. EUSEBIO BARRETO LORENZO	7.756
EDUCATIVO-CULTURAL	EQ	EQ2	CENTRO DE PROFESORADO Y ESCUELA DE IDIOMAS	4.238
		EQ3	I.E.S. JOSÉ MARÍA PÉREZ PULIDO	15.100
		EQ4	ESCUELA CAPACITACIÓN AGRARIA	4.300
		EQ5	CENTRO INTEGRAL DE FORMACIÓN PROFESIONAL	11.010
		EQ6	COLEGIO ÁREA SUR 18 uds	7.163
		PQ1	ESTADIO MUNICIPAL "ACERÓ"	14.298
DEPORTIVO	PQ	PQ2	PABELLÓN SEVERO RODRÍGUEZ	2.572
		SQ1.1	CENTRO DE SALUD	2.440
SANITARIO	SQ	SQ2.1	CENTRO DE SERVICIOS SOCIALES	9.260
ASISTENCIAL		SQ2.2	CENTRO DE MAYORES	
OTROS SISTEMAS	IQ	IQ2	PARQUE COMARCAL CONTRA INCENDIOS	1.447
		IQ3	PUNTO LIMPIO	4.853
		IQ7.1	CEMENTERIO "LAS MANCHAS"	8.572
		IQ20	INSTALACIÓN DE TELECOMUNICACIONES antenas y otras	153
		IQ23	HELISUPERFICIE	784

OTROS SISTEMAS RELEVANTES					
ESPARCIAMIENTO	L	QL7	PARQUE "PLAYA DE PUERTO DE NAOS"	D	15.009
		JL12	PLAZA Y JARDINES "SOTOMAYOR"	D	4.898
		JL20	PLAZA "GLORIETA EL MIRADOR" - LAS MANCHAS	D	850
PARQUE ETNOGRÁFICO PARQUE ARQUEOLÓGICO	O	IO1	PARQUE MARÍTIMO	Q	140.579
		IO4.2	LAS ANGIUSTIAS	Q	71.540
INFRAESTRUCTURAS CULTURALES Y DE OCIO	O	IO4.2	AROCHA	Q	62.490
		IO5.1	CENTRO DE INTERPRETACIÓN CAVIDADES VOLCÁNICAS	D	6.000
		IO5.2	CENTRO DE INTERPRETACIÓN DEL MEDIO NATURAL	D	15.178
		IO5.3	CENTRO DE RECUPERACIÓN DEL SALTAMONTES-ACROSTIRA	D	500
EDUCATIVO-CULTURAL	EQ	IO6.3	PARQUE CULTURAL "ISLAS CANARIAS"	D	3.512
		EQ11	COLEGIO DE PRIMARIA "EL JABLE" 22 uds	D	9.040
DEPORTIVO	PQ	PQ3	COMPLEJO ACUÁTICO "EL JABLE"	D	7.211
		PQ8	PISCINA MUNICIPAL	D	1.682
		PQ9	PISTA DE ATLETISMO "LLANO TESA"	D	7.108
		PQ10	PABELLÓN "CAMILO LEÓN"	D	1.389
		PQ17	CAMPO DE FÚTBOL DE LA LAGUNA	D	15.450
		PQ19	DEPORTIVO "ÁREA SUR"	D	6.935
		PQ20	INSTALACIÓN PARA KARTING	Q	25.282
		PQ22	SDO-1 CAMPO DE GOLF	Q	1.449.253
RECREATIVO	RQ	RQ1	RECINTO FERIAL	D	5.000
SANITARIO ASISTENCIAL	SQ	SQ1.2	CENTRO DE ATENCIÓN DE EMERGENCIAS	D	8.636
		SQ2.3	CENTRO DE DÍA	D	730
		SQ2.4	CENTRO DE DISCAPACITADOS DE TRIANA	D	5.833
RELIGIOSO	SQ	SQ3.1	IGLESIA NUESTRA SEÑORA DE LOS REMEDIOS	Q	920
		SQ3.6	IGLESIA DE LAS ANGIUSTIAS	Q	211
SOCIAL - CULTURAL	SQ	SQ4.1	CASA DE LA CULTURA "LOS LLANOS"	D	545
		SQ5.1	CASA MASSIEU	D	1.617
		SQ5.2	CASA-MUSEO DEL VINO	D	487
		SQ5.3	MUSEO DEL AZÚCAR	Q	853
		IQ1.3	NUEVO CUARTEL DE LA GUARDIA CIVIL	D	3.687
OTRAS INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS	IQ	IQ8	MERCADO	D	692
		IQ9	ESTACIÓN DE GUAGUAS	D	1.104
		IQ17	PLANTA DE ENERGÍA FOTOVOLTAICA	D	1.500
SISTEMA GENERAL				G	
DOTACIÓN				D	2.371.678
EQUIPAMIENTO				Q	



✓ En el plano de ordenación pormenorizada O-3 (SISTEMA DOTACIONAL DETALLADO) se recoge de forma muy detallada todo el sistema existente y propuesto. Puede apreciarse que el nivel dotacional es notable, concentrándose principalmente en el núcleo de Los Llanos, con proyectos importantes de orden cultural, asistencial, sanitario, educativo o deportivo.

Es de destacar las actuaciones relevantes a prever en determinados enclaves del territorio municipal, tales como: parque etnográfico de Las Angustias, parque arqueológico de Arocha, centro de interpretación de cavidades volcánicas, puerto deportivo, campo de golf, museo del azúcar, instalación para karting y otros.

✓ El desarrollo de la ordenación prevista deberá ir acompañado de la implantación de los sistemas previstos, en particular el artículo 32.7.a) del TROTEN establece que el sistema general de espacios libres, parques y plazas públicas, han de tener adecuada proporción a las necesidades actuales y previsibles, sin que en ningún caso deba ser inferior a cinco metros cuadrados por habitante o plaza alojativa.

En el escenario actual se cumple con el estándar, de tal modo que para el primer cuatrienio de ejecución (2011-2014), pocos espacios habría que incorporar para cumplir dicho estándar.

Como puede observarse en el siguiente cuadro, conforme se ejecute el Plan, habría que ir incorporando los espacios previstos.

Se visualiza el cumplimiento del estándar, con la incorporación progresiva de espacios durante los tres cuatrienios, a su vez se muestra el escenario horizonte que se ha puesto para el desarrollo del modelo local, año 2050. La implantación de los sistemas muestra que se está holgadamente por encima del estándar exigido para estos espacios colectivos.

		ESCENARIOS					
		2010	2014	2018	2022	2050	
PARQUES Y PLAZAS	QL1 PARQUE ANTONIO GÓMEZ FELIPE	0,597	0,597	0,597	0,597	0,597	
	QL2 PARQUE CONRADO HERNÁNDEZ	0,294	0,294	0,294	0,294	0,294	
	QL3 PARQUE URBANO LA MONTAÑA	0,427	1,709	2,136	2,136	2,136	
	QL4 PARQUE URBANO EL JABLE	0,564	1,129	1,129	1,129	1,129	
	QL5 JARDÍN BOTÁNICO DEL AZUCAR	0,776	1,552	1,552	1,552	1,552	
	QL6 PARQUE PERIURBANO DE LAS MANCHAS	0,000	6,222	12,444	18,665	24,887	
	JL01 PLAZA DE ESPAÑA	0,269	0,269	0,269	0,269	0,269	
	JL03 PLAZA Y JARDINES "EL CEMENTERIO"	0,357	0,357	0,357	0,357	0,357	
	JL10 CONJUNTO DE PARQUE Y JARDINES "PLAZA-ACUEDUCTO"	0,000	0,253	0,506	0,759	0,506	
	JL11 ZONA VERDE Y PEATONAL "LOS LAVADEROS"	0,000	0,077	0,230	0,230	0,383	
	JL13 JARDÍN PREHISPÁNICO	0,000	0,128	0,257	0,257	0,257	
	JL OTRAS PLAZAS EXISTENTES: JL2-JL6-JL7-JL9-JL15-JL17-JL18	2,137	2,137	2,137	2,137	2,137	
		5,421	14,723	21,907	28,382	34,504	Has
		22061	24030	25909	27698	37693	Población
	2,46	6,13	8,46	10,25	9,15	m ² /habitante	
HIPÓTESIS DE INCORPORACIÓN DE PLAZAS ALOJATIVAS	3693	4427	5161	5894	8585	PLAZAS	
ESTÁNDAR M² / hab+plaza	2,10	5,17	7,05	8,45	7,46		

✓ En el siguiente cuadro se recogen los espacios libres o zonas verdes públicas de los ámbitos de suelo urbano no consolidado ordenado y de los sectores de suelo urbanizable residencial ordenado, los cuales constituyen el sistema de cesión obligatoria conforme a los estándares exigidos en el artículo 36 del TROTEN, además con el cumplimiento de las condiciones previstas en el artículo 4 del anexo al RP.

espacios libres en ámbitos y sectores					
clave	superficie		clave	superficie	
G1A1			G1S5		
JL12	4.898,34	A	JL2.1	1.032,87	A
G1A2			JL2.2	2.081,28	A
JL2.16	3.661,77	J	JL2.3	1.973,63	A
JL2.17	208,96	A	JL2.4	2.268,72	A
G1A3			G1S6		
JL2.18	769,96	A	JL2.5	1.482,33	A
G1A4			JL2.6	1.113,02	A
JL2.9	2.161,87	A	JL2.7	621,09	A
G1A5			G1S7		
JL2.11	1.813,04	A	JL2.13	3.326,58	A
G2A1			JL2.14	3.409,30	A
JL2.24	1.241,38	J	JL2.15	2.264,70	A
G2A2			G1S8		
JL2.22	1.053,66	A	JL2.19	2.026,76	A
JL2.23	1.663,36	A	JL2.20	3.037,89	A
			JL2.21	1.363,29	A
			G2S2		
			JL2.25	395,70	A
			JL2.26	1.131,81	J
			JL2.27	825,88	A
			JL2.28	1.641,61	A
			G2S3		
			JL2.29	2.144,50	A
			JL2.30	735,17	A
			G3S1		
			JL2.31	885,91	A
			JL2.32	526,65	A
			JL2.33	437,25	A
			JL2.34	2.639,77	J
			JL2.35	2.052,48	J
			Total	56.890,53	

Espacios Libres art 4 RP

J Jardines > 1000 m² Ø 30m

A Áreas de juego y recreo > 200 m² Ø12m

También se expone a continuación de forma detallada, los espacios libres o zonas verdes existentes y previstos en el suelo rústico de asentamiento rural, que están computando a los efectos de las dotaciones mínimas exigidas.

espacios libres en asentamientos rurales					
clave	superficie		clave	superficie	
JL3.1	1.126,48	A	JL3.32	743,86	A
JL3.2	479,19	A	JL3.33	1.249,50	A
JL3.3	442,72	A	JL3.34	490,44	A
JL3.4	382,98	A	JL3.35	2.733,48	A
JL3.5	1.299,62	A	JL3.36	1.004,19	A
JL3.6	1.586,79	J	JL3.37	713,41	A
JL3.7	643,96	A	JL3.38	714,88	A
JL3.8	309,18	A	JL3.39	875,59	A
JL3.9	623,19	A	JL3.40	291,74	A
JL3.10	400,54	A	JL3.41	666,17	A
JL3.11	376,28	A	JL3.42	261,30	A
JL3.12	293,96	A	JL3.43	755,74	A
JL3.13	335,81	A	JL3.44	686,05	A
JL3.14	340,24	A	JL3.45	645,14	A
JL3.15	641,60	A	JL3.46	609,46	A
JL3.16	367,91	A	JL3.47	593,06	A
JL3.17	379,08	A	JL3.48	404,36	A
JL3.18	999,55	A	JL3.49	983,51	A
JL3.19	409,57	A	JL3.50	785,93	A
JL3.20	1.622,69	J	JL3.51	440,52	A
JL3.21	563,82	A	JL3.52	421,24	A
JL3.22	612,96	A	JL3.53	854,93	A
JL3.23	1.119,01	A	JL3.54	292,60	A
JL3.24	485,30	A	JL3.55	336,73	A
JL3.25	583,71	A	JL3.56	428,48	A
JL3.26	1.071,11	A	JL3.57	208,89	A
JL3.27	870,95	A	JL16	331,21	A
JL3.28	1.198,89	A	JL19	2.300,06	J
JL3.29	240,14	A	JL20	849,22	A
JL3.30	328,33	A	JL21	312,61	A
JL3.31	198,86	A	JL22	2.576,65	J
Total			44.895,37		

Espacios Libres art 4 RP

J Jardines > 1000 m² Ø 30mA Áreas de juego y recreo > 200 m² Ø12m

Cada uno de estos espacios se encuentran referenciados gráficamente en los correspondientes planos de ordenación.

✓ Cuando los espacios libres deban de ser obtenidos por expropiación u ocupación directa por no estar incluidos o adscritos a un sector, ámbito o unidad de actuación, han de adquirirse en el plazo de los cinco años siguientes a la aprobación del Plan, que en este caso es el instrumento legitimador de la ejecución. A estos efectos se relacionan y valoran tales espacios, formando parte del Programa de Actuación. Con ello se cumple lo previsto en el artículo 137 del TROTEN y 143 del RGEP.



REDES DE SERVICIOS

Se ha definido la red básica de las infraestructuras necesarias para el desarrollo del Plan bajo los principios establecidos en la DOG-84:

uso y utilización más eficiente de las infraestructuras existentes, mejorando sus condiciones técnicas, de seguridad y capacidad, con preferencia a la nueva implantación.

Planificación y diseño desde el respeto de los valores naturales, económicos, paisajísticos y culturales del territorio.

Encajándose en estrategias estables, con perspectivas a medio y largo plazo, sobre escenarios sólidos de comportamiento de la demanda e integradas con la política económica y social y con otras políticas sectoriales, en particular las de suelo, viviendas y equipamientos.

Se cumple el objetivo prioritario señalado en la DOG-85, entre otros, dirigido al *tratamiento de residuos, el saneamiento, la depuración y los vertidos*.

✓ El trazado de las redes de servicios fundamentales: Saneamiento y Depuración, Agua y Electricidad, se contiene en los planos P-10, P-11 y P-12 de la Ordenación Estructural, siendo capaces de soportar las demandas de los cerca de treinta mil habitantes que pudiera tener el municipio en el horizonte del año 2.022 (tercer cuatrienio).

El sistema previsto como red de saneamiento y las estaciones de depuración, conforman un sistema que cubrirá la totalidad del territorio municipal. En particular se cumple con las exigencias de la DOG-28.2, porque son capaces de afrontar los nuevos desarrollos urbanísticos, quedando asegurada la conexión de los espacios a desarrollar con las redes existentes y proyectadas, tal como se recoge en el plano P-10.

✓ En el plano P-11 se recoge la red de distribución de agua potable y los depósitos reguladores, sistema existente y proyectado que, con cerca de treinta mil m³ de almacenamiento, constituye un sistema suficiente hasta el horizonte del tercer cuatrienio de ejecución, capaz de alimentar hasta siete días a la población prevista.

✓ Está fuera de la competencia municipal muchos aspectos relativos al sistema eléctrico, tales como transporte, transformación y distribución, claves en cualquier caso para asegurar el desarrollo del modelo de previsto. Se da alguna propuesta en este sentido, como la alternativa a la reubicación de la subestación Valle, en cualquier caso la normativa urbanística permite el trazado de nuevas redes, aunque con restricciones cuando no sean enterradas. Es un objetivo ambiental el que las redes existentes se canalicen enterradas en el ámbito de los núcleos urbanos. Además se impulsa las nuevas energías, en particular la fotovoltaica.

4. INFRAESTRUCTURAS DE TELECOMUNICACIONES

✓ Los servicios de comunicaciones electrónicas se han planteado en el PGO atendiendo a lo previsto en la Ley General de Telecomunicaciones (LGT) y a la ley reguladora de la Ordenación Territorial de las Telecomunicaciones de Canarias (LOTT). Se ha establecido en la normativa unas disposiciones básicas que den cumplimiento a la finalidad de garantizar la cobertura de los servicios de telecomunicaciones, teniendo en cuenta las exigencias legales respecto de la salud, de integración ambiental y de preservación del patrimonio.

✓ Se distingue el conjunto de servicios básicos que requieren un sistema de captación o emisión tipo antena y que pueden ubicarse con bastante flexibilidad en el territorio, respecto de las instalaciones base y antenas destinadas a telefonía móvil, cuyos posibles emplazamientos están más restringidos. Hay limitaciones cuando se trata de la protección del patrimonio histórico, donde se insiste en el cuidado de las visuales desde el entorno inmediato para las antenas domésticas.

✓ En la normativa del PGO, la clave IQ2~~2~~ del sistema de usos contempla los centros de telecomunicación, estaciones de recepción y emisión, y las antenas, estableciéndose en la matriz de usos que la compatibilidad territorial para estas instalaciones queda reducida a ciertos enclaves.

✓ Estas limitaciones contenidas en el PGO lo son por razones ambientales, sin que puedan entenderse restricciones absolutas del derecho de los operadores, ni considerarse desproporcionadas.

Se entiende que con la propuesta del PGO se permite dar adecuado servicio al municipio, es decir los dos sistemas existentes situados al sur del municipio ubicados en Jedey y La Muralla (RPI-3.1 y RPI-3.2), complementadas con las otras propuestas de compatibilidad previstas.

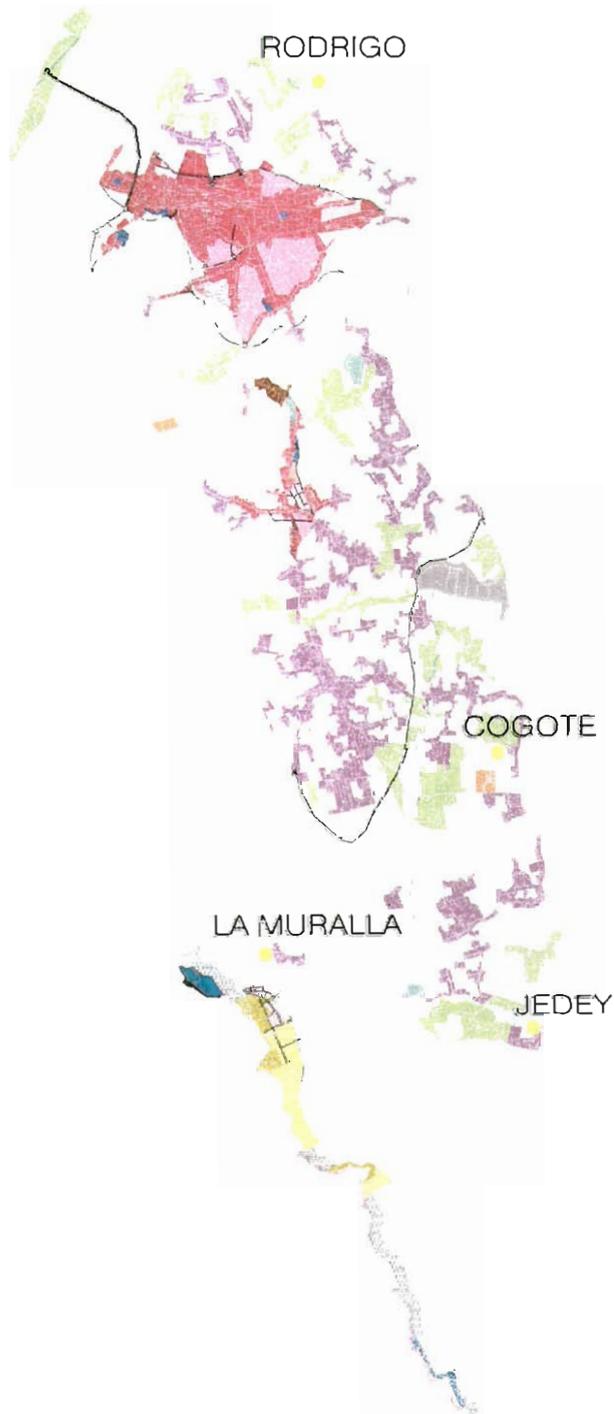
La regulación que este PGO establece sobre el sistema de telecomunicaciones no limita el acceso a los ciudadanos a los servicios de comunicaciones electrónicas, ni se restringe el acceso a las nuevas tecnologías y a la sociedad de la información, exigencias que se enmarcan exclusivamente en objetivos de carácter ambiental.

✓ Para la telefonía móvil, las estaciones bases de macrocélulas tendrán los emplazamientos preferentes que se muestran en el plano. Sin perjuicio de otras situaciones alternativas o de complementariedad para mejorar el conjunto del sistema y disponer de adaptación a las necesidades que se generen.

✓ La propuesta cumple los objetivos previstos en la ley territorial 11/2009, reguladora de la Ordenación Territorial de las Telecomunicaciones de Canarias, toda vez que se cumplen las necesidades mínimas en infraestructuras de telecomunicaciones necesarias para asegurar la disponibilidad de los servicios mínimos. Todo sobre la base de unos parámetros de sostenibilidad respetuosos con



la conservación del patrimonio natural y cultural y del paisaje insular. En cualquier caso se podrá formular Plan Especial de instalaciones y servicios de telecomunicaciones de carácter municipal, tal como prevé el artículo 8 de la citada ley.



C4. TERRITORIO Y ACTIVIDAD ECONÓMICA

1. EL ESPACIO TURÍSTICO

1.1 DESCRIPCIÓN GENERAL DEL MODELO

Se ha realizado un ejercicio de planificación consecuente con el escenario insular, de tal modo que la reflexión ha concluido en el necesario abandono del modelo planificado a finales de los años ochenta, donde la capacidad de carga del territorio se había entendido ilimitada, cuyo resultado en planificación había previsto un total de unas 33000 plazas alojativas. Las potentes implantaciones previstas en el espacio de sobrelitoral decaen y en general se disminuyen las densidades del espacio turístico de litoral hasta las 100 plazas/ha., sensiblemente inferiores a las entonces previstas.

La planificación turística, en tanto que recurso estratégico, ha sido tratada con enfoque insular a través del Plan Territorial Especial de ordenación de la actividad turística de la isla de La Palma (PTET), definiendo un Modelo específico para la isla, cuyos indicadores en el período de dos cuatrienios previstos para el desarrollo del PGO, los establece el PTET como sigue:

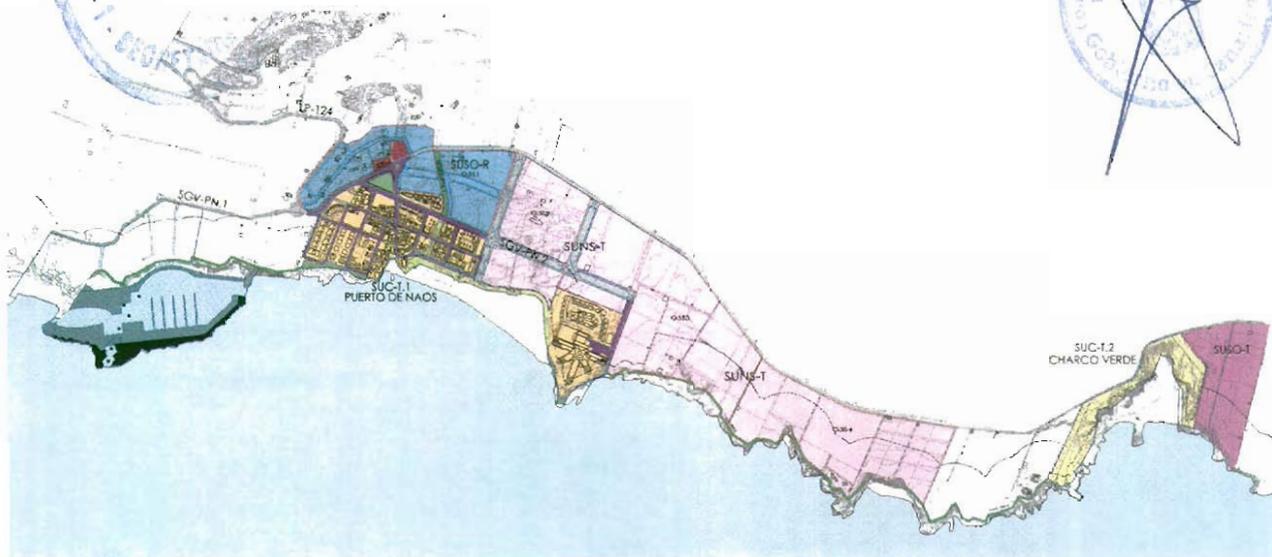
INDICADORES REFERENCIALES									
PLAZAS ALOJATIVAS	HIPÓTESIS TURISMO		HIPÓTESIS POBLACIÓN	INDICADOR RELACIONAL	OCUPACIÓN MEDIA	POBLACIÓN PLAZAS	FUNCIÓN TURÍSTICA	PLAZAS SUP.	DENSIDAD ESTANTE
A	años	DÍA T	P residente	T / P %	ANUAL	Po/A	tasa % A / P	708 Km ²	708 Km ²
13194	2003	4731	85547	5,53	35,86	6,48378	15,42	18,64	127,5
13550	2004	5920	85997	6,88	43,69	6,34664	15,76	19,14	129,8
14134	2005	7067	86447	8,17	50,00	6,11624	16,35	19,96	132,1
15903	1 2006	8166	86897	9,40	51,35	5,46419	18,30	22,46	134,3
17550	2 2007	9219	87347	10,55	52,53	4,97704	20,09	24,79	136,4
19017	3 2008	10225	87797	11,65	53,77	4,61676	21,66	26,86	138,4
20276	4 2009	11184	88247	12,67	55,16	4,35229	22,98	28,64	140,4
21329	5 2010	12092	88697	13,63	56,69	4,15852	24,05	30,13	142,4
22192	6 2011	12951	89147	14,53	58,36	4,01708	24,89	31,34	144,2
22892	7 2012	13759	89597	15,36	60,10	3,91390	25,55	32,33	146,0
23460	8 2013	14514	90047	16,12	61,87	3,83832	26,05	33,14	147,7
23925	9 2014	15216	90497	16,81	63,60	3,78253	26,44	33,79	149,3

El modelo que a nivel municipal ya se había empezado a esbozar a través del Avance de la revisión del Plan General, tiene total correspondencia con lo planteado para el municipio por el PTET. **Se trata de estructurar una oferta convencional en el litoral en torno al núcleo de Puerto de Naos y la introducción de elementos nuevos al sistema, las actuaciones integradas en el medio rústico.**

Respecto del espacio litoral, el PTET dispone dos núcleos convencionales:

NTE-1: Puerto de Naos (Los Llanos de Aridane), núcleo esencialmente turístico (suelo urbano y urbanizable turístico) sobre el cual se ha previsto articular algún crecimiento hacia el sur, toda vez que existe estructura territorial apta para conformar cierta implantación turística en esa franja litoral, respetando los

valores de la franja costera y sin que el espacio agrario platanero quede enteramente sustituido.



NTE-2: Charco Verde (Los Llanos de Aridane), suelo urbano consolidado (urbanización) y urbanizable sin ejecución, uso turístico; representa un singular enclave litoral, para el que se prevé exclusivamente instalaciones en régimen hotelero de cinco estrellas.

La capacidad límite del municipio no dispone de un valor explícito, puesto que el sistema mantiene una situación implícita hasta que se vaya concretando la carga en cada punto del territorio con proyectos específicos.

Los Llanos de Aridane, conjuntamente con Tazacorte y El Paso, conforman lo que el PTET denomina Zona 1, o Vertiente Oeste, cuya situación de partida se refleja en el siguiente cuadro:

ALOJAMIENTOS EXISTENTES					
DISTRIBUCIÓN ZONAL					
ZONAS	NÚCLEOS	PLAZAS	TOTAL		LEGALES
Z1	Los Llanos de Aridane	3.893	5.845	41,36%	2598
	Tazacorte	681			
	El Paso	1.491			
NTE1-2					837
Z2	S/c de La Palma	644	5.175	36,61%	930
	Mazo	538			
	Breña Baja	3.541			
	Breña Alta	230			
	Puntallana	222			
NTE4					318
Z3 + NTE3	Fuencaliente	1.749	1.749	12,37%	1.496
Z4	Puntallana	170	593	4,20%	26
	Los Sauces	72			
	Barvento	168			
	Garafia	183			
NTE5					69
Z5	Puntagorda	178	772	5,46%	97
	Tijarafe	468			
	El Paso	6			
	Garafia	120			
NTE5					200
TOTAL			14.134		10.801

PTET^{LPA}

La capacidad asignada a la Z1 (El Paso-Los Llanos-Tazacorte) en función de la capacidad de carga insular, establecida por el PTET en 25.500 plazas alojativas es la siguiente:

CAPACIDAD ASIGNADA A LA ZONA 1	12.000 plazas alojativas
Carga no asignada	3.711 plazas alojativas
Carga asignada	8.289 plazas alojativas
NÚCLEO CONVENCIONAL NTE-1 PUERTO DE NAOS	
Capacidad inicialmente asignada	3.700 plazas alojativas
Capacidad límite del núcleo depende de traslados	3.879 plazas alojativas
NÚCLEO CONVENCIONAL NTE-2 CHARCO VERDE	
Capacidad inicialmente asignada	500 plazas alojativas
Capacidad límite del núcleo	961 plazas alojativas
ESPACIO RÚSTICO	
NÚCLEOS MIXTOS	
Capacidad asignada en Zona I sin traslado de carga	7.160 plazas alojativas

En virtud de la planificación territorial, el municipio tiene que conciliar su capacidad de carga con el techo insular establecido, donde entraría en juego un sistema de priorización de las demandas; con esta sistemática en Los Llanos de Aridane se trata de atender las demandas alojativas del espacio litoral y de la medianía rústica, toda vez que el modelo que se plantea mantiene el desarrollo del espacio convencional del litoral y se potencia el turismo imbricado en el medio rústico.

Más que las capacidades alojativas, interesa conocer las posibilidades que el recurso turístico (limitado a nivel insular) tiene en el espacio municipal. Es decir, más importante que la capacidad de carga del sistema, es la carga que a este territorio se le ha asignado en función del reparto realizado por el PTET desde la óptica del interés general insular.

En general las cargas no están asignadas por el PTET de una manera explícita e inamovible, sino que dependen de aspectos de oportunidad, tal que existiendo un abanico amplio de posibilidades, se irán territorializando con el concreto proyecto turístico. No obstante para los núcleos convencionales si hay una relación más cierta y explícita entre las capacidades reales de los núcleos y las cargas asignadas, ya que hay que dotar de plazas a las previsiones de desarrollo de suelos.

carga asignada por el PTET según Unidades Territoriales		
NÚCLEOS TURÍSTICOS		
Puerto de Naos	3700	
Charco Verde	500	4200
NÚCLEOS RESIDENCIALES		
Los Llanos + Argual	395	
Otros núcleos	110	505
SUELO RÚSTICO	aproximado	1399
CAMPO DE GOLF		576
total asignado		6680

Según esas premisas, con el recuento más exacto de los núcleos y de forma aproximada en las unidades territoriales en rústico definidas en el PTET, se expresa en el cuadro anterior la incidencia en el municipio.



Las previsiones de mayor relevancia se concentran en el espacio litoral, donde se tendría esa capacidad inicial de 4.840 plazas (3879+961), y que teniendo en cuenta las aproximadamente 1.641 plazas existentes, daría unas posibilidades de crecimiento de la oferta alojativa en 3.199 plazas, aunque en el caso límite habría que trasladar plazas del sistema, toda vez que: $\text{asignadas} - \text{existentes} = 2.559 \text{ p.}$

CARGA LÍMITE
con los espacios
del PGO

4200

413

3396

576

8585

Queda patente cómo el modelo actual se aleja notablemente de las previsiones que el propio Plan General realizara en el documento aprobado en 1987.

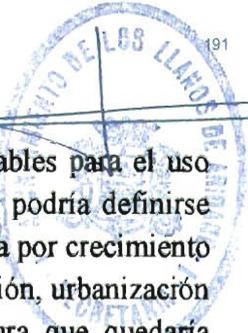
Esta sensible reducción de la capacidad entonces planificada es el resultado de un nuevo modelo municipal de planificación endógena, haciendo uso solamente de los principios generales que conformarían el Modelo insular.



Con este espacio agrario de litoral coexistirá el núcleo turístico de desarrollo convencional que va desde Puerto de Naos a Charco Verde.

1.2 NÚCLEO CONVENCIONAL DE PUERTO DE NAOS

Descrito como NTE-1 en el PTET, comprende la parte de rasa costera entre el límite con Tazacorte en La Bombilla y el extremo sur municipal en el lindero con Fuencaliente, donde se conforma el núcleo de El Remo; aunque de todo este espacio, el área destinada al desarrollo turístico es la comprendida entre Charco Verde y La Bombilla, teniendo como núcleo estructurante a Puerto de Naos.



Los suelos clasificados en su condición de urbanos o urbanizables para el uso turístico, conforman un continuo de 54,94 has, estructura que podría definirse como de turismo convencional, por la forma de operar, generada por crecimiento en continuidad a través de las técnicas urbanísticas de clasificación, urbanización y edificación; la propuesta pretende completar esta estructura que quedaría conformada morfológicamente en un ámbito territorial perfectamente definido y acotado. La capacidad de carga de este espacio según el PTET, sin mediar traslados de carga, estaría en 4.840 plazas alojativas.



1. Núcleo urbano de Puerto de Naos

Núcleo costero que se estructura en base a las primeras construcciones de veraneo de las gentes del Valle en los años treinta, existiendo ya en esos años un intento de ordenación urbanística a través de una trama viaria que definió una estructura en retícula de manzanas y vías, referente por el que se inicia el proceso de parcelación, hasta las primeras determinaciones del planeamiento municipal en los años setenta, que impone un modelo de desarrollo al modo convencional de un núcleo turístico.

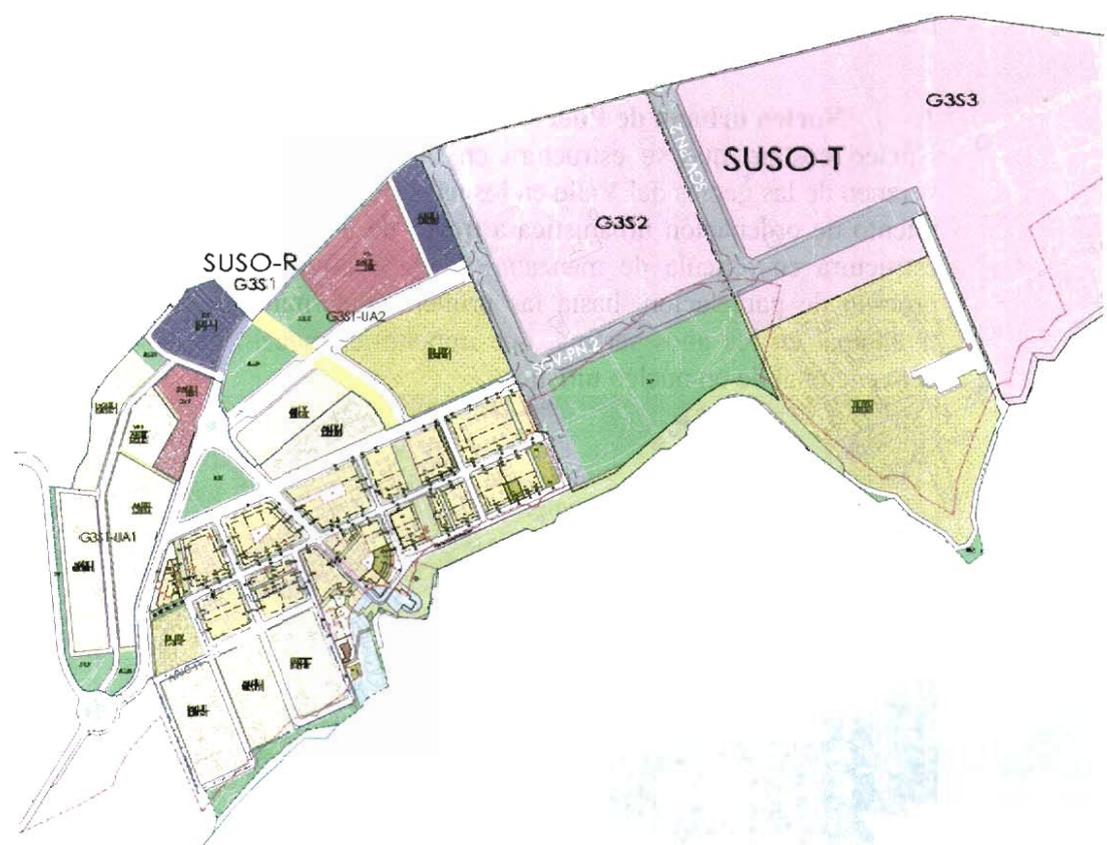


Sobre la inicial estructura urbana se superponen las determinaciones del planeamiento general, que trata de articular el núcleo sobre un eje de playa que constituye la Avenida Marítima; sin embargo los volúmenes asignados entre tres y cuatro plantas sobre el parcelario preexistente y en relación con la trama viaria de sección menor a ocho metros, va a imponer al núcleo una morfología más propia de espacios marginales.

En los últimos años ha existido un esfuerzo de la administración municipal por mejorar las infraestructuras del núcleo y su calidad ambiental.

Este núcleo formará parte de todo un sistema litoral relacionado con el uso turístico y de ocio, propiamente la estructura urbana del núcleo se acabará de conformar con el desarrollo del suelo anexo, clasificado de urbanizable turístico. La ordenación prevista recoge la trama actual y la morfología que la estructura urbana presenta, producto del planeamiento anterior. Poco puede aportar la nueva ordenación sobre esta estructura prácticamente consolidada en su

totalidad, no obstante se ha indagado en las posibilidades que todavía presenta el núcleo en cuanto actuaciones en los escasos solares edificables y más bien en el tratamiento del pequeño enclave de construcciones que mantienen pervivencias de la primera época en que el núcleo era el espacio de veraneo del valle, hasta la primera mitad del siglo XX. Esa trama y elementos se consideran con bastante valor para la lectura histórica del espacio, las acciones de ordenación tienden a su mantenimiento.



La zona del núcleo que se ha desarrollado de forma sistemática, ha sido la plataforma norte denominada Los Lajones, para la que el plan prevé un ASUC, que deviene en inútil si el proceso de gestión sistemática ya estuviera concluido.



ASUC 11 "LOS LAJONES"

2. Espacio para el desarrollo:

Al naciente del casco se prevé nueva zona, como **suelo urbanizable ordenado** con uso global **residencial**, que completaría la actual estructura de uso residencial, turístico y terciarios, que se sirve de la **playa** como gran equipamiento de ocio.

Así quedará conformada la estructura urbana del núcleo, de naturaleza diversa en cuanto complejización de usos.

El PTET regula en la Norma 15 la compatibilidad del uso residencial y turístico, en los núcleos turísticos (núcleo convencional NTE).

2 NÚCLEOS TURÍSTICOS

ND

a). Los núcleos convencionales tienen como objetivo la especialización con destino turístico, cuando exista el uso mixto procurará la coexistencia del uso residencial y el turístico con zonificación separada de los mismos

b). El uso residencial queda regulado conforme a lo siguiente:

c). En los núcleos turísticos, definidos como NTE-1 y NTE-4, la ordenación pormenorizada que establezca el planeamiento urbanístico, procurará la especialización integral de las distintas áreas del espacio a ordenar. En estos núcleos se podrá desarrollar el uso residencial con la tipología edificatoria prevista según la zona de la estructura urbana, debiendo tener en cualquier caso cada unidad de vivienda un mínimo de 90 m² útiles.

LÍMITE DE POBLACIÓN SEGÚN PLAZAS ALOJATIVAS				
NÚCLEOS CONVENCIONALES		TURISMO ALOJAMIENTOS ASIGNADOS	POBLACIÓN RESIDENTE MÁXIMA	
Puerto de Naos	NTE1	3879	1164	30%
Charco Verde	NTE2	961	0	0%
Cerca Vieja	NTE3	1250	0	0%
Los Cancajos	NTE4	3260	978	30%
La Fajana	NTE5	310	0	0%

El espacio convencional de Puerto de Naos (NTE-1) abarca el casco urbano y los espacios de desarrollo hacia el sur, teniendo limitada la carga residencial al 30% de las plazas asignadas. Quiere decir que resulta variable en función de la carga turística, que en principio ha sido asignada por el PTET, variación que puede ocurrir a lo largo del tiempo ya que el NTE no tiene límite para el traslado de carga. De cualquier modo se ha de cumplir con ese parámetro inicial del PTET que limita a **1164** habitantes la población residente en este núcleo NTE-1.

La población residente, a que se refiere la Norma 15 del PTET, es la población estante en un momento determinado, aunque también ha de referenciarse a la ordenación prevista, valor que en cualquier caso será el máximo; no cabe duda que la población residente será siempre menor que la que se deduzca de las viviendas proyectadas.

En cualquier caso, se ha realizado estudio de la potencialidad de las manzanas/parcelas del actual núcleo, atendiendo a la realidad hoy del uso de turismo y de vivienda que se ejerce. Este ejercicio deductivo de la potencialidad residencial nos da una indicación de lo que podría suceder en el núcleo.

Se formula como meramente indicativo y da idea de que el espacio previsto (urbano más urbanizable G3S1) puede dar soporte a la implantación para la residencia legalmente posible:

194

MANZANAS			TURISMO	COMERCIAL Y OTROS	VIVIENDA	CANTIDAD VIVIENDAS	HABITANTES 3,37 h/v
nº	superficie solar	m²/m²					
1	500,74	3,11	1.056,00	500,74			
2	491,33	3,13	1.045,47	491,33			
3	2.494,83	3,65	2.627,61	2.494,83	3.983,76	32	107
4	2.124,10	3,30	3.857,13	1.944,52	1.217,31	10	33
5	846,44	3,45	2.145,99	774,92			
6	1.550,54	3,55		1.550,54	3.954,96	32	107
7	405,31	3,45	1.026,42	372,25			
8	980,14	3,90	2.919,11	905,65			
9	1.278,31	3,34		1.066,67	3.200,01	26	86
10	2.540,84	3,49	2.583,00	2.540,84	3.752,04	30	101
11	2.196,50	3,42	4.503,37	1.126,50	1.892,23	15	51
12	1.264,64	2,97		1.264,64	2.493,00	20	67
13	2.586,95	3,53	4.410,00	2.586,95	2.139,00	17	58
14	1.868,00	3,59	4.831,96	1.868,00			
15	643,60	3,32	1.491,00	643,00			
16	1.857,73	1,40	2.600,82				
17	1.795,30	2,83	3.277,92	1.795,00			
18	1.746,41	2,48	2.997,00	464,00	869,19	7	23
19	4.467,11	0,80	3.573,69				
20	3.800,01	0,80	3.040,01				
21	3.939,23	0,80	3.151,38				
22	3.017,49	0,89	564,00		922,92	7	25
						9	30
23	3.447,84	1,80	6.206,11				
204						689	
viviendas						habitantes	



Volviendo a las exigencias del PTET, que es de donde parte esta cuestión limitativa (a su vez de la DOT-12), se pone en relación las plazas inicialmente asignadas por el PTET para NTE-1 (3879) con un valor límite para la **población residente**, el 30% de dichas plazas, por tanto en principio 1164 habitantes. En realidad lo que debe preocupar, en atención a la DOT-12, es la limitación de la población residencial y en cualquier caso su implantación temporal, tal que siempre la población se mantenga por debajo de la ratio del 30% de las plazas existentes. La población residente parece tener que ver más con el padrón municipal, el cual daba en 2010

una población de 659 habitantes para el casco de Puerto de Naos. A efectos normativos se ha tomado el valor de 705 habitantes, cifra que se constata que es la población en el presente, de modo que esto debería dar la existencia de 2350 plazas alojativas para cumplir esa ratio del 30%. Lo cierto es que existe una carencia de alojamientos para justificar dicha población, pues tal como recoge la Memoria de Información del PTET (capítulo 1.3) el núcleo convencional NTE-1 tiene 1636 plazas alojativas, cifra válida en el presente 2011.

Esto lleva a la conclusión de que debería existir una moratoria residencial hasta alcanzar dicho límite mínimo de plazas, en base a lo cual se ha dispuesto en la normativa la DT tercera que impide implantar residencia hasta alcanzar ese límite turístico, a partir del cual podrá haber nueva residencia en el espacio habilitado para ello, tanto el núcleo urbano como el suelo urbanizable G3S1.

La población posible no tendría cabida enteramente en la estructura urbana actual (casco de Puerto de Naos), aparte de que otras exigencias orientan las nuevas viviendas que se realicen más a una estructura cualificada de baja densidad que no la soporta el núcleo actual, razón por la que se ha previsto completar con el sector residencial G3S1 dispuesto al naciente.

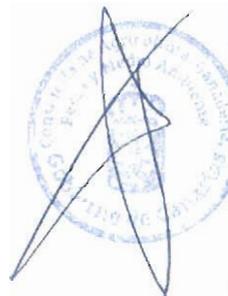
Para el suelo urbanizable G3S1 está muy clara cuál es la ordenación pormenorizada prevista, de cuyo cómputo se deduce un límite de 475 habitantes (141 viviendas).

Por tanto el núcleo de Puerto de Naos (suelo urbano), tendrá el límite en principio de 689 ($689+475=1164$ habitantes), para cumplir con el parámetro establecido, aunque es una situación variable en virtud de la consolidación turística real.

El cumplimiento no se obtiene tasando la calificación urbanística, por un lado turismo y por otro lado vivienda (que sería el caso del ejercicio antes comentado), sino con una constante comprobación de no sobrepasar ese límite. Ello nos lleva a que la calificación de residencial puede y debe ser más amplia para disponer de flexibilidad a la hora de implantar la residencia. **Lo importante es la comprobación en cada momento de la limitación poblacional del 30% de las plazas existentes.**

En este escenario de ordenación tendríamos una estructura urbana que posibilita el uso residencial, aunque el objetivo es que se implante el uso de turismo, que por otra parte ya se constata su existencia sobre el tejido residencial, ejerciéndose en parte de forma no reglada en edificaciones nacidas como proyectos para el uso de vivienda, evolución que iría a favor del cumplimiento del límite y del objetivo estructural de consolidación del núcleo turístico.

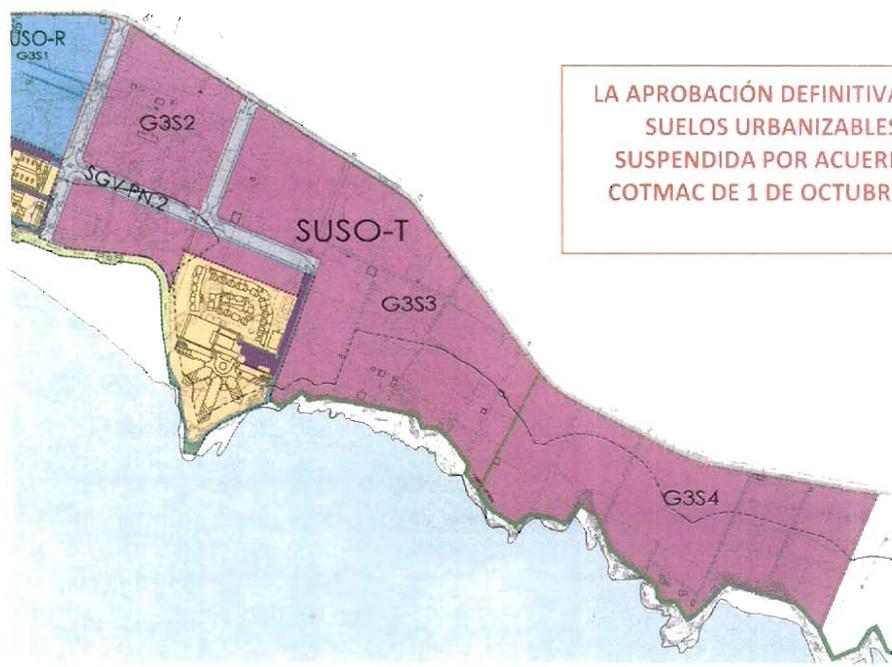
Desarrollo hacia el sur: las implantaciones turísticas tipo “resort” tienen su lugar en este sistema, localizándose hacia el sur del núcleo de Puerto de Naos, en suelo previsto en la aprobación inicial como **urbanizable no sectorizado turístico**, y que en la aprobación provisional se acuerda proponerlo como suelo **urbanizable sectorizado ordenado turístico** (acuerdo plenario de 5-marzo-2010),





con la ordenación detallada de todo ese suelo. Desarrollo exclusivamente turístico, mayormente en unidades hoteleras, que ocupará una estrecha franja que va desde la carretera LP-213 hasta el borde litoral.

El Plan propone la ordenación pormenorizada de ese suelo litoral en tres sectores: un sector (G3S2) que conecta con la actual estructura urbana, compuesto por una parcela hotelera, un parque urbano y tiene la carga de un sistema general viario SGV-PN2 como elemento de urbanización.



LA APROBACIÓN DEFINITIVA DE ESTOS SUELOS URBANIZABLES ESTÁ SUSPENDIDA POR ACUERDO DE LA COTMAC DE 1 DE OCTUBRE DE 2010

Lindante por el sur estaría otro sector (G3S3), que también comparte ese mismo sistema general viario, aunque además se le aplica una carga económica para financiar sistemas de este litoral (55 €/m²).

Un cuarto sector (G3S4) estaría en torno a la playa de Las Monjas, extendiéndose hacia el sur hasta el límite del Paisaje Protegido del Remo, disponiendo de similares cargas y condiciones que el resto. Este espacio ya estaba clasificado como suelo urbanizable turístico desde el primer plan general, como se ha visto. Se produjo una sectorización del *no programado* de entonces, en el ámbito de Las Monjas (T-7.1), con presentación de modificación de plan general y plan parcial, este proceso quedó frustrado por la ley de medidas urgentes 6/2001.

Todo este suelo sectorizado turístico dentro del núcleo convencional NTE-1, conformará una oferta alojativa cualificada, que es el objetivo para este espacio litoral, sujetándose a determinadas condiciones para el desarrollo:

La modalidad mayoritaria será de hotel. Un viario peatonal de borde será el elemento de articulación y conexión con el mar. Las edificaciones deberán evitar el apantallamiento, favoreciendo la permeabilidad entre la vía LP-213 y el borde

costero. Este viario general LP-213 deberá conectarse con las distintas actuaciones en los menos puntos posibles, para evitar la pérdida de capacidad de servicio de este eje viario, para lo cual se creará viario de servicio que evite tal situación.

La conformación de este núcleo convencional, que viene dada por el PTET, resulta adecuada en su ocupación territorial, toda vez que es el borde costero el menos productivo agrario por mayor exposición al ambiente marino. El ámbito resulta bastante ajustado a la realidad territorial, plataforma de escasa anchura, donde hay necesariamente que mantener el espacio agrario platanero.

Los parámetros de la ordenación pormenorizada de los sectores G3S3 y G3S4, aportada por los promotores, se resumen en los siguientes cuadros:

PLAN GENERAL DE ORDENACION DE LOS LLANOS DE ARIDANE

PUERTO NAOS: SECTOR G3S3

CONCEPTO	USO	Parcela	PARCELA m ²	%	% Ocupa	m ² Ocupa	m ² /m ² Edifica.	m ² Edificables	m ² const / cama	Alturas Nº plantas m	m ² Solar / Cama	Camas	
Turístico Hotelero 5*	Turístico	H1	28.702,98	22,75	35	10.046,04	0,69	19.805,06	52,12	3 / 4 25%	16	75,53	380
Turístico Hotelero 4*	Turístico	H2	44.946,09	35,63	35	15.731,13	0,61	27.600,00	46,00	3 / 4 25%	16	74,91	600
Turístico Extrahotelero 4LL	Turístico	AT	8.000,00	6,34	35	2.800,00	0,66	5.280,00	40,00	3	16	60,61	132
Comercial	Comercial	DOT - COM	3.830,00	3,04	50	1.915,00	0,65	2.489,50		2			
Total Aprovechamiento Lucrativo			85.479,07					55.174,56					1.112
Dotaciones Deportiva	Dotaciones	EQUIP - DEP	5.500,00	4,36	10	550,00	0,10	550,00		1	4,5		0
Espacios Libres		EL	14.212,49	11,27	5	710,62	0,03	426,37		1	4,5		0
Espacios Libres acceso a Costa		EL	4.044,07	3,21									
Viano local			3.499,53	2,77									
Viano SGV-PN2			0.287,19	0,23									
ZSMT Paseo Marítimo			2.282,04	1,81									
Acera Carretera LP-124			1.848,03	1,46									
Total Cesiones			40.673,35					976,37					
TOTAL SECTOR			126.152,42	100,00			0,44	55.174,56					1.112
													0,00

SUPERFICIE DEL SECTOR			126.152,42 m ²		Comercial	0,069	3.830,00	0,07	3.862,22
SUPERFICIE DOTACIONAL	0,500	m ² s/m ² edif	27.587,28 m ²		Dotaciones Deportiva	0,100	5.500,00	0,10	
DENSIDAD DEL SECTOR			88,15 Hab / Ha		Espacios Libres	0,331	18.256,56	0,33	16.552,37
SUPERFICIE BRUTA SECTOR / CAMA			113,45 m ² suelo bruto / cama		TOTAL RESERVA		27.586,56	0,50	

SECTOR LAS MONJAS - PUERTO NAOS - LOS LLANOS DE ARIDANE

ORDENACIÓN PORMENORIZADA

PARCELA	USO		SUPERFICIE SUELO		SUPERFICIE EDIFICABLE		EDIFICACIÓN PLANTAS	PLAZAS ALCUATIVAS	ESTÁNDARES
	GLOBAL	PARTICULAR	m ²	m ² /m ²	m ²	m ²			
A-1	TURÍSTICO	HOTELERO	42.808,24	0,4708	20.152,08		5	712	60,12 m ² suelo/plaza
A-2	TURÍSTICO	APARTAMENTOS	16.727,17	0,4708	7.874,34		4	278	60,17 m ² suelo/plaza
A-3	TURÍSTICO	COMPLEMENTARIO	3.531,16	0,1000	353,12		1		
A-4	TURÍSTICO	APARTAMENTOS	2.390,40	0,1055	252,00		1	10	239,04 m ² suelo/plaza
TOTAL	TURÍSTICO		65.456,97		28.631,54			1.000	
B	EQUIPAMIENTO	COMERCIAL	1.619,21	0,1800	291,46		1		B+C: 50 m ² suelo/100 m ² edificación
C-1	ESPACIO LIBRE	JARDÍN-PEATONAL	1.454,08						C: 44,40 m ² suelo/100 m ² edificación
C-2	ESPACIO LIBRE	JARDÍN-PEATONAL	3.768,38						
C-3	ESPACIO LIBRE	JARDÍN-PEATONAL	7.619,90						
TOTAL	ESPACIO LIBRE + EQUIPAMIENTO		14.461,57						
	VIARIO	CALZADA	2.602,15						
	VIARIO	PEATONAL	4.384,33						
	VIARIO	JARDINES	1.054,98						
TOTAL	VIARIO		8.041,46						
	VIARIO SISTEMA GENERAL		5.340,46						
TOTAL SECTOR			93.300,46	0,3100	28.923,00			1.000	



✓ Las determinaciones de la legislación sobre costas (LCO-RCO) afectan a la franja litoral de este espacio urbanizable, que deberá desarrollarse con estricto cumplimiento de sus determinaciones.

Respecto de la justificación requerida en el artículo 30.1.b) de la LCO y artículo 58.1.b) del RCO, fácilmente puede comprobarse que la *densidad de edificación* de la zona litoral es muy inferior a la media de los suelos urbanizables del municipio ($0,400 \text{ m}^2/\text{m}^2 < 0.690 \text{ m}^2/\text{m}^2$), tal como se expone en el siguiente cuadro.

G1S1	G1S2	G1S3	G1S4	G1S5	G1S6	G1S7	G1S8
TRIANA	TRIANA	TENISCA	CRUZ PALOMA	RETAMAR SUR	RETAMAR NORTE	EL JABLE	LAS ROSAS
0,950	0,950	0,750	0,850	0,623	0,516	0,605	0,659
149.692,42 142.208	241.436,15 229.364	60.909,79 45.682	60.978,67 51.832	44.128,76 27.490	21.018,90 10.847	41.245,45 24.959	53.872,72 35.487

G2S1	G2S2	G2S3
LA LAGUNA SUR	LA LAGUNA CENTRO	LA LAGUNA PONIENTE
0,750	0,552	0,608
27.794,94 20.846	33.008,53 18.225	11.494,38 6.983

G3S1	G3S2	G3S3	G3S4
PUERTO DE NAOS			
0,511	0,350	0,437	0,310
62.105,32 31.718	62.711,18 21.949	126.152,42 55.175	93.300,46 28.923

0,843	edificabilidad global m^2/m^2
673.283	m^2 de suelo
567.859	m^2 edificables

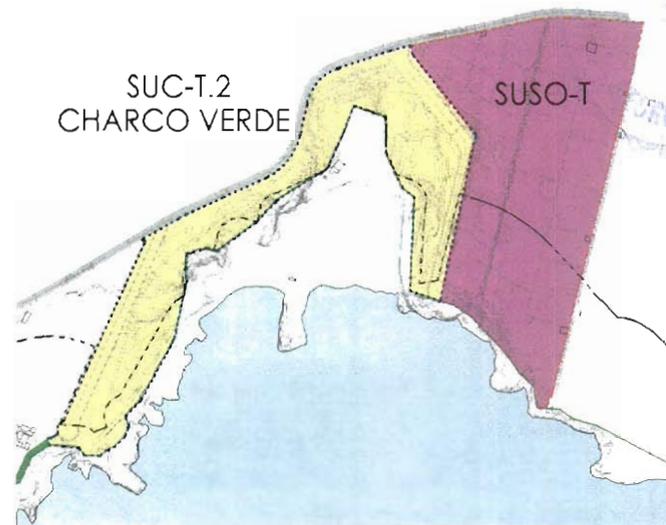
0,637	
72.298	
46.055	

0,400	0,690 m^2/m^2
344.269	1.089.855 sup suelo
137.755	751.690 sup edif

✓ Es de recordar que el espacio litoral entre la Playa de Las Monjas (Punta Cho Bito) y el extremo sur municipal (El Remo), pertenece a la red de espacios naturales protegidos de Canarias, categorizado como *Paisaje Protegido del Remo*. Situación que limita las competencias del PGO. El artículo 22 del TROTEN determina las competencias de los instrumentos y normas de los ENP, en este caso, Plan Especial del Paisaje Protegido, que en el presente se encuentra en tramitación. Razón legal por la que el PGO no puede abordar la ordenación pormenorizada de ese ámbito, por tanto imposibilitado de establecer la ordenación urbanística del núcleo de El Remo, ni establecer determinaciones de ordenación sobre la situación jurídicamente consolidada de Charco Verde.



1.3 NÚCLEO CONVENCIONAL DE CHARCO VERDE



Este espacio se encuentra dentro del *Paisaje Protegido del Remo*, será el Plan Especial el que desarrolle la ordenación pormenorizada del ámbito. Es un enclave que nace de un primer suelo urbanizable que ha pasado a suelo urbano consolidado por la urbanización (Charco Verde I) y un suelo urbanizable programado que se incorpora en la revisión de 1.983, llegando hasta hoy como suelo urbanizable sectorizado ordenado turístico. Los instrumentos de ordenación detallada: Plan Especial y Plan Parcial se encuentran aprobados:

Plan Especial Charco Verde I, aprobación definitiva 17-3-1999.

Plan Parcial Charco verde II, aprobación definitiva 9-12-1998.

Resulta muy adecuado para la cualificación pretendida del sistema turístico, reconducir las actuaciones a los términos previstos en el PTET, de una única instalación alojativa en hotel cinco estrellas.





1.4. TURISMO EN EL MEDIO RURAL

Es el territorio de la medianía municipal, comprendido entre las cotas 300 y 600 mts., definido como espacio difuso, en el que se interrelacionan múltiples actividades de la vida económica y social.

En el orden turístico ya está contrastado el valor cualitativo de este espacio, por sus condiciones de paisaje antropizado donde perviven señas de identidad, que hacen del mismo un recurso de alta demanda para estos fines de alojamiento temporal, donde es posible llevar a cabo el objetivo de desarrollo de la capacidad endógena de captar gasto.

Es el espacio apto para actuaciones puntuales de diversa entidad y naturaleza, un turismo imbricado que contribuye al sostenimiento de la medianía insular, desde la modalidad de turismo rural por rehabilitación del patrimonio o un turismo integrado compuesto por actuaciones ordinarias de pequeña escala, en régimen hotelero o de apartamentos.

El turismo en el medio rural podrá ser desarrollado en las unidades territoriales previstas en el planeamiento, que en general corresponden a las categorizaciones del suelo rústico donde el uso de turismo es admitido de forma general por la Ley 6/2002, sobre medidas de ordenación territorial de la actividad turística en las islas de El Hierro, La Gomera y La Palma. El PTET define asimismo las unidades territoriales aptas para el uso de turismo y la carga asignada, en correspondencia con estas previsiones se ha establecido la ordenación turística del suelo rústico.





Las categorías de suelo rústico en que el uso de turismo es admitido en este municipio, son:

Suelo rústico de asentamientos (asentamiento rural y asentamiento agrícola), con implantación preferente como dispone la Ley 6/2002.

Suelo rústico de protección agraria, se admite en determinadas unidades territoriales *con el objetivo de complementar las rentas de este sector y favorecer el mantenimiento de un paisaje característico*, implementado el mantenimiento o puesta en explotación de las fincas.

Suelo rústico de protección paisajística, se admite de forma excepcional en determinadas unidades territoriales *por la doble razón de la utilización y aprovechamiento de un recurso existente y como fuente de financiación para la recuperación o mejora de ese paisaje*.

Suelo rústico de protección cultural, también de forma excepcional *cuando tengan por objeto el reconocimiento de estos valores*.

Se ha realizado análisis de la capacidad de los asentamientos, teniendo en cuenta las previsiones del PTET, en particular en lo referido a la Norma 17.3.a), que dice "Atendiendo a las características de cada asentamiento, el Plan General de Ordenación determinará la capacidad alojativa turística máxima en función de las capacidades consignadas en la correspondiente UTH.

El Cabildo velará porque las capacidades máximas previstas por el planeamiento urbanístico se adecuen a las previsiones establecidas en el PTET^{LPA} para la UTH-4, según las UTE^S de cada Zona."

Se ha superpuesto la capa Zona (UTH-4) del PTET con las categorías de asentamiento rural y agrícola del Plan, de esta intersección se deducen las superficies posibles, teniendo en cuenta la alícuota superficial de lo que una UTH tiene en el municipio, y a su vez de lo que está dentro de los asentamientos delimitados. Se ha obtenido una capacidad límite de 4.333 plazas alojativas,

aunque las realmente previstas son 3.818. Se expresa en el siguiente cuadro:

CARGA MAXIMA EN UTH-4 Y ASENTAMIENTOS - CARGA LIMITE CON PROPORCIÓN SUPERFICIAL																	
CODIGO UTE	SUPERFICIE TOTAL	PLAZAS ASIGNADAS	PLAZAS MÁX UTE	SUPERFICIE EN LOS LLANOS	ASIGNADAS UTE	RAR dentro de UTE	SUPERFICIE Has	CARGA LÍMITE	suma carga limite RAR	RAA dentro de UTE	SUPERFICIE Has	CARGA LÍMITE	suma carga limite RAA	suma carga limite TOTAL			
Z104001	188,86	170	911	145,43	131	RAR-J01	6,12	38	341	RAA-5.1	13,49	84	272	613			
						RAR-M01	15,01	94		RAA-5.2	3,22	20					
						RAR-M02	33,36	209		RAA-5.3	26,71	167					
Z104002	6,94	25	43	6,94	25	RAR-P01	3,39	21	21					21			
Z104003	4,27	30	27	4,27	30	RAR-M03	3,29	21	21					21			
Z104005	419,32	657	2003	319,80	501	RAR-T01	7,10	44	776	RAA-4.2	0,92	6	522	1.298			
						RAR-T02	3,84	24		RAA-4.3	10,68	67					
						RAR-T03	21,72	136		RAA-4.4	12,96	81					
						RAR-T04	0,39			RAA-4.5	20,81	130					
						RAR-T14	57,87	362		RAA-4.6	20,06	126					
						RAR-T24	14,42	90		RAA-4.7	8,19	51					
						RAR-T34	5,82	36		RAA-4.8	5,84	37					
						RAR-T44	4,28	27		RAA-4.9	3,82	24					
						RAR-T05	3,26	20									
						RAR-T15	5,61	35									
						Z104006	13,48	40		78	12,52	37			RAR-LG3	1,86	12
						RAR-LG4	3,96	25					36				
Z104012	30,51	14	191	30,51	14	RAR-ROS	1,74		0	RAA-2	12,99	81	81	81			
Z104013	3,45	0	22	3,45	0	RAR-TRI	1,86		0					0			
Z104015	343,90	350	1549	247,27	252	RAR-LG1	30,99	194	506	RAA-3.1	14,35	90	332	838			
						RAR-LG2	2,94	18		RAA-3.2	24,03	151					
						RAR-LG5	0,99	6		RAA-4.1	13,05	82					
						RAR-CP1	6,41	40		RAA-4.2	1,62	10					
						RAR-CP2	6,72	42									
						RAR-TJ1	3,03	19									
						RAR-TJ2	4,34	27									
						RAR-TJ3	5,80	36									
						RAR-TJ4	19,56	123									
Z104023	88,80	120	403	64,35	87	RAR-BA1	8,95	56	139	RAA-1.1	26,94	169	169	308			
						RAR-BA2	13,21	83									
Z104024	10,12	18	61	9,81	17					RAA-1.2	8,88	56	56	56			
Z104025	56,28	70	257	41,01	51	RAR-PDR1	5,68	36	90	RAA-1.3	6,70	42	65	155			
						RAR-PDR2	0,48	3		RAA-1.4	2,21	14					
						RAR-PDR3	8,21	51		RAA-1.5	1,39	9					
Z104026	74,71	84	25	3,98	4	RAR-HER1-2	2,25	14	14					14			
Z152002	14,47	18	680	14,47	18	RAR-T04	6,63		329	RAA-4.1	0,10	5	8	337			
						RAR-T14	1,33	62		RAA-4.2	0,07	3					
						RAR-T24	5,68	267									
Z152003	26,72	0	1255	26,72	0	RAR-LG3	0,07	3	3					3			
Z152004	13,71	74	644	13,71	74	RAR-TJ4	11,48	539	539	RAA-3.2	0,26	12	12	551			
TOTALES		1.670,00	8149	944,24				334,05	2816	2.816		239,31	1516	1.516	4.333		

4333

TOTAL DE UTH 4 EN Z1			
(Has.)			1.564,82
CARGA TOTAL			9801

TOTAL DE UTH 5.2 EN Z1			
(Has.)			110,52
CARGA TOTAL			519

La diferencia entre la teórica capacidad límite derivada del PTET y la de los asentamientos, está en la superficie que queda fuera de la UTH. La carga límite de UTH-4 es de 9801 plazas según sistemática del PTET, de las cuales corresponderían para asentamientos en Los Llanos, 3441. Además se captan 892 de UTH-5, núcleos no urbanos en el PGO (Todoque, Tajuya). Por tanto el límite para los asentamientos delimitados estaría en 4.333 plazas.

Este razonamiento queda como propuesta sin fuerza normativa alguna, por lo que no se ha tenido en cuenta para el ajuste final en el documento de aprobación definitiva. Por tanto, no hay otro condicionante de límite para la carga turística, sino el legalmente establecido del cincuenta por ciento de la carga residencial.

1.5 EQUIPAMIENTOS TURÍSTICOS

1. Parque Marítimo de Puerto de Naos:

En este espacio de litoral se ha previsto la ubicación de un equipamiento denominado Parque Marítimo, con servicios, instalaciones de ocio y atraques deportivos, que serán complemento del espacio turístico.

Constituye un equipamiento relevante, contemplado en la planificación insular (PTET), que la recoge como sigue:

“PARQUE MARÍTIMO DE PUERTO DE NAOS.

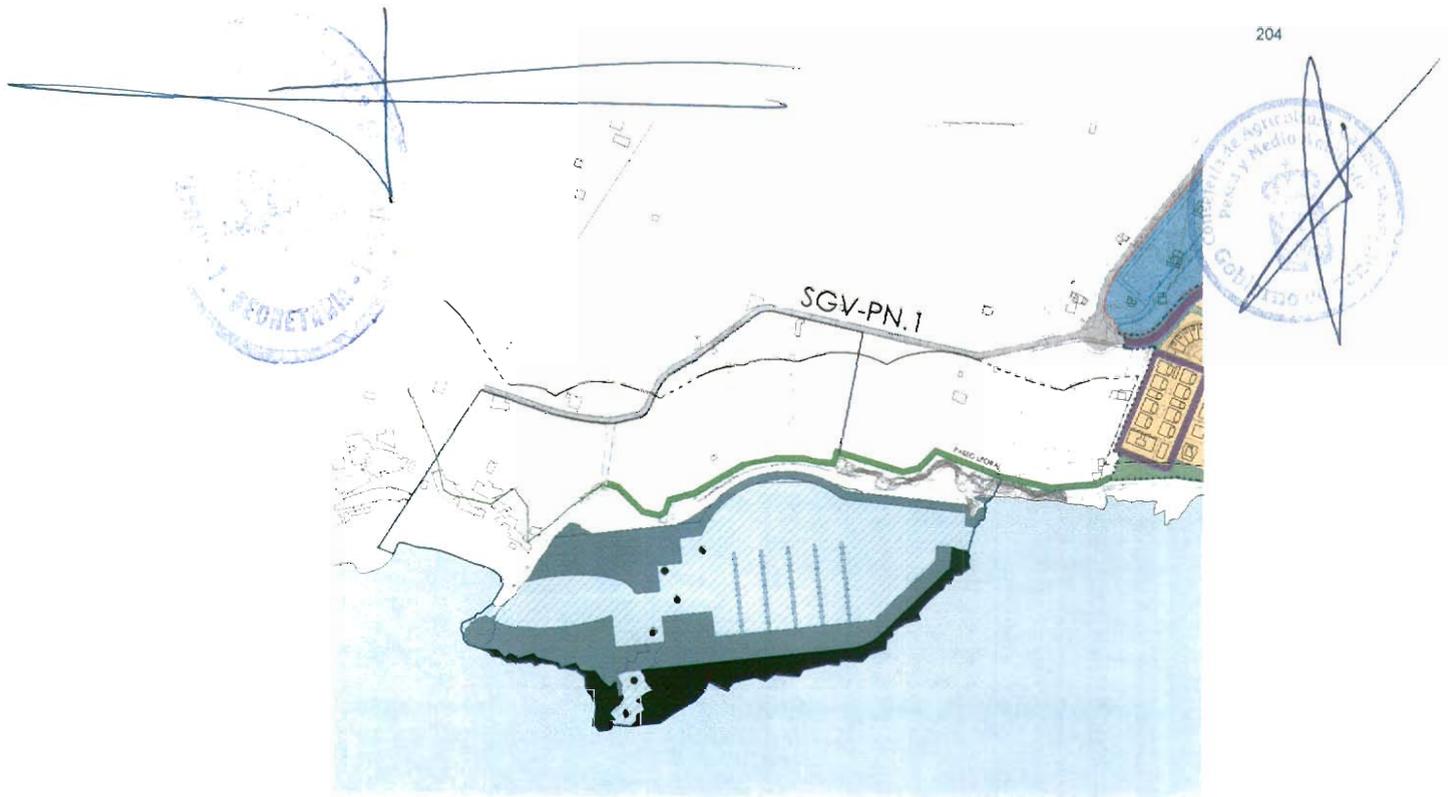
Se trata de configurar un puerto deportivo-turístico en una zona de la vertiente oeste situada al norte del núcleo turístico de Puerto de Naos.

Ubicación adecuada por condiciones batimétricas, con posibilidad de agua abrigada de unos 27000 m², con capacidad de unos 150 atraques. Sin afección visual ni funcional a la playa y núcleo de Puerto de Naos.

Tendría cierta vinculación con ese espacio turístico, aunque la articulación estructural es algo débil por la morfología del territorio. En su ámbito se tendrían que desarrollar los usos comerciales y de servicios necesarios. Incorpora además una componente de ocio y esparcimiento que completaría la oferta deportiva.



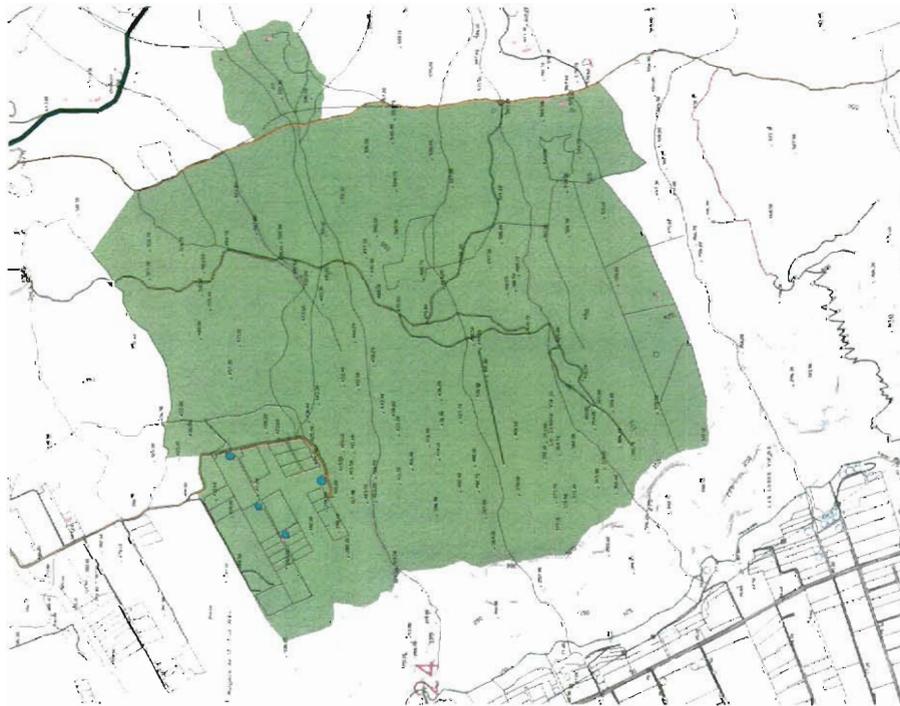
Se recogen esas previsiones en el Plan, proponiendo el área en la que se delimitará la zona de servicio, la cual estará sujeta a Plan Especial de Ordenación a los efectos de pormenorizar la ordenación en lo que respecta a las actividades comerciales, de ocio, e industriales.



2. Campo de Golf:

También como equipamiento estructurante insular contemplado en el PTET, está el **sistema deportivo y de ocio** donde se integra un **Campo de Golf**, que deberá cumplir la función de dinamización estratégica de la economía municipal. Este equipamiento considerado estratégico insular, lo recoge el PTET en sus determinaciones, como sigue:

Sistema Deportivo y de Ocio SDO-1.



SISTEMA 1.507.485,16

576 CAPACIDAD LÍMITE

200 GOLF

376 RESTO 706880,00

S_{min} : 5^oP²

0,00053191 k

El área señalada comprende la superficie delimitada para el SDO-1 por el PTET, dentro de la cual se deberá desarrollar un campo de golf, con una parcela (UAE) que deberá tener como mínimo 60 Has., pudiendo tener vinculado una instalación alojativa en régimen hotelero con 200 plazas máximo, el resto de plazas podrán apropiarse conforme se disponga terreno para conformar más UAE.

En realidad el presente plan general no establece directamente condiciones para el desarrollo del equipamiento, sino que da un marco de condiciones por las que se deberán regir los Proyectos de Actuación Territorial (PAT), a desarrollar en el ámbito previsto en el PTET^{LPA}, para la realización de un Sistema Deportivo y de Ocio en el que se integre un Campo de Golf y varias unidades hoteleras. Ello es conforme con lo exigido en el artículo 32.2.A).6) del TROTEN.

La ordenación pormenorizada que establezca el correspondiente Plan Especial del Paisaje Protegido de Tamanca, definirá las condiciones urbanísticas y ambientales para la realización de estas actuaciones.

No obstante hay que tener en cuenta la disposición adicional primera de la Ley 6/2002, de 12 de junio, sobre medidas de ordenación territorial y de la actividad turística de las islas de El Hierro, La Gomera y La Palma, en su redacción dada por la Ley 6/2009, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo, ... "Los equipamientos estructurantes definidos y ordenados con este carácter en dichos Planes Territoriales Especiales, o en su caso en los Planes Insulares, tendrán así legitimada su directa ejecución, sin que resulten condicionados por la categorización y por la calificación del suelo, de acuerdo con el contenido establecido en el correspondiente Proyecto de Actuación Territorial, que debe ser aprobado previamente, sin perjuicio de los pertinentes estudios o proyectos técnicos exigidos administrativamente para la concesión de la licencia urbanística". Lo cual quiere decir que pudiera desarrollarse el proyecto del SDO-1 sin que se haya aprobado el Plan Especial del Paisaje Protegido, razón por la que necesariamente el plan general debe configurar el marco normativo básico que permita al Ayuntamiento informar con base legal suficiente la tramitación de los PAT.

La ficha de esta actuación SDO-I que figura en el PTET se corresponde con la imagen siguiente:

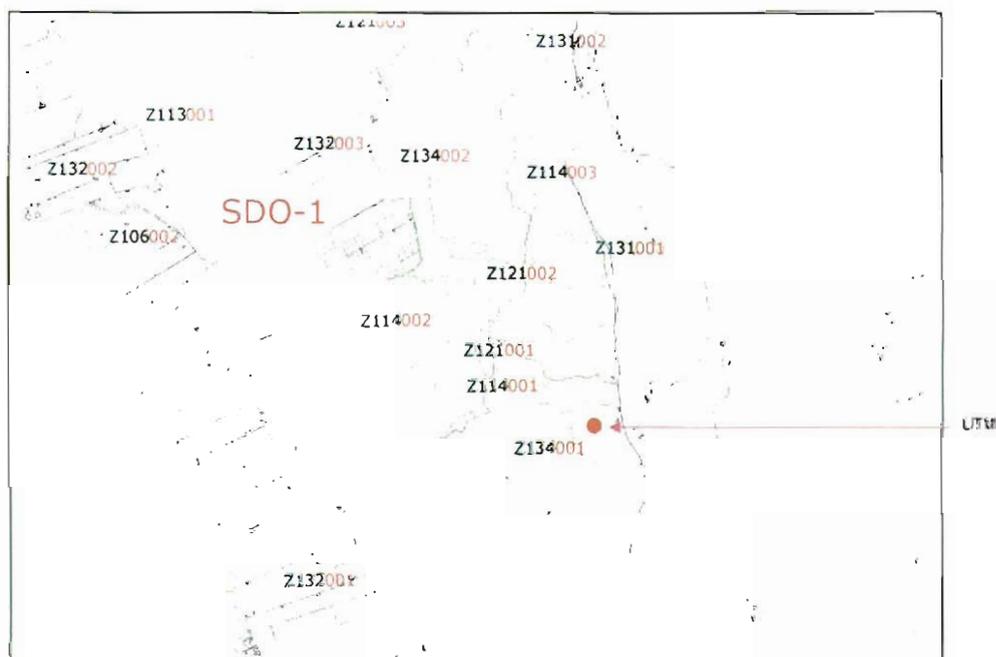


ACTUACIÓN ESTRATÉGICA SINGULAR

DENOMINACIÓN: SISTEMA DEPORTIVO Y DE OCIO

REF: SDO-1

LOCALIZACIÓN: MUNICIPIO LOS LLANOS DE A. – EL PASO
EMPLAZAMIENTO: PRECISO, concretado por el Plan General.
GEOREFERENCIA UTM: 218.449, 3.163.275
UTE^S AFECTADAS: Z114001, Z114002, Z114003, Z121001, Z121002, Z131001, Z132001 y Z134001



CLASE Y CATEGORÍA DE SUELO A ESTABLECER POR EL PLAN GENERAL:
SUELO RÚSTICO, en la categoría que proceda según valores.

INSTALACIÓN ALOJATIVA: max. TRES **MODALIDAD:** HOTELERA
CATEGORÍA MÍNIMA: CUATRO ESTRELLAS **PLAZAS MÁXIMAS:** 576

CARACTERÍSTICAS: CAMPO DE GOLF Y ACTUACIONES AISLADAS
CONDICIONES: Primera actuación: CAMPO DE GOLF Y HOTEL DE 200 P.
Acondicionar viario de acceso. Respetar valores geomorfológicos. Edificaciones en zonas antropizadas. Distancia mínima entre instalaciones hoteleras: 500 mts.

2. EL MEDIO AGRARIO

Para un municipio donde la agricultura es la base de su economía, el planeamiento deberá ser consecuente con esta situación, a este respecto se ha realizado un profundo análisis y reconocimiento de los espacios que están cumpliendo esta función.

De acuerdo a las previsiones establecidas en el artículo 55 del TROTEN, esos espacios netamente agrarios deberán estar comprendidos en **suelo rústico de protección agraria**:

b) Cuando los terrenos precisen de protección de sus valores económicos, por ser idóneos, al menos potencialmente, para aprovechamientos agrarios, pecuarios, forestales, hidrológicos o extractivos y para el establecimiento de infraestructuras:

1) Suelo rústico de protección agraria, para la ordenación del aprovechamiento o del potencial agrícola, ganadero y piscícola.

Las unidades territoriales delimitadas responden a tres conceptos, según la naturaleza agraria del espacio y su situación, especificándose como RPA-1, RPA-2 y RPA-3.

SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN AGRARIA			RPA
RPA - 1	ESPACIO AGRARIO INTENSIVO	Plataneras y otros frutales en cotas bajas.	
RPA - 2	ESPACIO AGRARIO INTENSIVO	Plataneras, frutales y horticultura en cotas medias.	
RPA - 3	ESPACIO IMBRICADO	Horticultura-frutales-viñedos en medianías.	

Se han delimitado 64 unidades territoriales con esta categoría, con un total de 1.180,81 has. La normativa responde a la preservación del espacio para esta finalidad, potenciando las actividades que forman parte de todo el sistema agrario.

A esta extensión superficial habrá que añadirle el espacio agrario litoral que ahora aparece como RPN-2.5 (transitorio), perteneciente al Paisaje Protegido del Remo, 165,49 Has que hasta la aprobación provisional se estaban contabilizando como RPA-1.1, lo que sería más congruente con su naturaleza agraria.

Sin perjuicio que también existan importantes áreas agrícolas en otras categorías de suelo, parece que al menos el territorio presente y potencial para la actividad agraria se completaría con los asentamientos agrícolas, quedando como refleja el siguiente cuadro:

MAR - 2011		ESPACIO AGRARIO		
RPA	Plataneras y otros cultivos en cotas bajas	126,74	1.181,16	1.432,75
	Plataneras, frutales y otros en cotas medias	644,30		
	Horticultura, frutales y viñedos en medianías	410,12		
RAA	Territorio difuso extensivo		251,60	
	Presencia aislada de viviendas con dominio agrícola			
RPN-2.5	Plataneras y otros cultivos en cotas bajas	165,49		1.598,24



Y La situación más controvertida en cuanto a la regulación de usos en las distintas categorías y también dentro de los espacios agrarios, la presentan las instalaciones de protección realizadas con lámina o malla plástica y estructura ligera. A este respecto, no se plantea desde el Plan retomar un debate para el que ya en múltiples ocasiones ha sido objeto de estudio y no poca polémica, se parte de un principio de libertad en el ejercicio de la propia actividad económica que se quiere potenciar, sin más límites que los que puedan nacer de los propios efectos que dichas instalaciones proyecten sobre el resto del sistema, por tanto sí puede nacer una necesidad de acotamiento o regulación de lo que en principio es un derecho inherente a la propia condición del espacio agrario, así tenemos que los límites derivan del diagnóstico ambiental realizado, en particular del factor medioambiental de mayor trascendencia sobre el medio perceptual, que es el **paisaje**, componente significativa del medio en general, representativa en determinadas unidades territoriales. También se derivan límites de la propia política económica, en el sentido de no alterar el espacio susceptible de producción agraria por inadecuación de cultivos o técnicas y tratar de obtener rendimiento de las condiciones productivas intrínsecas.

Estas consideraciones son suficientes argumentos justificativos de la limitación impuesta, que se torna en restricción a estas instalaciones en buena parte del territorio municipal. En concreto se afecta a las cotas altas del municipio, la cuenca de Las Angustias y la plataforma litoral.



La DOG-58.2.c establece:

c) Definición de forma precisa y firme, por el planeamiento general, de los límites del suelo rústico, con atención especial al tratamiento de las periferias urbanas, el entorno de los núcleos y los bordes de las vías rurales, desarrollando un mapa de zonas de interés agrícola de la periferia urbana que evite la pérdida de sus valores y su integración en el proceso urbano.

En este sentido, todos los núcleos urbanos: Los Llanos, La Laguna y Puerto de Naos, tienen una definición muy precisa del límite de estas estructuras con el suelo rústico. En todos los casos las periferias a estos núcleos resultan potenciadas en sus valores agrarios, con la categorización de suelo rústico que proceda para tal fin, normalmente protección agraria.

Los objetivos de atención específica a las periferias urbanas, que también requiere la DOG-115, se recogen en el PGO, teniendo su reflejo en la categorización del entorno de esos núcleos.

Este ejercicio realizado por el PGO para preservar y potenciar las zonas de interés agrícola de las periferias urbanas, y que tiene su reflejo en la categorización agraria del suelo, define un mapa agrario en el entorno de esos núcleos que constituye un continuo territorial donde se preservan esos valores.

Se recoge en esta rúbrica el ejercicio realizado en relación con cuestiones apuntadas por la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación (CAGPA) en el proceso de evaluación de la Ley 9/2006, contenidas en la Memoria Ambiental, y que a continuación se expone (sin actualizar valores):

Se trata de la clasificación del suelo agrario, para lo que se trae a colación el concepto de Superficie Agraria Útil (SAU) y se pone en relación con la categoría de suelo rústico de protección agraria (RPA). Dos capas conceptuales que, si bien tienen puntos comunes, no se puede extraer de ello conclusiones de utilidad, más al contrario, puede ser que la relación de datos no comparables induzca a un diagnóstico erróneo.

Para el concepto SAU ver definición dada por el ISTAC.

Evidentemente hay diferencias entre el concepto agrológico de SAU y la categoría de RPA. Ello porque las superficies agrícolas (SAU) pueden también estar contenidas en otras categorías:

Áreas agrícolas poco extensas dentro de superficies de suelo rústico de protección natural (RPN).

Áreas agrícolas que pueden ser muy significativas dentro de suelo rústico de protección paisajística (RPP).

Enteramente los asentamientos agrícolas (RAA), por definición.

Porciones menores, pero que responderían a la definición de SAU, en asentamiento rural (RAR).

Además por modelo de desarrollo, los crecimientos urbanos podrán captar suelo agrario como URBANIZABLE en cualquiera de sus categorías.

Se trata de demostrar que el suelo más genuinamente agrario, por su rendimiento presente o sus potencialidades, está categorizado como RPA.

Comparando éstos con los datos del Mapa de Cultivos de Canarias (2002), utilizados en el PGO, analizados en la Memoria de Información (MI) en particular el apartado 6.4 GEOGRAFÍA ECONÓMICA, datos oficiales hasta 2009 en la web de la Consejería. Se observa en el cuadro que los tres grupos principales totalizan 1025,72 has, incluso menos que la superficie categorizada como RPA, lo cual indica, más a favor, que la ordenación no solo recoge lo cultivado sino que va más allá, contemplando espacios de potencialidad y otros.

http://www.gobiernodecanarias.org/agricultura/doc/agricultura/mapacul/lalpalma/datos/losllanos_datos.pdf

VALLE DE ARIDANE: mapa de cultivos 2001-2002					Has	
Municipio	plátanos	frutales subtropic	viña	% total cultiv	% s. insular	
					El Paso	26,40
Los Llanos de Aridane	810,02	112,50	103,20	50,88%	21,50%	1.025,72
Tazacorte	728,80	3,40	0,10	36,32%	15,35%	
	1.565,22	179,10	271,70	100,00%	42,27%	
TOTAL VALLE	2.016					
TOTAL INSULAR	4.770		42,27%			

CONSEJERÍA DE AGPA 2002

ELABORACIÓN PROPIA

✓ Por abundar en datos (ver Memoria de Información MI 6.4) que apoyan la labor de análisis, diagnóstico y ordenación realizada por el PGO, vemos que en realidad la cifra a la que asciende la totalidad de las tierras cultivadas es de 1068,61 has.

UTILIZACIÓN DEL TERRITORIO INSULAR: mapa de cultivos 2001-2002						
Municipio	Tierras de cultivo		Pastizal	Forestal	Improductivo	Total Catastral
	Cultivadas	Barbechos				
Los Llanos de Aridane	1.068,61	15,38%	692,08		1.716	3.477,09
	6.949	100%	12.671			
TOTALES	19.620		0	0	51.046	70.666

CONSEJERÍA DE AGPA 2002

ELABORACIÓN PROPIA

1.760,69

A esta cifra de 1760,69 has, la CAGPA le atribuye una carencia conceptual de categorización adecuada. Vemos que se compone de la cifra del espacio cultivado y de los denominados terrenos de barbecho. Sumando las superficies de las categorías de RPA y RAA, se tendrá una superficie de 1.620,24 has., valor que se aproxima notablemente al reseñado de 1.760,69 has., las 140,45 has restantes quedan holgadamente absorbidas en otras clases y categorías de suelo, como a continuación se expone:

Antes decir que en el plano de información D-4 (UNIDADES AMBIENTALES) se muestra gráficamente el territorio municipal con sus cualidades espaciales y valores intrínsecos. La correspondencia con este diagnóstico se encuentra en el plano de ordenación O-1 (CLASIFICACIÓN Y CATEGORIZACIÓN ESPECÍFICA), y puede observarse que la coherencia de las determinaciones con los valores del medio es muy alta.

Como se ha dicho, en otros suelos aparte del RPA, también hay agricultura contabilizada como SAU, así tenemos que:

En el PGO, las unidades territoriales RPP.2, con fisiografía de espacio antrópico, aunque con valor paisajístico, disponen de agricultura o potencialidad para ello, son 163,62 has. Esto sumado a los anterior da 1783,86 has.

Los suelos urbanizables que se detraen de espacios agrarios suman lo siguiente:

Los suelos urbanizables totalizan	114,52 has.
Los suelos urbanizables turísticos del litoral: Puerto Naos-Las Monjas	28,22 has
Charco verde	4,28 has
TOTAL	147,02 has

✓ Para llegar a contemplar la totalidad de las superficies de cultivo hay que tener en cuenta otras superficies agrarias hoy en explotación que están en espacio natural protegido o en suelos RPN, contabilización de fincas que no tiene un sentido práctico. Por tanto se dejan aparte estos suelos, aunque vayan a favor de la tesis de adecuada ordenación del PGO.

Se demuestra que el PGO dispone de protección para los valores agrarios, en más superficie que la oficialmente recogida como suelo agrícola útil (1783,86 frente a 1760,69). En este sentido, la categorización establecida para el suelo rústico por el PGO, cumple sobradamente las previsiones legales.

✓ Otros datos reveladores de la situación actual en relación con las previsiones del PGO, es que para 2007 la CAGPA da los siguientes datos de Estadística Agraria:

<http://www.gobiernodecanarias.org/agricultura/otros/estadistica/slapalma.htm>

Cultivos leñosos 2007: 1.219,80 has

Cultivos herbáceos 2007: 31,80 has

Esto nos lleva a que la superficie con rendimiento agrario efectivo es de 1.251,60 has.

Extraordinaria precisión de buena ordenación, pues todavía son 33 has menos que las 1.284,4 has categorizadas como RPA.

En buena lógica de preservación del medio agrario, las *Directrices de Ordenación del Suelo Agrario* o el planeamiento territorial que las desarrolle, o el plan insular, deberían definir ese espacio agrario que no podría ser transformado bajo ningún pretexto. Ante ese vacío de norma sectorial, el PGO dispone de las holguras que la propia ley le permite.

En este contexto vemos la evolución de la colmatación de los núcleos existentes y las demandas espaciales que se van generando y que se han de resolver con la gestión urbanística sobre nuevos suelos. La intensidad del espacio agrario es patente en el entorno de todos los núcleos, lo cual hace que porciones de ese espacio hayan de alimentar las necesidades expuestas.

Por fortuna, se puede poner en discusión esta relación núcleo urbano/espacio agrario, pues penoso sería que no formara parte del discurso por ausencia de esa realidad agrícola.

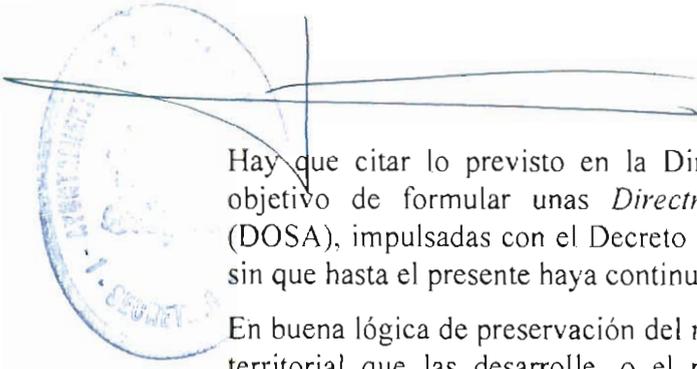
Siguiendo con la argumentación que el Plan realiza para cumplimentación de esa exigencia de la DOG-58.2.c, en particular respecto del *mapa de las zonas de interés agrícola de la periferia urbana*, se añade lo siguiente:

Se dirá en primer lugar, que el suelo más genuinamente agrario, por su rendimiento presente o sus potencialidades, está categorizado como RPA.

Comparando los datos de la categorización establecida con los del Mapa de Cultivos de Canarias (2002), utilizados en el Plan, analizados en la Memoria de Información (MI) en particular el apartado 6.4 GEOGRAFÍA ECONÓMICA, datos oficiales que se encuentran en la web de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación (CAGPA); se observa que los tres grupos principales tienen menos superficie que la categorizada como RPA, lo cual indica que la ordenación no solo recoge lo cultivado sino que va más allá, contemplando espacios de potencialidad y otros.

En el plano de información D-4 (UNIDADES AMBIENTALES) se muestra gráficamente el territorio municipal con sus cualidades espaciales y valores intrínsecos. La correspondencia con este diagnóstico se encuentra en el plano de ordenación O-1 (CLASIFICACIÓN Y CATEGORIZACIÓN ESPECÍFICA), y como se puede observar, la coherencia de las determinaciones con los valores del medio es muy alta.

Viene al caso decir que en la contestación dada en la memoria ambiental al escrito de la administración competente en materia de agricultura, se demuestra que el PGO dispone de protección para los valores agrarios, en más superficie que la oficialmente recogida como suelo agrícola útil (SAU), en este sentido la categorización establecida para el suelo rústico por el Plan, cumple sobradamente las previsiones legales.



Hay que citar lo previsto en la Directriz 58 en cuanto al cumplimiento del objetivo de formular unas *Directrices de Ordenación del Suelo Agrario* (DOSAs), impulsadas con el Decreto 8/2004 por el que se acuerda su iniciación, sin que hasta el presente haya continuidad en su tramitación.

En buena lógica de preservación del medio agrario, las DOSAs o el planeamiento territorial que las desarrolle, o el plan insular, deberían definir ese espacio agrario que no podría ser transformado bajo ningún pretexto. Ante ese vacío de norma sectorial, el PGO dispone de las holguras que la propia ley le permite, respecto de la única cita (DOG 58.2.c) dirigida al planeamiento urbanístico. Ante esta cuestión el Plan responde así:

Los núcleos urbanos del municipio, Los Llanos, La Laguna y Puerto de Naos, disponen de delimitaciones bastante estrictas, en lo que a suelo urbano se refiere, por su carácter reglado. En función de las capacidades de carga de estos núcleos al término de su consolidación, se han deducido las necesidades de suelo para el previsible crecimiento. El sistema se le dota de viabilidad y coherencia en relación al Modelo de Desarrollo previsto y asumido, como opción de desarrollo sostenible para el municipio. De tal modo que no hay más suelo traído del entorno agrario que el estrictamente necesario para ese futuro crecimiento. Si esas previsiones no las realiza el PGO, puede atribuírsele una carencia de ley y una falta de previsión de consecuencias graves para el normal desarrollo planteado, y esa dosis de inconsciencia, de imprudencia de cara a la organización territorial, social y económica del municipio, no tiene cabida en esta propuesta de planeamiento, pues al contrario, es tarea del Plan en la medida de lo posible preparar al municipio para la contingencia.

Tal como se expone en el título D2 (VIABILIDAD Y DESARROLLO), el Plan analiza el escenario tendencial y los límites hasta los que se ha de considerar que el desarrollo es sostenible.

En este contexto vemos la evolución de la colmatación de los núcleos existentes y las demandas espaciales que se van generando y que se han de resolver con la gestión urbanística sobre nuevos suelos. La intensidad del espacio agrario es patente en el entorno de todos los núcleos, lo cual hace que porciones de ese espacio hayan de alimentar las necesidades expuestas.

Por fortuna, se puede poner en discusión esta relación núcleo urbano/espacio agrario, penoso sería que no formara parte del discurso por ausencia de esa realidad agrícola.

Este es en general el criterio de ordenación seguido en todos los núcleos, completar la estructura urbana articulando piezas territoriales ya absorbidas o integradas en los actuales sistemas. Lo cual se corresponde con lo requerido en la DOG-67.1.c. "c) La vinculación de la extensión de suelo a la programación, en su caso, de la ocupación de suelos interiores, previendo la colmatación de áreas vacías, salvo que contengan valores de naturaleza rústica que aconsejen su conservación".

Además, precisando los bordes con elementos viarios que ayudan a la definición requerida respecto del suelo rústico.

Estas previsiones se corresponden plenamente con lo recogido en la ordenación, y que específicamente queda reflejado en el plano de la ordenación pormenorizada O-1 (CLASIFICACIÓN Y CATEGORIZACIÓN ESPECÍFICA).



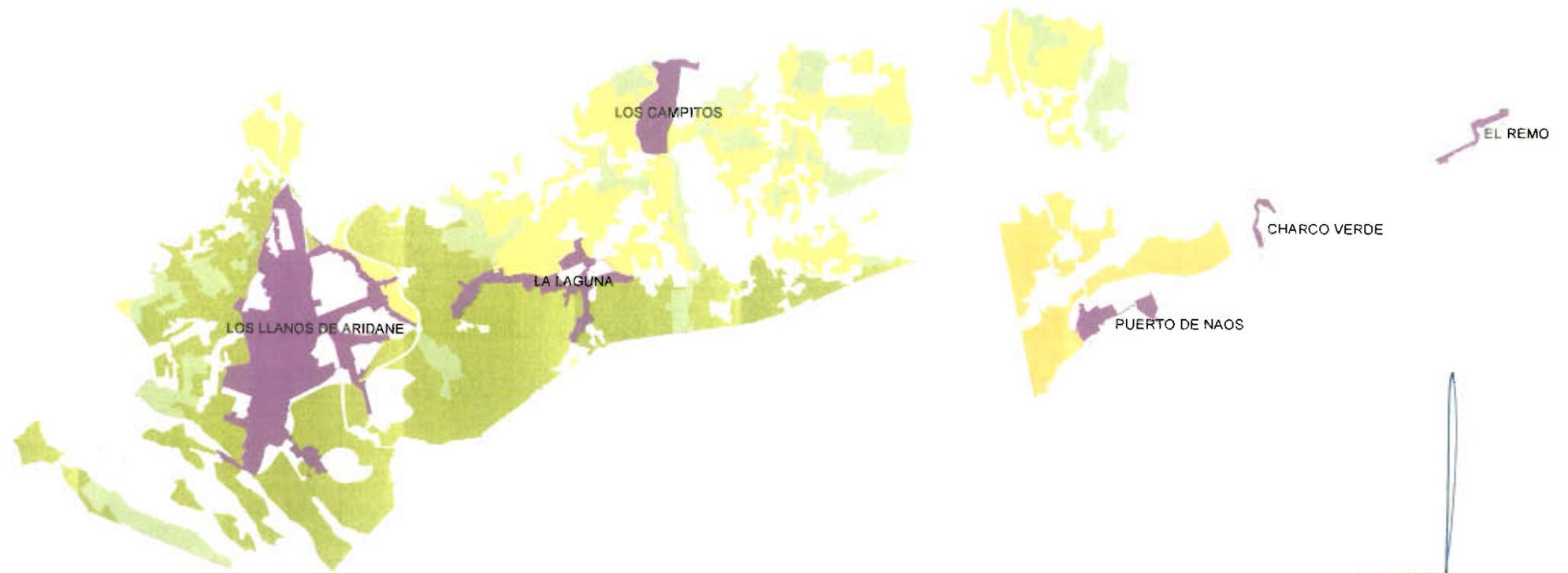
Respecto del litoral, las necesidades tienen otro origen, pues nacen del modelo turístico previsto por el PTET para la isla, y que este municipio asume. Se ha de recordar que las áreas ahora previstas de la plataforma litoral ya han estado planificadas para albergar el uso de turismo alojativo, desde el plan general de 1972, recogidas en el Plan de 1983 y en la Modificación de 1987. El hecho de que el planeamiento territorial haya previsto un modelo convencional para una zona de la plataforma litoral, ha dado el soporte legal para que el PGO pueda realizar una ordenación turística dentro del ámbito determinado como núcleo convencional (NTE-1 Puerto de Naos y NTE-2 Charco Verde). El amparo legal ya está, ahora se puede discutir de la oportunidad, conveniencia, o de la estrategia, para llevar a efecto ese desarrollo turístico.

El PGO opta por un paulatino desarrollo desde Puerto de Naos hacia el sur, en la medida que las necesidades del sistema turístico demanden ese desarrollo; con esa misma dinámica se irá sustituyendo la franja platanera donde se ha de implantar, por una nueva actividad económica para el municipio y para la isla.

De todo ello se desprende que los núcleos urbanos se dimensionan adecuadamente y se dotan de la estructura necesaria para soportar el desarrollo previsible, como se corresponde con las previsiones de la DOG 58 y otras, que se encuentran en el seno del capítulo IV de las Directrices, respecto de la protección del suelo rústico.

En realidad el mapa de interés agrícola queda definido por los espacios categorizados como suelo rústico de protección agraria y de asentamiento agrícola en el entorno de los núcleos urbanos.

En el siguiente mapa se recoge el territorio que dispone de protección de los valores agrarios (RPA-RAA), y tal como se ha expuesto, la relación de éste con el espacio construido, suelos urbanos y urbanizables de los distintos núcleos y para los usos globales de vivienda, industria y turismo.



EL ESPACIO URBANO Y EL TERRITORIO AGRÍCOLA



3. EL COMERCIO Y LA INDUSTRIA

3.1 LOS ESPACIOS URBANOS

1. La cualificación de los núcleos:

Se ha recogido en la Memoria de Información determinadas consideraciones específicas sobre el tejido comercial del casco de Los Llanos, poniéndose de relieve las fortalezas en cuanto espacio con gran poder de atracción, donde más de dieciocho mil visitantes (un tercio del total) de fuera del núcleo, se desplazan semanalmente a la zona centro de este espacio urbano, con una motivación específica, en más de la mitad, de realizar compras.

Ya se ha descrito la relevancia de la actividad comercial en la economía municipal, razón por la cual el Plan tiene un objetivo de cualificación de las estructuras urbanas, donde la residencia, el comercio y el ocio tengan plena interrelación en un tejido urbano complejo, con incremento de su calidad ambiental, tal como especifican las Directrices en cuanto al *uso eficiente del suelo urbano*.

El Plan da continuidad a la creación de espacios urbanos de calidad que resulten:

- ✓ Seductores para vivir
- ✓ Atractivos para el comercio

Asimismo, se potencian los espacios libres y de ocio, con importantes piezas destinadas a Parques y Plazas, espacios para el Deporte (canchas y polideportivos cubiertos, pistas descubiertas y otros), importantes espacios para el Ocio y la Cultura (Auditorio, Parque Cultural, Museo Arqueológico), elementos para el ocio local, con gran poder de atracción para foráneos.

En general para todos los núcleos urbanos, el Plan propone actuar con sensibilidad, en la línea de conseguir mejoras sustanciales en la calidad de esos espacios urbanos.

Los suelos urbanizables atienden a las prescripciones de las Directrices, en particular DOG-70, respecto de la *complejidad e integración social* de estos espacios, con mezcla de usos compatibles, evitando la segregación funcional, por lo que el comercio juega un papel relevante en la consecución de estos objetivos.

2. Espacios especializados:

Potenciar la industria y los servicios es objetivo de las Directrices, en el capítulo V de las DOG se fomenta la diversificación de la estructura económica, descansando fundamentalmente en el planeamiento insular la ordenación de los

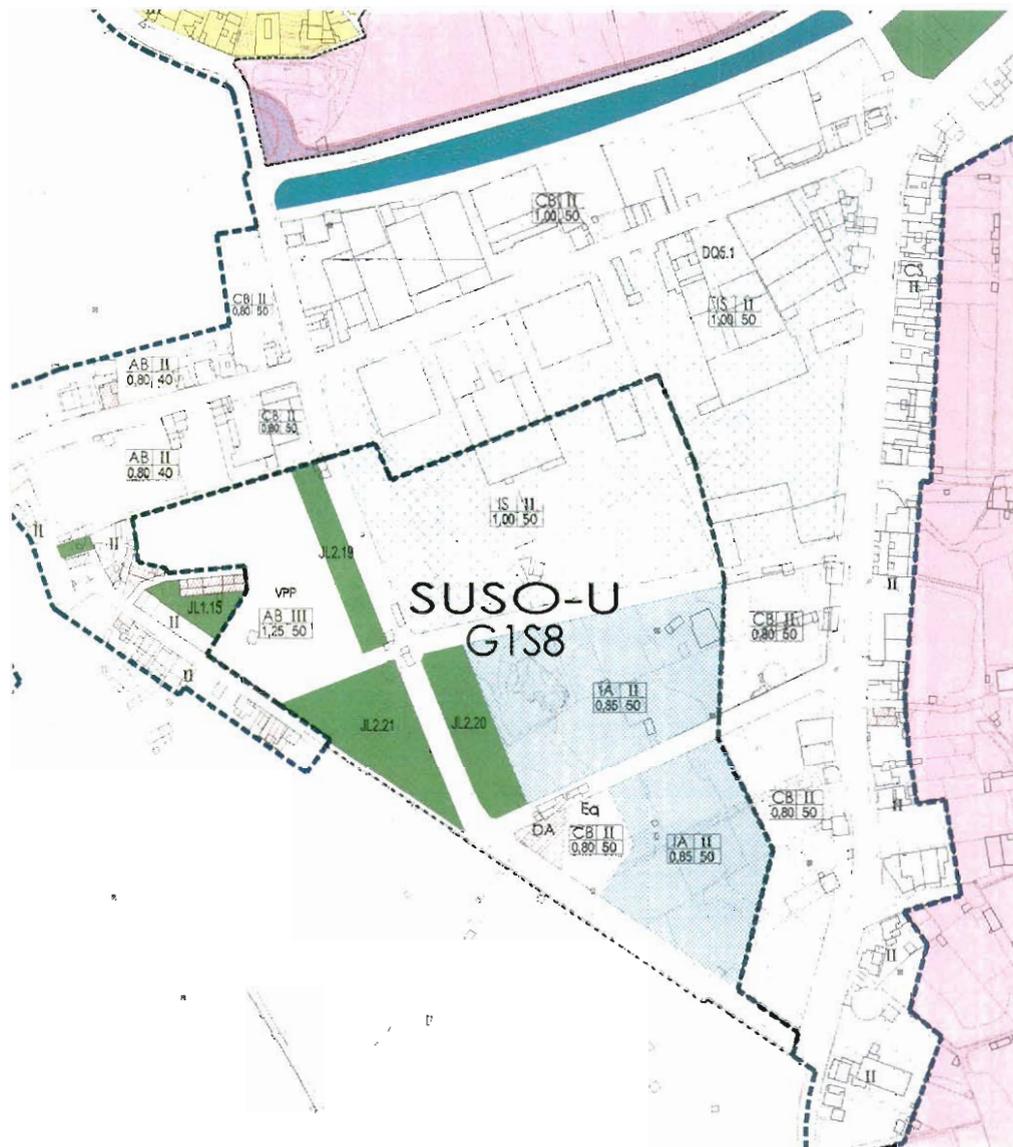
espacios productivos, en defecto de éste, algunos criterios pueden ser desarrollados por el planeamiento general.

Este Plan General, con independencia de las posibilidades que se dan en los espacios urbanos en cuanto a comercio en compatibilidad con la vivienda, habilita suelo adecuado para la implantación de actividades productivas.

A estos efectos se ha clasificado al sur de la calle Las Rosas, un lote de suelo urbanizable sectorizado ordenado de uso mixto terciario comercial, con compatibilidad residencial en una concreta parcela.

También al borde de la carretera LP-213 (urbano consolidado), se recoge una zona de unas 10,00 Has de suelo urbano de uso terciario-comercial, que supone unos 100.000 m² edificables, totalizando lo ya construido.

Tiene este espacio buena articulación con la estructura urbana de la ciudad y con los ejes viarios principales, ahora con la vía de circunvalación.



3.2 ESPACIO INDUSTRIAL

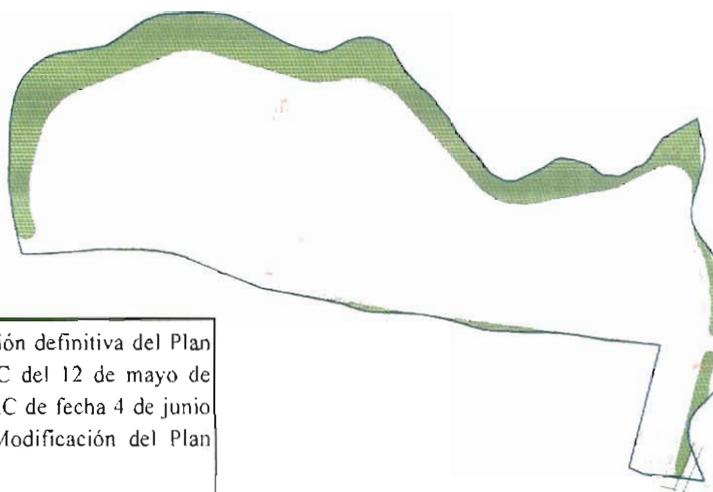
Corresponde al desarrollo del Plan Parcial Industrial I-2 (Los Campitos), en el presente la ejecución del planeamiento ha llegado a la adquisición del derecho a edificar, toda vez que se ha concluido el proceso de gestión urbanística correspondiente a la aprobación del Plan Parcial, del Proyecto de Compensación y del Proyecto de Urbanización.

El Plan General recoge íntegramente este desarrollo, sin que se establezca ninguna determinación de ordenación que afecte al proceso, por tanto se respetan los derechos y deberes urbanísticos que emanan del Plan Parcial en ejecución.

Las determinaciones de ordenación pormenorizada establecida en el Plan Parcial, en cuanto a usos concretos, tipologías y edificabilidad, serán las determinaciones que rijan en el desarrollo del sector.

Los objetivos son los de posibilitar un espacio que de cabida a las actividades que bien por su naturaleza o por la entidad de las mismas, se haga difícil su encaje en los espacios urbanos con uso principal de vivienda.

No obstante lo anterior, el plan general establece una acotación por razones ambientales, de los usos con mayor índice de peligrosidad o nocividad, lo que se recoge en las normas urbanísticas.



La Orden que declara la aprobación definitiva del Plan Parcial I-2 se publicó en el BOC del 12 de mayo de 2000. Por acuerdo de la COTMAC de fecha 4 de junio de 2002, se ha aprobado una Modificación del Plan parcial I-2.

El Proyecto de Reparcelación fue aprobado definitivamente por Acuerdo de la Junta de Gobierno Local de fecha 5 de julio de 2004, publicado en el BOP de 30 de julio de 2004.

La ordenación establecida, que el Plan general respeta íntegramente, se concreta en:

PLAN PARCIAL INDUSTRIAL I-2		SUPERFICIE EDIFICABLE m ²	edificabilidad m ² /m ²
PARCELAS EDIFICABLES	164.749	177.995	
EQUIPO COMERCIAL	3.000	3.000	
EQUIPO SOCIAL	3.000	3.000	
EQUIPO DEPORTIVO	5.700	5.700	
DEPURADORA	600		
ESPACIOS LIBRES	39.466		
VIARIO SISTEMA LOCAL	39.175		
SECTOR NETO	255.690	188.695	0,73798
VIARIO SISTEMA GENERAL	25.255		
SECTOR BRUTO	280.945		



C5. MODELO DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE

1. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

1.1 CONSIDERACIONES GENERALES Y CONCEPTUALES



El modelo de ordenación territorial y urbanística, propuesto en el Plan, se traduce en un patrón de accesibilidades concreto, tanto para desplazamiento motorizado a nivel territorial, como a escala urbana, donde también los recorridos peatonales están en función del modelo planteado en la ordenación urbanística.

La articulación de las actividades en el espacio, el modelo diseñado para la infraestructura viaria, la distribución y tamaño de los equipamientos, son factores clave en el modo y frecuencia de los desplazamientos.

Conceptualmente, debe hacerse distinción entre movilidad, como concepto vinculado a las personas o mercancías en relación a sus desplazamientos, y accesibilidad, vinculado a los lugares, a la posibilidad de obtención del bien o servicio, indica facilidad de acceso.

El área del Valle de Aridane ha constituido un sistema agrario adaptado a las posibilidades edafoclimáticas, un modelo que ha condicionado las formas de hábitat.

El sistema en su etapa moderna tuvo un salto cualitativo y cuantitativo, en la articulación de los sistemas urbanos con el territorio. Las posibilidades motorizadas conformaron, durante el s.XX, un red de transporte que facilita los flujos de abastecimientos y residuos. La clave de la sostenibilidad del sistema ha estado en evitar que la presión sobre el territorio de los usos y actividades de la población, originara en el mismo, procesos de simplificación y deterioro tales que hicieran dicha presión localmente insostenible. Cabe citar la reflexión que a este respecto realiza J.M.Naredo:

Al igual que los sistemas agrarios acabaron emancipándose de las posibilidades locales de reposición de nutrientes para apoyarse en el transporte a larga distancia de fertilizantes concentrados, los sistemas urbanos se han erigido en los principales motores y beneficiarios de los masivos flujos horizontales de materiales, energía e información que caracterizan a la civilización industrial respecto a las que la precedieron. Como también, al igual que en los sistemas agrarios, se ha divorciado así la sostenibilidad local y la global de los sistemas urbanos. Teniendo que diferenciar entre la antigua sostenibilidad local autónoma, es decir, que se resolvía con los propios recursos locales, y aquella otra dependiente, es decir, que se mantiene con cargo a una entrada neta de recursos foráneos, recurriendo a un transporte horizontal de energía y materiales a distancias cada vez mayores.

José Manuel Naredo: Sostenibilidad, diversidad y movilidad horizontal en los modelos de uso del territorio

1.2 MOVILIDAD SOSTENIBLE

Se exponen algunas reflexiones, extraídas de estudios al respecto, que ayudan a entender el concepto de movilidad sostenible:

-- La presión del sector industrial del automóvil y la consideración de su relevancia en la economía, hace que la sociedad conviva con la comisión de infracciones que de forma continua representa una agresión para los ciudadanos.

Asimismo, el derecho a un servicio público tiene menos ~~atendimiento~~ que la auto-obligación de la administración para mejorar redes viarias y otros servicios dependientes.

-- La idea generalizada de que el aumento de kilómetros de vías, de la velocidad y de las distancias conducidas, va en consonancia con la sociedad europea, se contrapone con ejemplos de movilidad sostenible de países del norte de Europa, con alto nivel de vida.

-- La percepción de un coche y conductor, es una decena de veces superior respecto de la de una persona que se mueve a pie, por eso esta ocupación visual hace pensar en muchos más coches que peatones.

-- En nuestro territorio insular, debería ser un objetivo caminar hacia una movilidad sostenible. El viaje o desplazamiento tendría gran respeto por las personas: vecinos, usuarios, peatones, pasajeros, o conductores.

Significa actuar para un mínimo de coste energético, menos contaminación, también mínima utilización del vehículo privado y velocidades más contenidas.

Esta movilidad respetuosa implica que los modos de mayor sostenibilidad tengan prioridad sobre los más contaminantes y con un mayor coste energético.

Se ha de planificar atendiendo a la comodidad de peatones y ciclistas, y los pasajeros del transporte colectivo.

El área que nos ocupa, donde se enclava el municipio de Los Llanos de Aridane, ha dejado de ser tributaria de la sostenibilidad de las actividades agrarias locales, para acentuar su papel en el manejo de capitales y recursos, todo con el apoyo de las mejora en el transporte; en la importación/exportación de productos relacionados con el sistema agrario, además de adquirir los sistemas urbanos más relevancia como motores de los flujos horizontales de materiales, energías e información, característica común de las sociedades actuales.

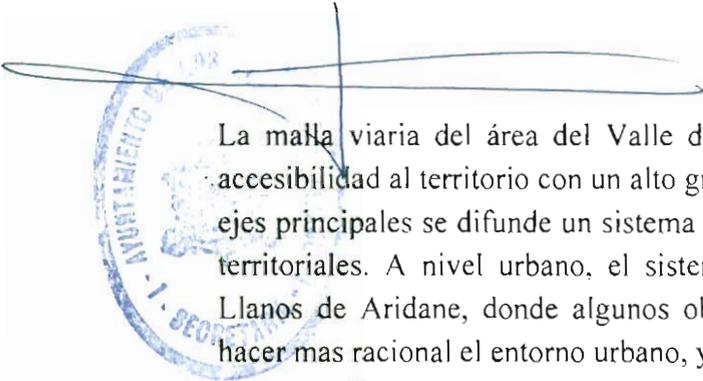
Siendo así las ciudades las principales protagonistas de los desarreglos ambientales planetarios, nada de extraño tiene que se les otorgue también un lugar prioritario en la reflexión sobre la insostenibilidad global de los actuales modos de comportamiento y de gestión y las posibilidades de paliarla. JM Naredo

El tráfico y la movilidad en sus expresiones motorizadas forman parte de lo que se ha venido en denominar el núcleo duro o menos moldeable de la crisis ecológica de la ciudad. Primero porque parecen eludir la discusión racional acerca de su compatibilidad con los recursos disponibles o con la habitabilidad de los lugares que les sirven de soporte; simplemente se admite con frecuencia que el tráfico crece en número y velocidad y que ello contribuye a satisfacer los deseos y necesidades de la población.

Y segundo, porque son la causa principal de los aspectos más conflictivos del medio ambiente urbano tales como la contaminación, el ruido, el consumo excesivo de recursos o la ocupación extensiva del espacio. Sin transformar la movilidad no parece posible racionalizar o hacer más habitable el entorno de nuestras ciudades.

Movilidad y accesibilidad: un escollo para la sostenibilidad urbana. Alfonso Sanz.

La comarca tiene unas características específicas de movilidad derivadas de su estructura de núcleos, de la red viaria que los articula y de la oferta de transporte público.



La **ma**lla viaria del área del Valle de Aridane, conforma un sistema que da **accesibilidad** al territorio con un alto grado de satisfacción, por cuanto a partir de **ejes principales** se difunde un sistema capilar que atiende bien a las necesidades territoriales. A nivel urbano, el sistema vital lo constituye la ciudad de Los Llanos de Aridane, donde algunos objetivos para transformar la movilidad y hacer mas racional el entorno urbano, ya se están consiguiendo.

Este escollo que representa el tráfico y la movilidad, en sus expresiones motorizadas, para la calidad de vida urbana, para la sostenibilidad ambiental y también para la sostenibilidad social, ha tenido en el núcleo diversas acciones de mejora, todas girando en torno al bienestar de los ciudadanos que habitan y de los peatones que transitan: peatonalización, reordenación del tráfico y mejoras en general de la accesibilidad.

La discusión de compatibilidad entre ventajas del tráfico y la movilidad motorizadas, con sus consecuencias ambientales, ha tenido alguna respuesta municipal y es ahora base para las propuestas del Plan.

2. INFORMACIÓN COMARCAL

2.1 ALGUNOS DATOS

La información disponible de aforos de tráfico resulta incompleta para determinar con precisión los flujos en el entorno del núcleo de Los Llanos. Se contabilizan en el eje Tajuya-Los Llanos unos 8300 v/d, unos 6200 v/d en Argual (encuentro Los Llanos-Tijarafe-Tazacorte) y algo más de 6000 v/d en el eje Los Llanos-Puerto de Naos. Son los tres puntos principales de articulación de la ciudad con el territorio. Solo cabe esperar el corto tiempo de la puesta en servicio de la circunvalación para constatar cómo se reordenan los flujos en relación con el casco, pues si se validan las hipótesis, no menos de 3000 v/d se descargarían de la Avda. Carlos Francisco, con una notable mejora de la movilidad por disminución del tráfico pesado que hoy atraviesa la ciudad.

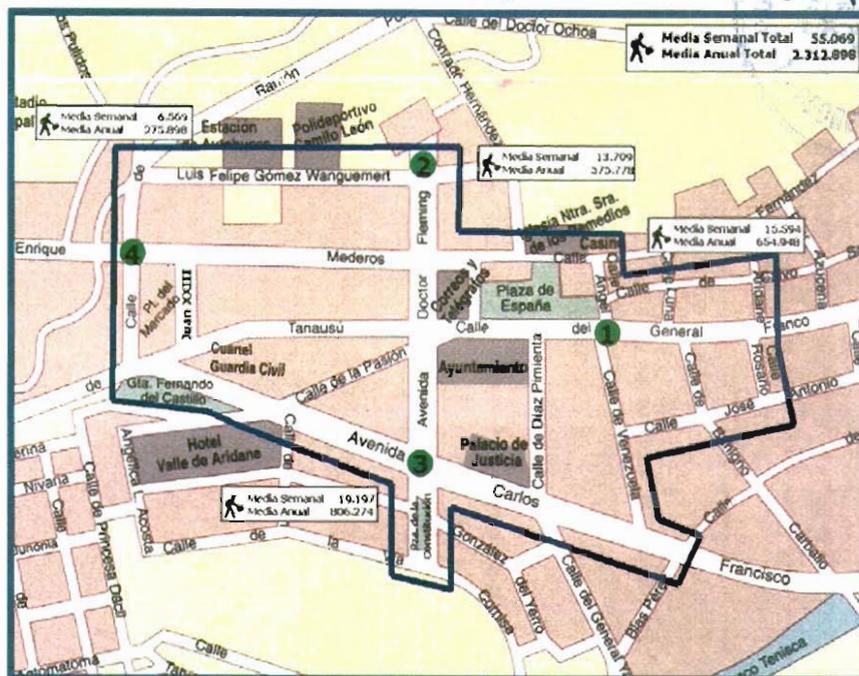
Para el casco de Los Llanos, en particular para la parte más central, la empresa Eutas ha realizado un Estudio de Viabilidad del Centro Comercial Abierto (CCA) de Los Llanos de Aridane, con aspectos de interés en relación a la movilidad de esta zona del casco, donde el 37,5% de los visitantes es de fuera del municipio.

El estudio da los siguientes datos:

En lo referente a la afluencia de peatones:

En función del conteo efectuado, la afluencia media semanal (exceptuando los domingos) se estima en unos 55.000 visitantes, lo que se traduce en una afluencia media anual próxima a 2.315.000 personas.

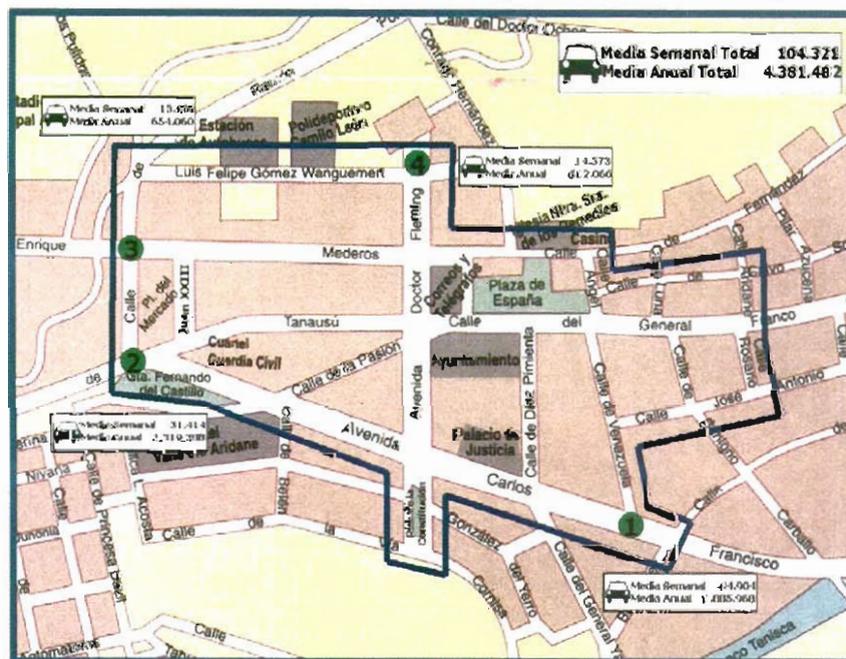
AFOROS DE PERSONAS (Afluencia Media)



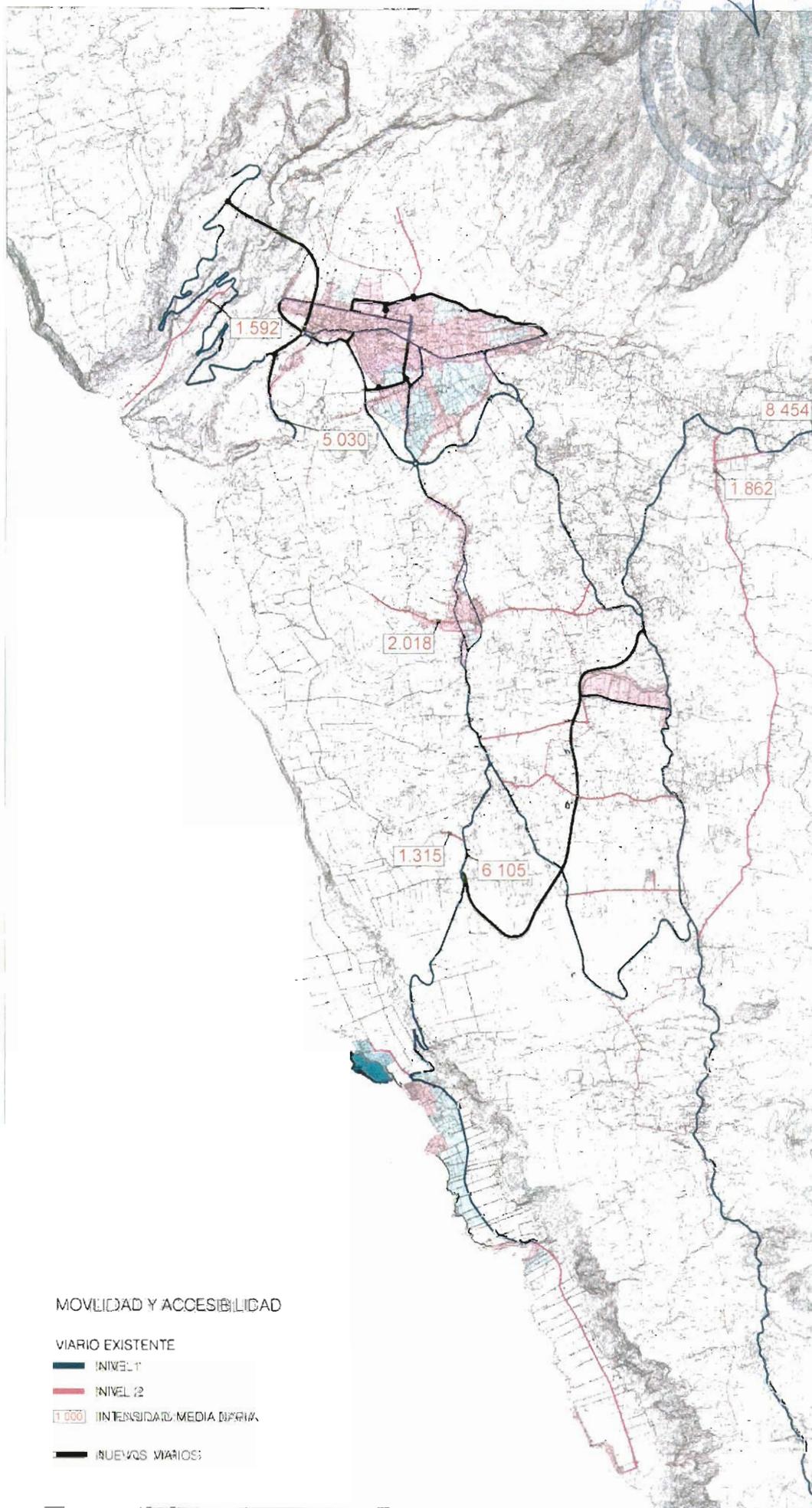
En lo referente a la afluencia de vehículos:

La afluencia media semanal estimada, de lunes a sábado, se ha cifrado en algo más de 104.000 vehículos. En definitiva, estamos hablando de un total anual próximo a 4.400.000 vehículos.

AFOROS DE VEHÍCULOS (Afluencia Media)



En los planos que siguen se reflejan los itinerarios actuales del transporte público regular en guagua. Asimismo, otros factores relacionados con la movilidad, como los puntos de paradas de taxis. También queda expresado el sistema viario actual y proyectado, con los datos que se tienen de las IMD para el año 2004.





MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD
INFORMACIÓN

- PARADA DE GUAGUA
- ESTACIÓN DE GUAGUAS
- PARADA DE TAXI
- VARIAS LÍNEAS
- LÍNEA 1 - S/c DE LA PALMA - LOS LLANOS
- LÍNEA 3 - CIRCUNVALACIÓN SUR
- LÍNEA 4 - LOS LLANOS - EL REMO
- LÍNEA 21 - LOS LLANOS - PUNTAGORDA
- LÍNEA 22 - LOS LLANOS - SANTO DOMINGO

3. LAS PROPUESTAS

3.1 MODELO PREVISTO

La ordenación prevista en el Plan propone para el casco de Los Llanos, continuar la peatonalización y tráfico restringido, aumentar la permeabilidad transversal (norte-sur), dotar al sistema de algunas vías perimetrales que mejoren su funcionalidad, y dar solución urbana a la necesidad creciente de aparcamientos, asimismo, la creación de aparcamientos en las promociones privadas. Son acciones indispensables para continuar en la mejora de la vida urbana.

En la escala territorial, la circunvalación al sur de la ciudad es una realidad que el Plan recoge, pero que le sirve de reflexión para la concreción de las acciones de futuro.

Algunas propuestas son de enorme trascendencia para el resto del territorio, la circunvalación de Argual de Abajo, contribuye a la mejora de la accesibilidad con Tzacorte y Puerto, aunque la justificación local es la mejora de la movilidad peatonal con ese núcleo patrimonial, teniendo en cuenta la ubicación del Auditorio.

En otro orden está la propuesta túnel-puente sobre el barranco de Las Angustias, de suma importancia para mejorar la movilidad con el norte, los aproximadamente 3300 v/d usuarios de esa vía si que recibirían una mejora cualitativa de movilidad, aunque en la balanza esté también el coste ambiental el proyecto. Desde la óptica local es la mejor solución territorial, sin que comprometa aspectos del modelo planteado para el casco y su entorno.

La otra mejora clave para el sistema territorial, es el enlace desde Tajuya a Todoque, para que la accesibilidad con el litoral resulte más fluida y se descargue el eje Los Llanos-Todoque, así como el sistema capilar que hoy es usado como atajo. Además, el espacio de actividades logísticas que puede representar el área industrial Los Campitos, ha de disponer de un buen factor de movilidad y accesibilidad.

En este orden de mejoras con el litoral también estaría el desdoblamiento de un tramo de la carretera a Puerto de Naos, en la zona de La Muralla.

El sistema viario propuesto constituyen las acciones mínimas, en un marco de respeto a la sociedad y al territorio, para un horizonte a largo plazo.

La movilidad referida al transporte público, cobrará otra dimensión con la creación de nuevos itinerarios, aunque la cuestión clave en este sistema esté relacionada con la ubicación de la estación de guaguas. Se han considerado alternativas de reubicación más en la periferia, en mejor relación con los nuevos viarios. La conclusión, al menos la propuesta del Plan, es que a costa de una mejora de accesibilidad, se empeoraría la movilidad del usuario, o en todo caso, se añadirían costes notables para la administración para cubrir la movilidad con al centro urbano, por tanto habrá que incidir en la mejora de movilidad para las guaguas, que ha de consistir en prioridades de tráfico (carriles, semáforos) para este sistema, a su vez en relación con los nuevos puntos de accesibilidad de la ciudad con la circunvalación y eje norte.

Con estudios más precisos, se deberá determinar la necesidad de introducir un circuito urbano, que de servicio al casco y a la periferia de Los Llanos.

Mejorar las ratios de utilización del transporte público, es un objetivo global de desarrollo sostenible, los datos que se muestran en el siguiente cuadro y que afectan al municipio, dan margen para trabajar en aspectos que superen esa evidente infrutilización.

octubre 2007 TRANSPORTES INSULAR LA PALMA S.C.	KMS	VIAJES mes	VIAJEROS mes	VIAJEROS trayecto	VIAJEROS km recorrido
LOS LLANOS - S.C. DE LA PALMA	32,2	528	24484	46	1,44
S.C. DE LA PALMA - LOS LLANOS	36,3	559	23573	42	1,16
LOS LLANOS - EL REMO	16,3	1222	15770	13	0,79
LOS LLANOS - TAZACORTE	7,6	910	19033	21	2,75
CIRCUNVALACIÓN NORTE	122	477	29935	63	0,51
CIRCUNVALACIÓN SUR	50,5	480	17075	36	0,70

Otra propuesta de interés para la movilidad del tráfico no motorizado, está en el tratamiento propuesto para la cuesta de Hermosilla, con la búsqueda de solución al punto de saturación de tráfico rodado al que se ha llegado.

También, aunque la competencia municipal se pierda, la realización de un carril bici conjuntamente con el proyecto de mejora de traza de la LP-2 (Los Llanos – Fuencaliente), sería de gran interés para la isla, en particular para la comarca del Valle.

El plano se expone a continuación, muestra los itinerarios de las líneas de guaguas, con los que se tendrían que cubrir cuando en el sistema se implanten las nuevas vías.

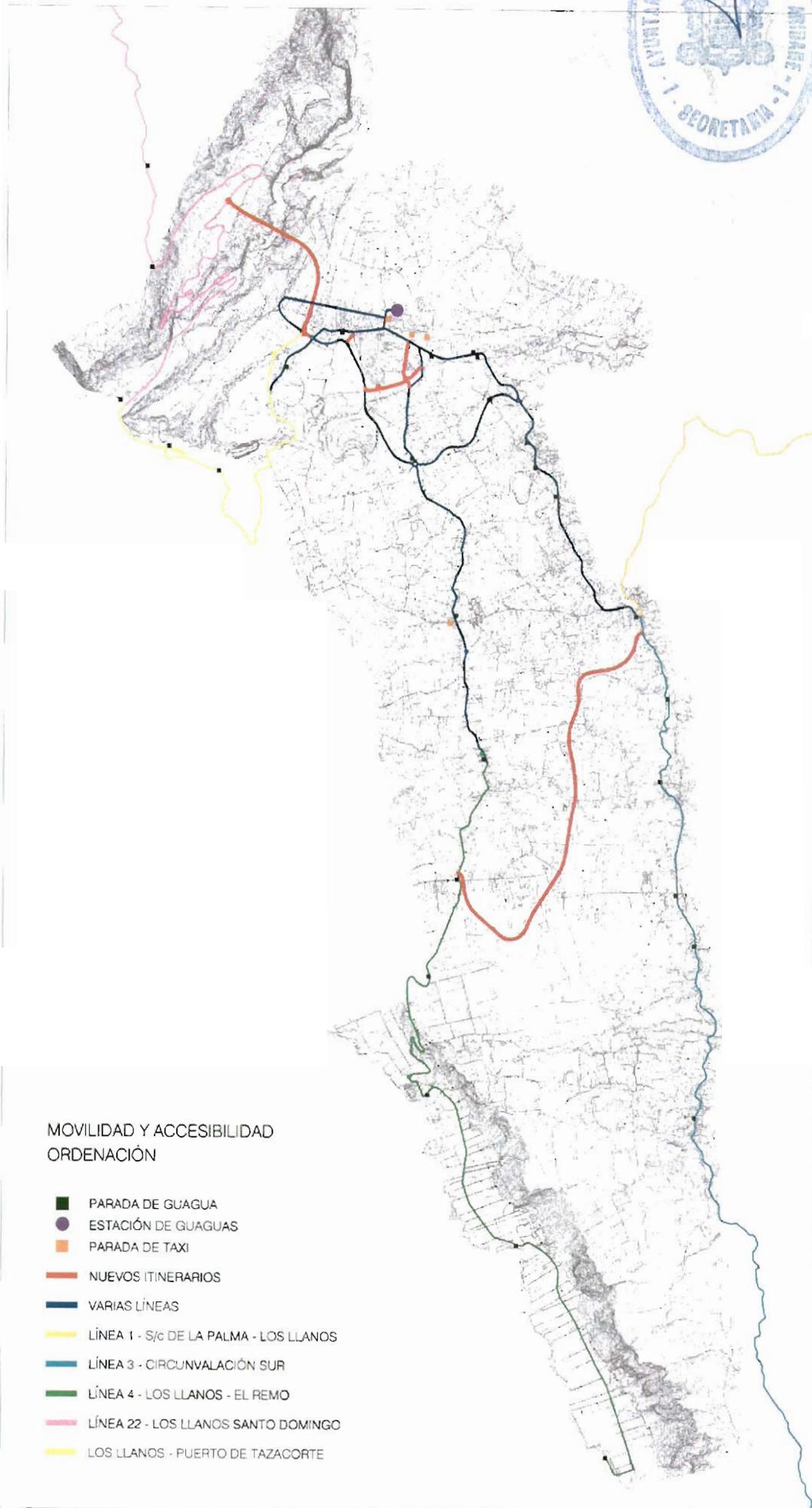
3.2 REFLEXIÓN FINAL

El modelo urbano y territorial, tiene engarce con el modelo de movilidad y transporte. Esta relación se deberá potenciar creando nuevos itinerarios y frecuencias en el transporte en guagua, sin perjuicio de las necesidades que vayan surgiendo con los nuevos viarios. Las carencias de movilidad en el casco y su entorno hacen que un transporte urbano y periférico sea ya, previo estudio más preciso de su necesidad, un proyecto deseable.

Siendo un hecho el constante incremento de la motorización, tendrá que realizarse un esfuerzo en el equilibrio de los distintos modos de desplazamiento, con medidas reguladoras disuasorias del uso del automóvil privado. Reorientar el tráfico por zonas menos conflictivas y saturadas.

El transporte público y no motorizado deberá tener mayor protagonismo tanto en la vida de la ciudad como en el ámbito territorial del municipio.

Evitar que el tráfico de paso atravesase zonas urbanas, es un objetivo de la ordenación, ese alivio se hará patente con la puesta en servicio de la circunvalación sur. La ronda por el norte del casco, la conexión al oeste de Argual y el túnel de Gazmira, son las propuestas prioritarias de la ordenación para el casco de Los Llanos. Las propuestas en La Laguna y nueva vía en Todoque, tienen también ese efecto de mejorar la calidad urbana de los núcleos.



MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD
ORDENACIÓN

- PARADA DE GUAGUA
- ESTACIÓN DE GUAGUAS
- PARADA DE TAXI
- NUEVOS ITINERARIOS
- VARIAS LÍNEAS
- LÍNEA 1 - S/c DE LA PALMA - LOS LLANOS
- LÍNEA 3 - CIRCUNVALACIÓN SUR
- LÍNEA 4 - LOS LLANOS - EL REMO
- LÍNEA 22 - LOS LLANOS SANTO DOMINGO
- LOS LLANOS - PUERTO DE TAZACORTE

C6. ANEXOS DE ASENTAMIENTOS



ANEXO A

Se desarrolla una metodología específica de análisis catastral y de la realidad actual para así deducir la capacidad límite de cada asentamiento rural y agrícola, asimismo con la previsión de una parcela mínima a efectos de edificación de vivienda.

ANEXO B

Comprende un conjunto de fichas de los asentamientos rurales y agrícolas definidos en la ordenación, expresivas del diagnóstico territorial realizado, con los objetivos de ordenación formulados y que han configurado las propuestas.



ANEXO A

En el presente anexo de la Memoria de Ordenación se expone el análisis realizado en base al parcelario catastral más actual, para los asentamientos rurales (RAR) y agrícolas (RAA).

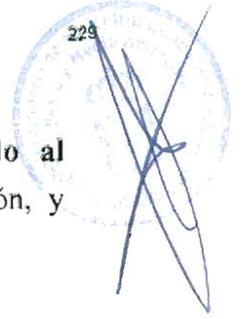
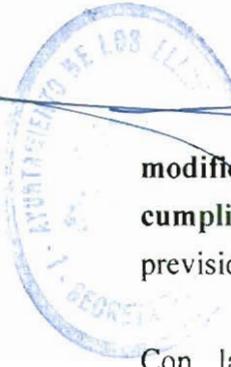
El desarrollo metodológico empleado parte del análisis de cada una de las parcelas catastrales situadas en esas categorías de suelo rústico, teniendo en cuenta su realidad actual en cuanto a superficie, situación, construcciones y usos. El dato más trascendente es el de las viviendas existentes, para así deducir las capacidades límite, que en el caso de RAR será menor del doble de las existentes, de conformidad con la Norma 17.3.b) del PTET, y para RAA quedará más limitado por el carácter excepcional de construir vivienda en esa categoría de suelo.

El conjunto de datos informativos que se tiene de cada asentamiento, así como el resultado de aplicar una hipótesis de ordenación, queda explícito en las fichas que se recogen a continuación.

Según una hipótesis de parcela mínima se obtiene el número de parcelas superiores a la mínima establecida, tanto existentes vacías como segregables. Es un dato muy realista de la capacidad de cada asentamiento, bien es verdad que la realidad es bastante más compleja, por cuanto lo teóricamente posible no siempre se transformará en un hecho real. En esta aproximación no se ha tenido en cuenta las posibles agregaciones de parcelas que están por debajo de la mínima, porque así se puede ir entrando en un terreno de difícil objetivación, por la componente de discrecionalidad y específica voluntad de los particulares. Ello resta realidad a lo que en teoría es posible. No obstante parece suficiente saber que las posibilidades están algo por encima del resultado del diagnóstico, teniendo validez suficiente para apoyar las decisiones de ordenación que se han tomado.

La clave de la ordenación está en pautar los crecimientos a lo largo del tiempo, no pudiendo alcanzarse la capacidad límite absoluta antes del año 2050.

En los asentamientos rurales, se determina el crecimiento límite para dos cuatrienios (2011-2018), lo cual resulta determinante a nivel normativo, estableciéndose como porcentaje (20-25%) **de las parcelas posibles**. Cuando se alcance ese límite y rebasado dicho período, se gradúa el crecimiento a través de los incrementos cuatrienales. **Se capta esa posibilidad de carga mediante la**



modificación de la ordenación pormenorizada, siempre atendiendo al cumplimiento del estándar dotacional, por tanto con la comprobación, y previsión en su caso, de espacios libres, dotaciones o equipamientos.

Con la modificación de la ordenación estructural se podrá captar la disponibilidad que haya quedado hasta el límite absoluto.

Hay que tener en cuenta que debe resultar procedente la revisión de estas determinaciones de ordenación para ajustar los crecimientos a la evolución real del asentamiento. Asimismo, requiere ajuste en el tiempo las previsiones de implantación del uso turístico alojativo, que interactúa con el uso de vivienda.

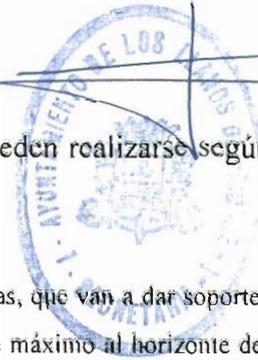
En asentamiento agrícola el límite está condicionado por el carácter excepcional y de lejanía a núcleo previsto en las DOG. Es por lo que se han tratado con criterio de mínimos en cuanto previsiones de carga residencial, estableciéndose en la mayoría de los casos entre un 8% y 12% **de las viviendas existentes**, con exigencias de una parcela mínima de 2500 m² y requerimientos de mantenimiento o recuperación del espacio agrario.

El primer cuadro muestra los valores superficiales de las unidades catastrales. Se distinguen según la vía a la que dan frente, o si son interiores. Cuando una unidad parcelaria tiene vivienda o turismo se señala (números y letras en la columna viv). Esa información procesada da el resultado de:

NÚMERO DE PARCELAS
PARCELA MEDIA
NÚMERO DE VIVIENDAS
DENSIDAD
PARCELAS SIN VIVIENDA
PARCELAS CON TURISMO Y NÚMERO DE PLAZAS
PARCELAS QUE DAN A VIARIO
MEDIA ML A VIARIO POR PARCELA

En la fila PARCELA PROPUESTA se muestran los valores definitivos de la ordenación, como resultado de varios tanteos de ajuste para optimizar la capacidad según el parcelario, siempre menor que la CAPACIDAD LÍMITE resultante del doble de las viviendas existentes.

Una vez aplicada la parcela propuesta como mínima se obtienen los resultados de la ordenación, en el cuadro UNIDADES DE VIVIENDA: previsiones y límites.



- En la primera fila se contabilizan las viviendas que pueden realizarse según las parcelas mínimas propuestas.

Unidades parcelarias teóricamente posibles, existentes o segregadas, que van a dar soporte a las nuevas viviendas, tomándose como base para determinar el límite máximo al horizonte del año 2050.

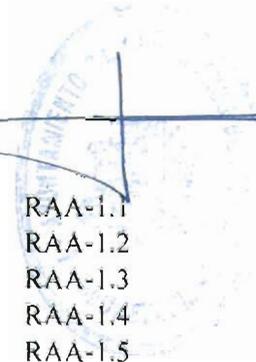
- En la segunda fila, se han sumado las existentes, dando la capacidad límite teórica según el parcelario.
- La capacidad límite absoluta (cuarta fila) sería la que resulta legalmente según el doble de las existentes.
- Pasar de la capacidad límite a las que realmente se deban prever en la ordenación, es un ejercicio discrecional que tiene los límites puestos por los objetivos de un crecimiento pausado. Además, la capacidad de un asentamiento para absorber un determinado ritmo de implantación depende de múltiples variables, de cualquier modo habrá que garantizar los equipamientos previstos. En la quinta fila se señala el número de viviendas posibles hasta el segundo cuatrienio (2.018), como resultado de un porcentaje del total posible, que según el asentamiento oscila entre un 20% a un 25%. Progresivamente a través de modificación de la ordenación pormenorizada se podrá ir captando parte de la capacidad restante.
- Las diez filas inferiores del cuadro de UNIDADES DE VIVIENDA dan diversa información que completa el resultado teórico después de aplicar una propuesta de parcela mínima.
- Los cuadros referidos a los asentamientos agrícolas tienen una variación en la sistemática seguida, por razón de su propia singularidad. Así que la capacidad límite nace directamente de las posibilidades parcelarias y de las viviendas existentes, sobre éstas se aplica un porcentaje de incremento del que se obtiene el número de viviendas posibles, sin perjuicio de captar mayor carga a través de la revisión del planeamiento.
- La conclusión de esta sistemática es que se tiene un conocimiento más preciso de las condiciones intrínsecas de un asentamiento, sin que por ello no deje de ser un ejercicio de aproximación a la complejidad de los procesos que realmente suceden, con notable grado de incertidumbre. Factores como la implantación

turística, o la transformación de las unidades por agregación o segregación, en definitiva todo aquello que dependa de voluntades particulares, implica la lógica desviación de una hipótesis previa. Sin embargo, no parece que deban tener una incidencia que invalide los resultados propiciados por la sistemática seguida, que no es más que ordenar con un mayor acercamiento a la realidad.

- La parte gráfica que da soporte a la sistemática numérica se expresa en hoja siguiente, donde se puede apreciar la unidad parcelaria, las superficies de las mismas, y otras características de la ordenación del asentamiento. En realidad es la expresión final de la ordenación después de realizar varias iteraciones y ajustes según la misma sistemática.
- El desarrollo metodológico sigue la correlación del conjunto de asentamientos:

ASENTAMIENTOS RURALES

• Los Barros	RAR-BA1
• Los Barros	RAR-BA2
• Pedregales	RAR-PDR1
• Pedregales	RAR-PDR2
• Pedregales	RAR-PDR3
• Hermosilla	RAR-HER
• Triana	RAR-TRI
• Las Rosas	RAR-ROS
• Las Manchas	RAR-M01
• Las Manchas	RAR-M02
• Hoyo de Las Norias	RAR-M03
• Jedey	RAR-J01
• Morro de los Judíos	RAR-P01
• La Jurona	RAR-T01
• Los Campitos	RAR-T02
• Los Campitos	RAR-T03
• Todoque	RAR-T04
• Todoque	RAR-T14
• Todoque	RAR-T24
• Todoque	RAR-T34
• Callejón de la Gata	RAR-T44
• Campitos-La Vinagrera	RAR-T15
• La Vinagrera	RAR-T05
• Tajuya	RAR-TJ1
• Tajuya	RAR-TJ2
• Tendiña-Tajuya.....	RAR-TJ3
• La Laguna	RAR-LG1
• La Laguna	RAR-LG2
• La Aldea	RAR-LG3
• La Aldea	RAR-LG4
• Las Martelas	RAR-LG5
• Los Campitos-Tajuya	RAR-CP1
• Los Campitos	RAR-CP2



ASENTAMIENTOS AGRÍCOLAS

• Los Barros	RAA-1.1
• Bergoyo	RAA-1.2
• Los Pedregales	RAA-1.3
• Los Lomos	RAA-1.4
• Los Lomos	RAA-1.5
• Palomares	RAA-2
• Dos Pinos	RAA-3.1
• Tajuya-Los Campitos	RAA-3.2
• Tajuya	RAA-3.3
• Cabrejas	RAA-4.1
• Callejón de la Gata	RAA-4.2
• Los Campitos	RAA-4.3
• Todoque-Los Campitos	RAA-4.4
• La Jurona	RAA-4.5
• Llano Don Pablo.....	RAA-4.6
• Llano Don Pablo.....	RAA-4.7
• Aniceto-El Hoyo.....	RAA-4.8
• Aniceto-El Hoyo.....	RAA-4.9
• Las Norias	RAA-4.10
• Tamanca	RAA-5.1
• Las Manchas	RAA-5.2
• Jedey	RAA-5.3

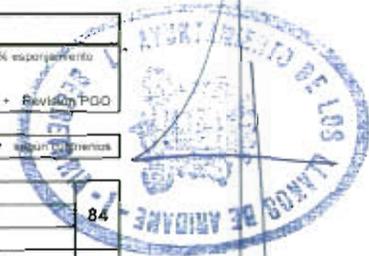
RAR-BA1	Los Barros viv	Los Barros viv	Los Barros viv	Los Barros viv	La Caldera viv	El Pelado viv	4º nivel viv	interior viv	equipamiento
	866,42 1	3375,02 1	134,29 0	1436,76 1	916,20 1	228,60 1	657,48 1	290,12 0	532,81
	729,89 0	2501,53 3	565,60 1	1991,71 1		723,68 0	592,09 0	846,22 0	336,84
	722,82 1	3025,30 1	357,49 1	1082,91 0		1271,52 2	513,34 1	133,60 1	
	800,31 0	1120,45 1	399,51 1	726,20 0		793,65 2	339,32 0	521,68 0	
	725,85 1	1012,65 0	154,50 1	632,29 0		1082,27 0	751,89 1	743,67 0	
	2418,08 0	294,53 1	778,98 0	618,54 0			964,12 1	270,14 0	
	2705,49 0	906,27 1	1127,11 0	629,97 1			397,84 1	282,97 0	
	800,00 0	1020,70 1	406,50 1	594,85 0			808,37 0	822,14 0	
	1028,16 1	1055,60 1	651,96 1	687,55 0			1977,83 0	698,71 0	
	219,32 0	305,56 1	684,18 0				1207,04 0		
	839,54 F	2914,14 1	806,48 0				1753,48 1		
	821,04 1	1068,88 0	438,40 0				3081,44 1		
	1280,62 0	1707,51 1	1262,54 1				2309,06 1		
	2218,91 1	690,79 0	1220,77 1						
	3300,82 0	132,75 1	830,20 0						
Nº PARCELAS / Nº VIVIENDAS	15 6	15 14	15 8	9 3	1 1	5 5	13 8	9 1	2
PROMEDIO	1298,48	1408,78	654,57	933,42	916,20	819,94	1181,02	512,14	
PARCELAS VACÍAS	8	3	6	6	0	2	5	8	
plazas alojativas	6	0	0	0	0	0	0	0	
parcelas a viario	15	15	15	9	1	5	13	0	
PARCELA PROPUESTA	800,00	800,00	800,00	800,00	800,00	1000,00	1000,00	2000,00	

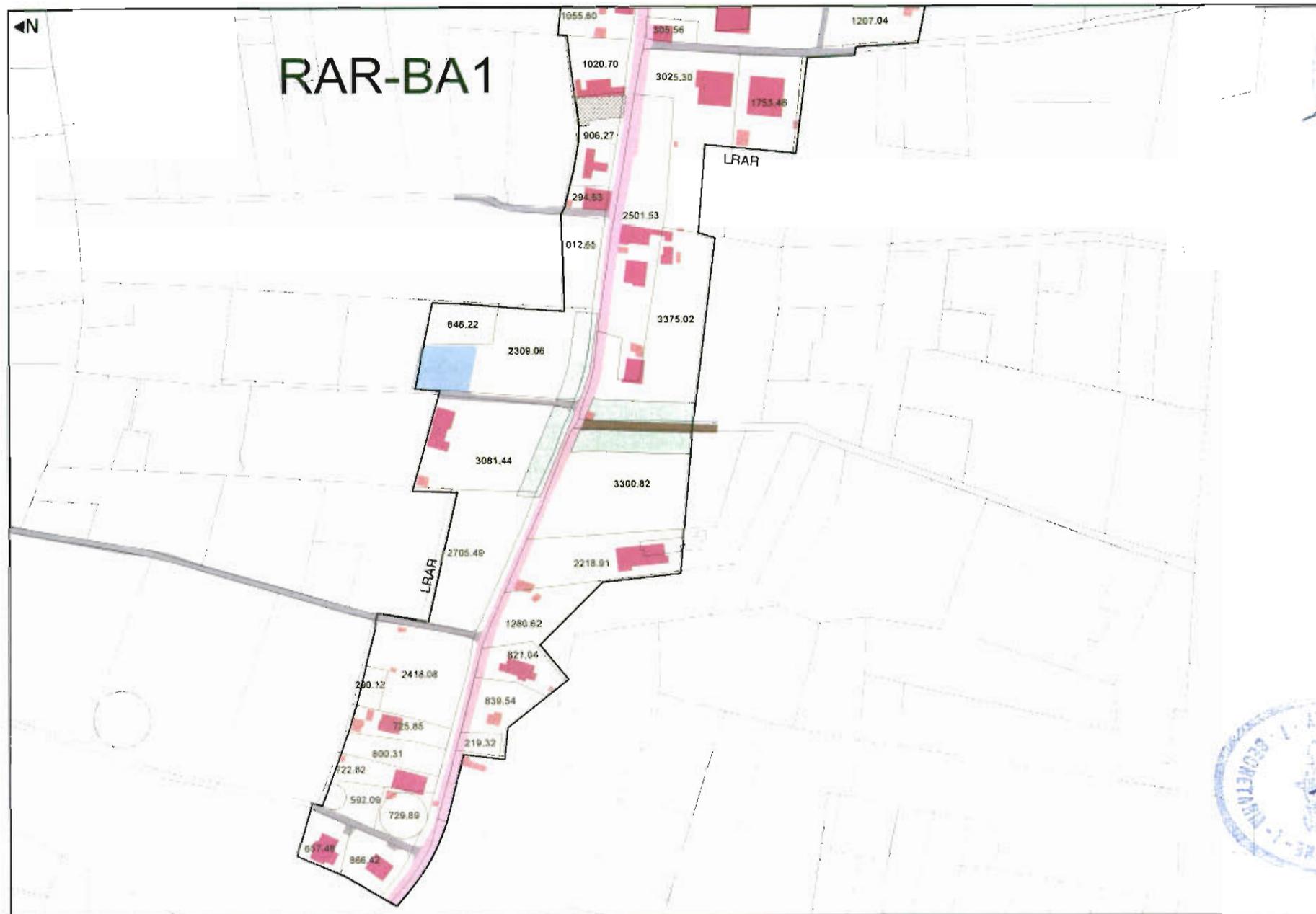


- A 1
- B 2
- C 3
- D 4
- E 5
- F 6
- G 7
- H 8
- I 9
- J 10
- K 11
- L 12
- M 13
- N 14
- O 15
- P 16
- Q 18
- R 20
- S 24

RAR-BA1	
102.943,59 m ²	
84	PARCELAS
997,70	parcela media
800,16	mediana
46	VIVIENDAS
4,47	viv/ha
38	parcelas sin vivienda
1	parcelas turismo 6 plazas
73	parcelas a viario
43,49	ml a viario por parcela
87.256,45 m ² neto	1.038,77 m ² / parcela

UNIDADES DE VIVIENDA previsiones y límites	
35	viviendas según parcela mínima 76,08% de las escaleras
81	CAPACIDAD LÍMITE según parcelario 88,04% 13,56% equipamiento
46	VIVIENDAS EXISTENTES
82	CAPACIDAD LÍMITE año 2030 11 unidades + Revisión PGO
8	NUEVAS VIVIENDAS HASTA EL AÑO 2018 23% 27 unidades según PGO
38	PARCELAS EXISTENTES MAYORES QUE LA MÍNIMA
44	PARCELAS EXISTENTES MENORES QUE LA MÍNIMA 84
2	PARCELAS PARA EQUIPAMIENTO
22	47,83% VIVIENDAS EN PARCELAS < QUE LA MÍNIMA 46
24	52,17% VIVIENDAS EN PARCELAS > QUE LA MÍNIMA
60	UNIDADES PARCELARIAS EXISTENTES O POSIBLES SEGUN LA MÍNIMA PREVISTA
11	PARCELAS MATRICES SEGREGABLES PARA NUEVA VIVIENDA
27	PARCELAS EXISTENTES NO SEGREGABLES 38
23	PARCELAS SEGREGADAS PARA NUEVA VIVIENDA
12	PARCELAS EXISTENTES VACÍAS (con superficie no segregable) 35





RAR-BA2	La Caldera viv.	La Caldera viv.	La Caldera viv.	El Canal viv.	Los Matias viv.	Saturnino viv.	Saturnino viv.	3º nivel viv.	4º nivel viv.	interior viv.	equipamiento
	1079,61 2	926,20 0	267,95 1	285,35 0	365,75 1	416,84 0	287,96 1	1534,19 3	1273,10 1	368,83 0	
	584,97 0	877,87 1	419,82 0	541,52 2	1585,62 2	1186,11 2	355,79 0	688,43 1	577,95 0	155,38 0	
	500,68 0	840,71 0	271,31 0	1414,36 1	1196,77 1	1284,57 0	657,20 1	704,35 1	672,31 1	1034,18 0	
	519,59 0	2108,77 2	685,24 0	319,43 0	921,34 0	1743,46 2	444,07 0	720,26 0	1075,26 1	1159,05 0	
	625,15 1	3013,08 3	1783,26 1	1938,74 1	1315,47 1	958,09 0	188,22 0		1595,02 0	716,83 0	
	2987,41 1	736,92 0	565,64 F	1830,03 1	436,41 0	367,51 1			330,10 1	455,28 0	
	1596,87 3	270,50 0	661,63 1	231,25 0	344,05 1	1421,02 1			2356,81 1	952,43 1	
	2048,70 2	539,56 0	2671,22 3	2180,92 2	2399,32 1	1157,29 0			915,49 F	1180,27 0	
	1021,79 1	805,58 0	1722,61 0	730,68 0	1311,74 2	2842,65 4				806,50 1	
	391,79 1	694,33 1	3542,82 2	1260,31 1	460,25 1	344,29 0				2274,06 1	
	477,56 1	317,01 2		828,57 0	3015,36 2	344,68 0				843,62 1	
	3134,63 1	1927,03 3		817,15 2		687,86 1				744,74 0	
	612,22 1	598,33 0		1743,42 8		971,99 0					
	2930,02 0	2400,94 2		626,02 1		1392,33 1					
	426,76 0			649,79 1							
Nº PARCELAS / Nº VIVIENDAS	15 14	14 14	10 8	15 20	11 12	14 12	5 2	4 5	8 5	12 4	0
PROMEDIO	1262,52	1146,92	1259,15	1026,50	1213,83	1079,91	386,65	911,81	1099,51	890,93	
PARCELAS VACÍAS	5	7	4	5	2	7	3	1	2	8	
plazas alojativas	0	0	6	0	0	0	0	0	6	0	0
parcelas a viario	15	14	10	15	11	14	5	4	8	0	0
PARCELA PROPUESTA	600,00	600,00	600,00	600,00	600,00	600,00	600,00	600,00	800,00	1600,00	

- A 1
- B 2
- C 3
- D 4
- E 5
- F 6
- G 7
- H 8
- I 9
- J 10
- K 11
- L 12
- M 13
- N 14
- O 15
- P 16
- Q 18
- R 20
- S 24

RAR-BA2	
	140.087,22 m ²
108	PARCELAS
1078,91	parcela media
811,83	mediana
96	VIVIENDAS
6,85	viv/ha
	44 parcelas sin vivienda
	2 parcelas turismo 12 plazas
	96 parcelas a viario
	43,71 ml a viario por parcela
119.947,25 m² neto	1.110,62 m² / parcela

UNIDADES DE VIVIENDA - previsiones y límites			
55	viviendas según parcela mínima	57,29%	de las existentes
151	CAPACIDAD LÍMITE según parcelario	78,85%	27,15% equipamiento
96	VIVIENDAS EXISTENTES		
192	CAPACIDAD LÍMITE año 2050		41 uds + Revisión PGO
12	NUEVAS VIVIENDAS HASTA EL AÑO 2018	22%	43 uds + según cuantiosos
64	PARCELAS EXISTENTES MAYORES QUE LA MÍNIMA		
44	PARCELAS EXISTENTES MENORES QUE LA MÍNIMA		108
0	PARCELAS PARA EQUIPAMIENTO		
22	22,92% VIVIENDAS EN PARCELAS < QUE LA MÍNIMA		
74	77,08% VIVIENDAS EN PARCELAS > QUE LA MÍNIMA		96
124	UNIDADES PARCELARIAS EXISTENTES O POSIBLES SEGÚN LA MÍNIMA PREVISTA		
23	PARCELAS MATRICES SEGREGABLES PARA NUEVA VIVIENDA		
41	PARCELAS EXISTENTES NO SEGREGABLES		64
42	PARCELAS SEGREGADAS PARA NUEVA VIVIENDA		
13	PARCELAS EXISTENTES VACÍAS (con superficie no segregable)		56